

УДК 65.02.34:656.2

*Віталій Гурнак, д.е.н., проф.*

*(професор каф. «Транспортне право та логістика», Національний транспортний університет)*

*Людмила Волинець, к.е.н., доц.*

*(доцент каф. «Транспортне право та логістика», Національний транспортний університет)*

**ПРОБЛЕМИ СИНХРОНІЗАЦІЇ ВИРІШЕННЯ ПИТАНЬ  
ОПТИМІЗАЦІЇ ЕКСПОРТНИХ ВАНТАЖОПОТОКІВ ТА РОЗВИТКУ  
ІНФРАСТРУКТУРИ РІЗНИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ  
ДЛЯ ЕФЕКТИВНОЇ ЇХ ВЗАЄМОДІЇ**

*В сучасних умовах ефективним напрямом оптимізації експортних вантажопотоків та створення конкурентоспроможного ринку транспортно-логістичних послуг є комплексний розвиток інфраструктури різних видів транспорту.*

*У статті досліджені питання, які присвячені аналізу стану, проблемам та перспективам розвитку оптимізації експортних вантажопотоків, котрі здійснюються за участю автомобільного, залізничного і морського видів транспорту. Доведено, що найвужче місце у системі морської перевалки в портах – слабкий розвиток залізничних станцій. Проаналізовано стан промислового залізничного транспорту аграрних підприємств, який показав, що лише деякі елеватори можуть здійснювати відповідні операції, що негативно впливатиме на централізоване оперування залізничними вагонами-зерновозами в межах всієї держави.*

*Виявлено недоліки транспортного комплексу України, які потребують логістичного підходу. Визначено чинники, що негативно впливають на розвиток експортних вантажопотоків та обґрунтовано шляхи їх нейтралізації.*

*Запропоновані заходи дозволять забезпечити високу якість, надійність та безвідмовність всієї системи синхронізації щодо питань оптимізації експортних вантажопотоків та розвитку інфраструктури, а також дадуть можливість отримати синергетичний ефект від поєднання потенційних можливостей усіх видів транспорту для ефективної їх взаємодії. Це позитивно позначиться на ефективності роботи транспортної галузі України у середньостроковій та довгостроковій перспективах.*

*Ключові слова:* логістика, управління, транспортна галузь, транспортні послуги, експорт, транспортна інфраструктура.

**© Гурнак В., Волинець Л., 2018**

**Постановка проблеми.** В останні роки у зв'язку з напруженою військово-політичною ситуацією на сході в Донецькій та Луганській областях і анексією Російською Федерацією території Кримського півострова в нашій державі кардинально відбулась зміна конфігурації вантажопотоків. Зокрема, різко загострилась проблема експортно-імпортних перевезень через морські порти. Питання виявлення вузьких місць при взаємодії різних видів транспорту, ефективної співпраці залізничних станцій, морських портів, державних і приватних стивідорів, експортерів сільськогосподарської продукції, зокрема зернової групи, присвячено матеріал даної статті. Обґрунтовано деякі пропозиції для перспективних питань, враховуючи, що зернотрейдери розширюють ринки збуту.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання оптимізації експортних вантажопотоків займаються відомі вчені та фахівці-практики, зокрема О. Омелян, Є. Кравцов, Р. Вецкаганс, Д. Козаченко, А. Рязанцев, С. Нікулін, А. Соболевський, Ю. Шункін, Д. Ломотько, Г. Ейтутіс. Ці проблеми висвітлюються на багатьох народних та науково-практичних конференціях. Левова частка часу роботи II Міжнародної конференції «Залізниця України: розвиток та інвестиції», що відбулась в Києві 27 лютого 2018 року, була відведена саме розгляду питання щодо підвищення ефективності взаємодії різних підрозділів морського та залізничного транспорту при наданні споживачам послуг для експортно-імпортних перевезень, в тому числі сільськогосподарської продукції.

