

## СЕКЦІЯ «ЛОГІСТИКА»

### **ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ІНТЕРМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ НА ОСНОВІ ЛОГІСТИЧНИХ ТЕХНОЛОГІЙ**

*Кишко Є.Г., студент, Інститут бізнесу, економіки і інформаційних технологій,  
Одеський національний політехнічний університет, м. Одеса, Україна*

Сучасний розвиток світового господарства, якій характеризується підвищенням ролі високотехнологічних товарів та послуг, стимулює появу новітніх логістичних технологій, зокрема інтермодального логістичного сервісу. Незважаючи на те, що на початковому етапі виникнення інтермодальних перевезень об'єднання ресурсів різних видів транспорту мало суто технологічний характер і приносило досить відчутні, але локальні результати, застосування інтермодального логістичного сервісу до транспортного забезпечення ланцюгів поставок сьогодні здатне дати і потужний синергійний ефект, складові якого вивчені ще далеко не повністю.

У сучасній світовій економіці стрімкий розвиток інтермодального логістичного сервісу зумовлений дією наступних чинників: загальними конкурентними перевагами, які дає глобальним ланцюгам поставок інтермодальний підхід; можливостями оперативного управління товарними і транспортними потоками, а в певній мірі – і управління запасами, які виникають в розвинених інтермодальних транспортних мережах; можливостями зниження вартості інвестицій в логістичну інфраструктуру завдяки скоординованому розвитку шляхів сполучення і термінальних об'єктів різних видів транспорту, а також інтеграції об'єктів транспортної та складської логістики. Результати аналізу розвитку інтермодальних перевезень свідчать про те, що цей вид діяльності знаходиться в стані постійної трансформації. Доказом цьому є, зокрема, відсутність загальноприйнятої усталеної системи визначень, пов'язаних з інтермодальними перевезеннями. Відсутнім є навіть фундаментальне трактування самого поняття «інтермодалізм».

На думку О. Коліка у найпростішому контексті цей термін відносять до безперевантажних перевезень в контейнерах чи інших інтермодальних одиницях, які здійснюються послідовно різними видами транспорту. У більш широкому сенсі під інтермодалізмом мається на увазі забезпечення ефективної взаємодії різних видів транспорту: облаштування транспортних вузлів, узгодження правил і тарифів і т.п. Нарешті, найбільш загальна і найбільш сучасна інтерпретація інтермодалізма передбачає холістичний погляд на розвиток транспортної системи, відповідно до якого види транспорту повинні взаємодіяти, даючи користувачам можливість гнучкого вибору транспортних і нетранспортних сервісів без обмежень, обумовлених особливостями кожного виду транспорту [1].

На даному етапі основною проблемою розвитку інтермодальних перевезень у світі є те, що вантажообіг зростає набагато швидше, ніж потужність терміналів.

Найважливішою проблемою організації інтермодальних перевезень є відсутність балансу вантажних потоків в прямому і зворотному напрямку руху, що призводить до значного накопичення порожніх контейнерів в одних пунктах транспортної мережі та їх відсутності в інших. З іншого боку, така ситуація стимулює розвиток старих і будівництво нових термінальних потужностей. Робота контейнерних терміналів часто-густо ускладнена значними заторами в портах, що призводить до зниження їхньої ефективності. Основною причиною є випередження попиту на перевантажувальні контейнерні потужності над його пропозицією. В Європі та Азії виникає необхідність у будівництві нових причалів, здатних прийняти контейнеровози, подовженні причальної лінії, модернізації та оновленні кранового господарства, здійсненні днопоглиблювальних робіт, зростанні ефективності термінальних площ, що є неможливим без використання сучасного інтермодального логістичного сервісу.

Результати аналізу логістичної інфраструктури в Україні, яка є необхідною для оптимальної взаємодії усіх видів транспорту, свідчать про те, що найбільш ефективний у світі вид транспортування вантажів, яким є інтермодальне перевезення, в Україні вже активно розвивається. Разом з тим зі 138 країн світу Україна поки посідає лише 83 місце в «The Enabling Trade Index 2014 rankings» (основний індекс ефективності торгівлі – GETI). Це нижчий ранг, ніж в Болгарії (70), Румунії (75), Азербайджану (77) і, значно нижчий, ніж у Польщі (45) та Вірменії (55) [2]. У GETI враховуються можливості з чотирьох загальних питань, або субіндексів: доступ до ринку, прикордонного управління, інфраструктури, транспорту і зв'язку, і бізнес-середовище.

Даний індекс вимірює політику держав і ефективність роботи їхніх установ у сфері логістики міжнародної торгівлі і розвитку економічного співробітництва. Дослідження показує, наскільки державні інститути, політика і інфраструктура сприяють ефективному пересуванню товарів через кордони до місць призначення. Індекс GETI повинен використовуватися державами, які прагнуть до ліквідації перешкод на шляху економічного розвитку і міжнародної інтеграції, в якості інструменту для аналізу проблемних моментів в їх економічній політиці і розробки заходів щодо поліпшення ситуації.

