

середовища. На основі проведеного дослідження встановлено найбільш важливі чинники зовнішнього середовища підприємства.

Більшість факторів зовнішнього середовища в тій чи іншій мірі впливають на умови функціонування телекомунікаційного підприємства і тому важливим є диференційований підхід до підбору, обліку та аналізу факторів з точки зору їх важливості та значимості стосовно умов що склалися в економічному просторі держави.

Список використаних джерел

1. Державна служба статистики України. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

2. Дзюба С., Гайдай І. Загальна характеристика зовнішнього середовища функціонування підприємств. Актуальні проблеми економіки. 2012. № 1 (127). С. 144-156.

3. Желіховська, М.В. Моніторинг результатів та перспективи розвитку підприємств галузі зв'язку України. Вісник Хмельницького національного університету. 2010. №3. Т. 3. С. 30-34.

4. Кривда О. В. Вплив зовнішніх та внутрішніх чинників на зростання рентабельності підприємства. Бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи: матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції, Київ, 8 грудня 2022 р. Київ, 2022. С. 189-190.

5. Патряк О. Т. Розвиток телекомунікаційного простору України в контексті формування інформаційного суспільства. Вісник ХДАК. 2018. Випуск 53. С. 129-138.

Маковський М. Ю.,
здобувач вищої освіти
другого (магістерського) рівня,
освітньо-професійна програма
«Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності»,
Національна академія статистики, обліку та аудиту, м. Київ

ЄВРОПЕЙСЬКА ЗАЛІЗНИЧНА МЕРЕЖА ЯК СКЛАДОВА МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ

Для конкурентоспроможності вантажних перевезень та регулювання внутрішнього залізничного ринку, особливо для перевезення вантажів, Положення Регламенту Європейського Парламенту та Ради по Європейській залізничній системі [1] є важливим елементом прогресу до стійкої мобільності.

Лібералізація правил вантажних залізничних перевезень надала можливість входу в мережу нових операторів, однак ринкових механізмів недостатньо для організації та регулювання безпечних залізничних вантажних перевезень. Для оптимізації, зокрема, посилення співпраці виникає необхідність розподілу залізничних шляхів між менеджерами інфраструктури.

Європейська залізнична мережа для конкурентоспроможних вантажних перевезень має бути створена у відповідності до трансєвропейської транспортної мережі (TEN) із коридорами європейського залізничного сполучення Системи менеджменту (ERTMS).

При створенні вантажного коридору слід враховувати особливе значення запланованому розширенню TEN на країни-учасниці ЄТС (європейської транспортної системи), з метою кращої інтеграції інфраструктури. Регламент передбачає створення та організацію європейської залізничної мережі для конкурентоспроможних вантажних залізничних доріг в міжнародні коридори («вантажні коридори»).

Вантажним коридором є всі залізниці на території країни-члена та, за необхідності, треті європейські країни, що з'єднують два або більше стратегічних терміналів, в тому числі головну магістраль, альтернативні маршрути та шляхи, що їх з'єднують, а також залізнична інфраструктура і її обладнання на вантажних терміналах, сортувальних станціях і складах поїздів.

При виборі вантажних коридорів враховуються такі критерії [9]:

- вантажний коридор проходить через територію щонайменше трьох держав-членів, або двох держав-членів, якщо відстань між залізничними терміналами, які з'єднані вантажним коридором, перевищує 500 км;
- вантажний коридор узгоджується з коридорами TEN-T ERTMS;
- пріоритетні проекти TEN-T включені у вантажний коридор;
- забезпечується баланс між позитивними та негативними соціально-економічними ефектами, що може спричинити створення вантажного коридору;
- відповідність усіх вантажних коридорів, запропонованих державами-членами для створення європейської залізничної мережі для конкурентоспроможних вантажних перевезень;
- вздовж коридору залізничного вантажного транспорту, найважливіші торгові потоки та вантажі здійснюються транспортом;
- якщо це доречно, краще взаємозв'язок між державами-членами та Європою засновують треті країни;
- заявники проявляють інтерес до вантажного коридору;

- добре сполучення з іншими видами транспорту, зокрема через відповідну мережу терміналів, включаючи морські та внутрішні порти.