**Мета статті** – дослідження сучасного стану транспортного комплексу та виявлення проблем розвитку, які гальмують його, а також визначення основних шляхів їх вирішення.

У статті досліджено питання, які присвячені аналізу стану, проблемам та перспективам розвитку оптимізації експортних вантажопотоків, котрі здійснюються за участю автомобільного, залізничного і морського виду транспорту.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Причетним державним органам слід врахувати, що встановлені терміни, передбачені Угодою про асоціацію України з ЄС підписаною в 2016 р. та лібералізацію ринку послуг транспортного сектору країни вимагають об'єктивно виваженого, системного і скоординованого підходу для їх як найшвидшого вирішення. Особливо це стосується транспортного забезпечення перевезень продукції аграрного сектору.

Вже стало аксіомою твердження, що на сільськогосподарський комплекс припадає більше третини валютних надходжень і мільйони робочих місць в державі.

Згідно з прогнозами Міністерства економічного розвитку та зовнішньої торгівлі України, протягом найближчих років очікується суттєве зростання вантажних перевезень, про що свідчить будівництво нових елеваторів і стрімкий розвиток сільськогосподарської промисловості [4].

При цьому перевезена кількість згаданих експортних товарів, зокрема зернових, відправляється на експорт через морські торговельні порти. В основному завезення зерна в морпорти здійснюється залізничним транспортом в зерновозах і критих пристосованих вагонах та автомобільним транспортом бортовими автомобілями, інколи самоскидами. Таким чином, логістичний ланцюг транспортування починається з поля після збирання нового врожаю, перевезенням автомобілями на хлібоприймальні підприємства, підготовкою для завантаження продукції в залізничний або автомобільний рухомий склад для доставки в морські порти.

Причому із Одеської, Миколаївської, Херсонської областей в морські порти зерно завозиться часто безпосередньо засобами автомобільного транспорту, де виникають особливо великі вимоги до стану автомобільних доріг різної підпорядкованості. Ми не торкаємося перевезень зерна річковим транспортом, бо там фактично увесь логістичний ланцюг знаходиться у відомчому підпорядкуванні компанії «Нібулон». Їй на правах приватної власності належать і елеватори з береговим складським господарством, і причали, і річкові судна-зерновози, які транспортують сільськогосподарську продукцію Дніпром в порт Миколаїв, звідки вони відправляються вже на експорт.

Найбільша питома вага транспортування зерна на експорт припадає на залізничний транспорт, фінансові і технічні потужності якого працюють на межі можливого.

Детально проведений аналіз перевезень вантажів за останні 30 років виявив головні тенденції – зменшення втричі обсягів перевезень на фоні того, що довжина колій скоротилася лише на 8 %. Інфраструктура залізниць не відповідає потребам економіки в цілому. Враховуючи все це, гостро стоїть питання оптимізації вантажопотоків. Фахівці Укрзалізниці проаналізували і зробили висновок, що більшість дільниць колії є фактично малодіяльними. Так 100 дільниць із загальних 666 виконують понад 82 % всієї тонно-кілометрової роботи, в той час як обслуговування решти малодіяльних дільниць обходиться залізничникам майже 3,3 млрд грн на рік [8].

Одним із необхідних заходів для виправлення ситуації, аби уникнути закриття або консервації молодіжних ліній інфраструктури, є укрупнення вантажопотоків, зокрема шляхом маршрутизації перевезень зернових, які нині є одним із основних вантажів після будівельних вантажів.

Проте, як свідчить проведений нами аналіз стану промислового залізничного транспорту аграрних підприємств [5], лише деякі елеватори можуть здійснювати такі операції. Орієнтовна вартість модернізації під'їзних колій елеватора для приймання маршрутів становить 12,5 млн грн. Одночасно в питаннях маршрутизації експортного зерна можуть з'явитися проблеми в пікові періоди транспортування. Адже тепер у секторі аграрних перевезень зростає частка приватних зерновозів. Нині частка парку державної залізничної компанії становить 55 %, а до кінця поточного року може скоротитися до 30 % [7]. Як наслідок, це може негативно впливати на централізоване оперування залізничними вагонами-зерновозами в межах всієї держави.

Для ПАТ «Укрзалізниця», як і для автомобільного транспорту різної підпорядкованості, головною проблемою в плані прибутковості вантажних перевезень стало падіння транзиту територією України у 2015 – 2016 рр, через введені санкції Російською Федерацією. Оптимістичні сподівання вказують, що політична ситуація врешті вирішиться, і тоді повернеться транзитний потік через Україну, значна частка обсягів якого буде прямувати в морські порти. Наразі залізнична інфраструктура не повністю в змозі забезпечити збільшені обсяги. До цього теж потрібно бути готовим підприємствам «Укравтодор», ПАТ «Укрзалізниця» та адміністрації морських портів України.

Безсумнівно значною подією є те, що підписано гарантійну Угоду про виділення Європейським банком реконструкції та розвитку кредиту в обсязі 150 млн євро на 2018 рік для будівництва другої колії, електрифікації та модернізації систем сигналізації та зв'язку за напрямком Долинська – Миколаївська – Колосівка. При

техніко-економічному обґрунтуванні було наголошено, що реалізація проекту зменшить напругу в морських портах Одеського регіону і дасть змогу збільшити пропускну спроможність в напрямку Миколаївських портів та створити понад 300 нових робочих місць. Не викликає ніяких сумнівів, що вирішення питання зміни тяги на одній з найбільш напружених дільниць залізниці та розширення її пропускну спроможності позитивно вплине на економічний потенціал країни в цілому та натуральні й фінансові показники Укрзалізниці. Цей напрямок пролягає територією Кіровоградської, Миколаївської та Одеської областей. Електрифікація дасть можливість підняти дільничну швидкість руху вантажних поїздів на 20 – 25 % і, відповідно, скоротити термін доставки вантажів та суттєво зменшити експлуатаційні витрати. Так, розрахунково, завдяки електрифікації витрати Укрзалізниці на транспортування скоротяться у сім разів, порівняно з дизельною тягою [8].

Проте викликає занепокоєння некомплексний підхід до цього логістичного ланцюга. На думку високоповажних фахівців і експертів опиниться під загрозою станція Миколаїв. Поки що вона тримається «на плаву», та збільшення вантажопотоків її пропускну спроможність не витримає.

Як свідчить аналіз, нині тут є велика диспропорція між портовою інфраструктурою, що швидко розвивається (у тому числі завдяки стивідорам), і залізничною. Також і в Одеському регіоні потреба у перевезеннях через морські порти вже вдвічі перевищує пропускну спроможність станції Одеса-Порт. Аби зарадити проблемі, наразі на опорних станціях технологічно доукомплектовуються состави, але це не вирішує її повністю. Ситуацію ускладнює ще й те, що станція з усіх боків оточена містом: розбудовувати інфраструктуру просто нікуди. У зв'язку з цим приватні оператори залучили німецьку компанію DeutscheBahn, котра провела аналіз і висунула свої пропозиції щодо поліпшення ситуації [7].

Сьогодні найвузькіше місце у системі морської перевалки в портах – слабкий розвиток залізничних станцій. До речі, керівництво Адміністрації морських портів України (АМПУ) заявляло про фінансову спроможність АМПУ взяти станції, наприклад, в Южному порту, в своє управління й розвинуло б їх до необхідних параметрів, але на жаль, сьогодні це законодавчо неможливо, зокрема і через їх різну власність [7].