Для того, щоб залізничний транспорт знову став достатньо конкурентоспроможним і залишався серед лідерів транспортної системи в розширеній Європі, потрібна справжня революція.

Першим першочерговим завданням має бути вирішення проблем, які гальмують його розвиток: недостатня інфраструктура, непридатна для сучасного трафіку та взаємодії між мережами та системами, постійний пошук інноваційних технологій виробництва, непрозорість витрат, нерівномірність продуктивності та ненадійність послуг, які не відповідають законним очікуванням сторін.

В Європейському Союзі наразі існує понад 20 різних систем сигналізації та контролю швидкості системи, які є складними та несумісними одна з одною, тому, для досягнення сумісності залізничних систем підтримується впровадженням інтелектуальних транспортних систем у процесі надання послуг залізничного транспорту.

У країнах, де ERTMS, вже введено, залізничний транспорт покращився, так, від впровадження систем ERTMS очікується покращення індивідуальних факторів якості, таких як точне транспортування на 26 % і скорочення часу доставки на 20 %, що супроводжується збільшенням продуктивності або маси залізничного транспорту [1].

Впровадження інтелектуальних транспортних мереж у залізничній системі потребує особливого ставлення до умов технічної та експлуатаційної сумісності, які взаємозалежно впливають на покращення окремих факторів якості транспортних послуг.

Система ERTMS складається з системи зв'язку (GSM-R) і системи контролю швидкості (ETCS). Останній має бути забезпечено взаємодію у сфері сигнально-захисних та телекомунікаційних пристроїв (SVTK).

Залізнична система SVTK повинна бути спроектована таким чином, щоб це було можливо для надання міжнародних послуг залізничного транспорту, що здійснюються без додаткового регулювання транспортних засобів.

Європейський система радіозв'язку (GSM-R) дозволяє контролювати склади поїздів і вдосконалювати залізницю транспорту завдяки кращому обміну інформацією між постачальниками та користувачами залізничних послуг.

GSM-R відповідає стандартам мобільного зв'язку, але в додатку використовуються інші частота. ETCS – це система контролю швидкості, яка дозволяє здійснювати зв'язок між дозволеною швидкості поїзда та контролює реакцію машиністів на інформацію. Метою системи ERTMS є забезпечення

сумісності в межах Європейського Союзу, де потяги могли курсувати без будь-яких технічних проблем сигналізації.

На залізничному транспорті такі параметри, як автоматична ідентифікація поїзда, електронне гальмування розробляються системою управління роботою поїздів і мета реалізації ERTMS полягає в тому, щоб забезпечити взаємодію в залізничній мережі, розробити єдину систему сигналізації, що уніфікує правила залізничного транспорту та сприятиме вільній конкуренції між залізничними операторами.

Впровадження системи ERTMS покращить конкурентно спроможність положення залізничного транспорту на ринку транспортних послуг.

Небезпека полягає, в першу чергу, в придбанні фінансових активів, оскільки окремі країни прагнуть захистити внутрішні ринки залізничного транспорту, тим самим перешкоджаючи якості та гнучкості реалізації залізничних послуг. Крім того, стандартизація залізничної надбудови та інфраструктури означає менший прибуток для компаній, які наразі утримують інфраструктуру.

Список використаних джерел

1. Badrock P. Antwerp gains massive capacity boost. *International Railway Journal*. 2007. Vol. 12 (5). URL: <https://trid.trb.org/view/810884>
2. ERTMS – Delivering flexible and reliable rail traffic. URL: <https://uic.org/IMG/pdf/eu-ertms-en.pdf>
3. Management and logistics: selected topics / Veselin Drasković (ed.). SPH – Ljubljana: Scientific Publishing Hub, 2016. 234pp. URL: http://sphub.org/wp-content/uploads/2016/03/Management__Logistics.pdf
4. Плахотнікова Л.О. Логістичні послуги: особливості проведення маркетингової збутової політики підприємства в сучасних умовах ринку. Стратегія розвитку України: фінансово-економічний та гуманітарний аспекти: матеріали IX Міжнародної науково-практичної конференції, 15 жовтня 2022. Київ: ДП «Інформаційно-аналітичне агентство». 2022. С. 384-388. URL: <http://194.44.12.92:8080/jspui/handle/123456789/6912>