Наводився один красномовний факт: до 2038 року планується, зокрема, нарощування переробних спроможностей порту Южний до 0,5 млрд т на рік. Тому про вирішення вузьких місць необхідно думати вже зараз. На нашу думку вирішення цього питання в компетенції Міністерства інфраструктури України, якому тією чи іншою мірою підпорядковуються Адміністрація морських портів України та ПАТ «Укрзалізниця». Це ж стосується і якнайшвидшого вирішення юридичних питань початку роботи двох морських поромів, що є у власності ПАТ «Укрзалізниця», яка сама не має права їх експлуатувати [7].

Історично так склалося в українських морських торгових портах, що раніше левову частку становили імпорتنі вантажі, а припортові станції залізниць проектувалися саме на таку модель. Через відомі воєнно-політичні події на Сході в Донецькій та Луганській областях та анексію Російською Федерацією Кримського півострова в останні роки відбулася переорієнтація напрямків в державі транспортування вантажів. Тому сьогодні ми констатуємо тенденцію збільшення частки експорту. Саме тому критично поширеним явищем стали пікові навантаження, котрі інфраструктура відчуває влітку і на початку осені, коли

активізується експорт зерна. І тоді під загрозою колапсу опиняються припортові залізничні станції та портові складські ємності, коли в багатогодинному чеканні вивантаження простоюють автомобілі з зерном нового урожаю та вагони-зерновози як в морпортах, так і на припортових залізничних станціях. Погіршує ситуацію і те, що через понаднормативну зношеність рухомого складу, його вже не вистачає для виконання всіх заявок вантажовідправників. В Україні зберігається стійка позитивна тенденція до збільшення обсягів експорту сільськогосподарської продукції. Так в 2017 р. Україна експортувала 41,8 млн тонн збіжжя, що на чотири відсотки більше ніж в 2016 р., а також в три рази більше ніж в 2010 р., а валютні надходження перевищили 6 млрд доларів США. Основними імпортерами нашої продукції є країни Азії, Африки та Європейського Союзу [5].

Виходячи з того, що наразі необхідно забезпечити високу пропускну спроможність припортових станцій, аби вони разом з морськими портами могли справлятися з тими об'ємами вантажних перевезень, які незабаром очікуються, в структурі регіональної філії «Одеська залізниця» прийнято вперше неординарне рішення. Мова йде про створення в 2018 р. дирекції залізничних перевезень з організації взаємодії портів та припортових станцій (ДН-5), яка буде опікуватися цією проблематикою [7], що має запрацювати з квітня цього року. Одним із основних завдань ДН-5 стане пошук і залучення інвесторів для розширення залізничної інфраструктури припортових станцій. Важливо, що дирекція також стане єдиним диспетчером: на основі знання ситуації по всій магістралі плануватиме й організовуватиме підвезення вантажів до портів та їхнє вивезення звідти. Сюди увійдуть сім найбільших припортових станцій разом із працівниками.

**Висновки та пропозиції.** На основі вищевикладеного матеріалу обґрунтовано, що питання синхронізації важливе з кількох причин. Саме АМПУ й залізнична компанія забезпечують велику частину імпортно-експортних операцій і логістику вантажів з усіма учасниками процесу, в тому числі Укрзалізницею, і комплексний підхід щодо їхньої подальшої реалізації забезпечить стабільний розвиток, оптимізацію технологічних процесів, а також задоволення потреби бізнесу в перевезеннях.

Перший крок в цьому напрямі зроблено – створена нова дирекція залізничних перевезень із організації взаємодії портів та припортових станцій. Другим кроком, на нашу думку, має стати синхронізація інвестиційних проектів розвитку об'єктів транспортної інфраструктури. Наприклад, зараз в АМПУ відбувається процес розробки Стратегії розвитку морських портів України до 2038 р.

Зрозуміло, що довгостроковий розвиток портів неможливий без розуміння планів ПАТ «Укрзалізниця» і Державного агентства автомобільних доріг України у розвитку магістралей, за якими вантажі будуть прямувати до одержувачів. Саме тому важлива синхронізація взаємної перспективної розробки планів перевезень, будівництва зернових терміналів, інших виробничих потужностей на території портів та залізничних станцій.

Третій крок, враховуючи, що в розглянутому логістичному ланцюгу задіяні різні транспортні відомства, підрозділи аграрного сектору, бізнес, автодорожні будівельні компанії було б доцільно, щоб проблеми взаємної синхронізації координувались повноважним центром. Він в свою чергу повинен не допускати розходжень з положеннями і завданнями Національної транспортної стратегії України, яка за інформацією Міністерства інфраструктури України має бути прийнята Кабінетом Міністрів України в 2018 р. [7].

## ЛІТЕРАТУРА

1. *Волинець Л. М.* Вплив політичних рішень на міжнародні перевезення України / Л. М. Волинець // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – 2015. – № 3 (33). – С. 70 – 74.
2. *Волинець Л. М.* Підвищення ефективності логістичних послуг на ринку міжнародних перевезень / Л. М. Волинець // Тези доповідей LXXIV Наукової конференції професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів університету (17 травня 2018 року). – К.: НТУ, 2018. – С. 299.
3. *Волинець Л. М.* Удосконалення взаємодії різних видів транспорту в сучасних умовах / Л. М. Волинець, В. М. Гурнак, // Економіка та управління на транспорті. – 2018. – № 6. – С. 100 – 106.
4. *Гурнак В. М.* Обґрунтування необхідності зміни пріоритетів інвестування розвитку інфраструктури різних видів транспорту в сучасних умовах / В. М. Гурнак, Л. М. Волинець, М. В. Гурнак // Управління проектами, системний аналіз та логістика. Серія «Економічні науки». – 2017. – № 9. – С. 33 – 39.
5. *Інформаційне агентство «Метал-Кур'єр»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.promgruz.com>.
6. *Конвенція Організації Об'єднаних Націй о міжнародних смешаних перевозках грузов*, Женева, 24 мая 1980 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ci.uz.gov.ua/org/un/conv80comb.html>.
7. *Матеріали II Міжнародної конференції «Залізниця України: розвиток та інвестиції»*, що відбулися в Києві 27 лютого 2018 року. Видання «Промислові вантажі».
8. *Медіацентр «Магістраль» ПАТ «Укрзалізниця»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://info.uz.ua>
9. *Міжнародні перевезення: навч. посіб.* / М. Ф. Дмитриченко, І. А. Вікович, І. Л. Самсін, Р. В. Зінко. – Л.: Вид-во Львів. політехніка, 2012. – 308 с.
10. *Мультимодальні перевезення: сучасні технології.* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.expresstrans.net/gruzak.html>.
11. *Никифоров В. С.* Мультимодальные перевозки и транспортная логистика: учебное пособие. / В. С. Никифоров. – Новосибирск: НГАВТ, 1999. – 103 с.
12. *Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-Т. РК7. Міжгалузеві питання. Мультимодальний транспорт. Заключний звіт 7.1.* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.expresstrans.net/gruzak.html>.
13. *Хоменко І. О.* Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання / І. О. Хоменко, Л. М. Волинець // Тези доповідей Міжнародної науково-практичної конференції студентів, аспірантів і молодих вчених «Юність науки – 2018: соціально-економічні та гуманітарні аспекти розвитку суспільства» (11 – 12 квітня 2018 року). – Чернігів: Черніг. нац. технол. ун-т, 2018. – С. 32 – 33.
14. *Шкарлет С. М.* Імплементація європейських стандартів як основа механізму удосконалення державного регулювання у транспортній галузі / С. М. Шкарлет, І. О. Хоменко, Л. М. Волинець // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Ч.2: Серія «Економічні науки» – К.: НТУ, 2018. – Вип. 20.

## REFERENCES

1. *Volynets L. M.* Vplyv politychnykh rishen na mizhnarodni perevezennia Ukrainy / L. M. Volynets // Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu. Seriiia «Ekonomiczni nauky». Naukovo-tekhnichnyi zbiryk. – 2015. – № 3 (33). – С. 70 – 74.
2. *Volynets L. M.* Pidvyshchennia efektyvnosti lohistychnykh posluh na rynku mizhnarodnykh perevezen / L. M. Volynets // Tezy dopovidei LXXIV naukovoï konferentsii profesorsko-vykladatskoho skladu, aspirantiv, studentiv ta spivrobitnykiv vidokremlenykh struktumykh pidrozdiliv universytetu (17 travnia 2018 roku). – Kyiv.: NTU, 2018. – S. 299.
3. *Volynets L. M.* Udoskonalennia vzaiemodii riznykh vydiv transportu v suchasnykh umovakh / L. M. Volynets, V. M. Hurnak, // Ekonomika ta upravlinnia na transporti. – 2018. – № 6. – С. 100 – 106.
4. *Hurnak V. M.* Obruntuвання neobkhdnosti zminy priorytetiv investuvannia rozvytku infrastruktury riznykh vydiv transportu v suchasnykh umovakh / V. M. Hurnak, L. M. Volynets, M. V. Hurnak // Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz ta lohistyka. Seriiia «Ekonomiczni nauky». – 2017. – № 9. – S. 33 – 39.
5. *Informatsiine ahentstvo «Metal-Kurier»* [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <https://www.promgruz.com>.

6. *Konventsyya Orhanyzatsyyi Ob'edynenykh Natsyi o mezhdunarodnykh smeshannykh perevozkakh hruzov*, Zheneva, 24 maia 1980 h. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://ci.uz.gov.ua/org/un/conv80comb.html>.
7. *Materialy II Mizhnarodnoi konferentsii «Zaliznytsi Ukrainy: rozvytok ta investysii»*, shcho vidbulysia v Kyievi 27 liutoho 2018 roku. Vydannia «Promyslovi vantazhi».
8. *Mediatsentr «Mahistral» PAT «Ukrzaliznytsia»* [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <https://info.uz.ua>
9. *Mizhnarodni perevezennia: navch. posib.* / M. F. Dmytrychenko, I. A. Vikovych, I. L. Samsin, R. V. Zinko. – L.: Vyd-vo Lviv. politehnika, 2012. – 308 s.
10. *Multymodalni perevezennia: suchasni tekhnolohii.* [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.expresstrans.net/gruzak.html>.
11. *Nykyforov V. S.* Multymodalnye perevozky y transportnaia lohystyka. Uchebnoe posobyе. / V. S. Nykyforov. – Novosybyrsk: NHA VT, 1999. – 103 s.
12. *Pidtrymka intehratsii Ukrainy do Trans-Yevropeiskoi transportnoi merezhi TleM-T. RK7.* Mizhhaluzevi pytannia. Multymodalnyi transport. Zakliuchnyi zvit 7.1. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.expresstrans.net/gruzak.html>.
13. *Khomenko I. O.* Vplyv rozvytku transportnoi infrastruktury na ekonomichne zrostantia / I. O. Khomenko, L. M. Volynets // *Tezy dopovidei Mizhnarodnoi naukovy-praktychnoi konferentsii studentiv, aspirantiv i molodykh vchenykh «Iunist nauky – 2018: sotsialno-ekonomichni ta humanitarni aspekty rozvytku suspilstva»* (11 – 12 kvitnia 2018 roku). – Chernihiv: Chernih. nats. tekhnol. un-t, 2018. – S. 32 – 33.
14. *Shkarlet S. M.* Implementatsiia yevropeyskykh standartiv yak osnova mekhanizmu udoskonalennia derzhavnoho rehuliuвання u transportnii haluzi / S. M. Shkarlet, I. O. Khomenko, L. M. Volynets // *Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohystyka. Ch.2: Seriia «Ekonomichni nauky»* – K.: NTU, 2018. – Vyp. 20.

**Виталий Гурнак, д.э.н., проф.**

**(профессор каф. «Транспортное право и логистика», Национальный транспортный университет)**

**Людмила Волюнец, к.э.н., доц.**

**(доцент каф. «Транспортное право и логистика», Национальный транспортный университет)**

#### **ПРОБЛЕМЫ СИНХРОНИЗАЦИИ РЕШЕНИЯ ВОПРОСОВ ОПТИМИЗАЦИИ ЭКСПОРТНОГО ГРУЗОПОТОКА И РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОГО ИХ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ**

*В современных условиях важным направлением оптимизации экспортных грузопотоков и создания конкурентоспособного рынка транспортно-логистических услуг является комплексное развитие инфраструктуры различных видов транспорта.*

*В статье исследованы вопросы, которые посвящены анализу состояния, проблемам и перспективам развития оптимизации экспортных грузопотоков, которые осуществляются с участием автомобильного, железнодорожного и морского видов транспорта. Доказано, что уязвимое место в системе морской перевалки в портах – слабое развитие железнодорожных станций. Проанализировано состояние промышленного железнодорожного транспорта аграрных предприятий, которое показало, что лишь немногие элеваторы могут осуществлять соответствующие операции, негативно влиять на централизованное оперирование железнодорожными вагонами-зерновозами в пределах всего государства.*

*Выявлены недостатки транспортного комплекса Украины, требующие логистического подхода. Определены факторы, отрицательно влияющие на развитие экспортных грузопотоков и обоснованы пути их нейтрализации.*

*Предложенные меры позволят обеспечить высокое качество, надежность и безотказность всей системы синхронизации по вопросам оптимизации экспортных грузопотоков и развития инфраструктуры, а также позволят получить синергетический эффект от объединения потенциальных возможностей всех видов транспорта для эффективного их взаимодействия. Это положительно скажется на эффективности работы транспортной отрасли Украины в среднесрочной и долгосрочной перспективах.*

*Ключевые слова:* логистика, управление, транспортная отрасль, транспортные услуги, экспорт, транспортная инфраструктура.

*Vitaliy Gurnak, Doctor of Economics, professor*

*(professor kaf. «Transport Law and Logistics», National Transport University)*

*Lyudmila Volynets, Candidate of Economics*

*(associate professor kaf. «Transport law and Logistics», National Transport University)*

#### **PROBLEMS OF SYNCHRONIZATION FOR THE SOLUTION OF OPPORTUNITIES OF EXPORT CARGO TRANSPORTATION AND DEVELOPMENT OF INFRASTRUCTURE OF DIFFERENT VEHICLES OF TRANSPORT FOR EFFICIENT INTERACTION**

*In modern conditions an effective direction of optimization of export cargo flows and creation of a competitive market of transport-logistic services is the complex development of infrastructure of various types of transport.*

*The article is devoted to the analysis of the state, problems and prospects of development of optimization of export cargo flows, which are carried out with the participation of automobile, railway and sea transport. It is proved that the the most problematic is the weak development of railway stations in the system of sea transshipment in ports . Was analyzed the state of industrial railway transport of agrarian enterprises, which showed that only some elevators can carry out appropriate operations, which will have negative affect the centralized operation of railway wagons-grain barks within the whole state.*

*The drawbacks of the transport complex of Ukraine, which require a logistic approach are revealed. The factors that negatively influence development of export cargo flows are determined and the ways of their neutralization are substantiated.*

*The proposed measures will ensure the high quality, reliability and reliability of the entire system of synchronization in relation to the issues of optimization of export traffic flows and infrastructure development, and will allow to obtain a synergistic effect from the combination of potential opportunities of all modes of transport for their effective interaction. This will have a positive effect on the efficiency of the transport industry in Ukraine in the medium and long term.*

*Keywords:* logistics, management, transport industry, transport services, export, transport infrastructure.