Серед 160 країн світу, за даними Світового банку, Україна зайняла 60 місце за індексом ефективності логістики (LPI). Цей рейтинг є нижчим ніж у Польщі, яка займає 31 місце, Угорщини – 33 місце, Румунії – 40 місце та Болгарії – 47 місце.

Даний рейтинг є інтегрованим показником експертної оцінки таких сфер як: ефективність процесу оформлення документів митними та іншими державними органами; якість транспортної та інформаційно-технологічної інфраструктури для логістики; легкість і доступність організації міжнародних перевезень вантажів; компетенції місцевої логістичної галузі; можливість відстежувати міжнародні перевезення; своєчасність доставки вантажу до місця призначення; внутрішніх витрат на логістику [3].

Причина відставання України за наведеними рейтингами від інших країн Східної Європи багато в чому полягає у відсутності належної уваги держави до ефективного розвитку логістики і транспортної інфраструктури як необхідної умови модернізації всієї економічної системи [4].

Разом з тим аналіз статистичних даних свідчить про те, що інтермодальні перевезення в Україні розвивалися досить динамічно з 2000 року. До 2008 року спостерігався період дуже швидкого зростання, коли контейнерні термінали працювали на межі своїх можливостей, коли нерідкі були затори, а контейнерним судам часом доводилося тиждень простоювати на рейді в очікуванні причалу. Фінансова криза, яка почалася в Україні з вересня 2008 року, призвела до різкого падіння обсягів інтермодальних перевезень на терміналах країни. Уже в лютому 2009 року падіння контейнерної переробки становило до 80%, якщо порівнювати з лютом 2008 року, а за рік переробка зменшилася на 65%. Після закінчення «гострої» фази кризи в країні спостерігалось повільне зростання на ринку інтермодальних перевезень протягом приблизно 3 років – в середньому на 10-20% щорічно. Проте вже в 2013 році відбулося деяке уповільнення росту, що було викликано, з одного боку, призупиненням глобального економічного зростання, а з іншого – монополізацією в контейнерній індустрії країни і небувалим рівнем корупції.

У 2012-2013 роках зростання обсягів інтермодальних перевезень було обумовлено стабільно високим рівнем імпорту. Він дорівнював приблизно 15000 FFE (Forty Foot Equivalent) на місяць. Максимум був досягнутий у вересні 2013 року – 17000 FFE. У 2014 році імпорتنі інтермодальні вантажі перевантажувалися в портах в нормальних обсягах, але потім валютно-фінансові чинники почали чинити серйозний вплив на переробку. По суті, падіння обсягів імпорту було викликане не конфліктом на Сході України, а головним чином знеціненням гривні, що зробило імпортні товари значно більш дорогими. Імпорт впав на 35% порівняно з аналогічним періодом 2013 року [5].

Таким чином, результати проведеного аналізу свідчать про те, що інтермодальний логістичний сервіс вже почав активно використовуватись в Україні. Разом з тим, слід зазначити, що існують наступні перешкоди на шляху підвищення його ефективності: значна монополізація ринку контейнерних перевезень в Україні; високі державні збори та складнощі під час оформлення вантажів під час перетину державного кордону; високий рівень корупції, що призводить до існування «тіньової» економіки, зокрема у сфері імпортних поставок, що стимулює завезення в Україну значних обсягів «сірого» чи навіть контрабандного імпорту; стрімка девальвація національної валюти протягом 2014 року, що скоротило обсяги контейнерів, завезених у країну; війна на Сході України, яка суттєво погіршила інвестиційну привабливість країни та зменшила можливості для транзиту вантажів з Європи до Росії.

Усунення з боку держави зазначених перешкод стимулюватиме не лише подальший розвиток інтермодального логістичного сервісу, але й загалом сприятиме підвищенню рівня міжнародної конкурентоспроможності країни.

## Список літератури:

1. Колик А.В. К выбору модели интермодального логистического сервиса для национальной экономики / А.В. Колик // Логистика, 2013. - № 2. - С. 28-31.
2. The Global Enabling Trade Report 2014 [Електронний ресурс] // The World Economic Forum. – 2014. – Режим доступу: <http://www.weforum.org/issues/international-trade-investment>.
3. International Lpi Global Ranking 2014 [Електронний ресурс] // The World Bank. – 2014. – Режим доступу: <http://lpi.worldbank.org/international/global/2014>.
4. Марінцева К.В. Аналіз транспортної та логістичної інфраструктури України [Електронний ресурс] // Матеріали дев'ятнадцятої всеукраїнської науково-практичної конференції «Інноваційний потенціал української науки - XXI сторіччя». – 2014. – Режим доступу: <http://nauka.zinet.info/19/marintseva.php>.
5. Йеспер Педерсен Контейнерный рынок Черноморья [Електронний ресурс] // Черноморский контейнерный саммит. Порты Украины, 2014. - № 07 (139). – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/3777>.

## МЕТОДИ ОПТИМІЗАЦІЇ ПЛАНУВАННЯ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Мамалига О.В., магістр,  
Державний ВНЗ «Національний гірничий університет»,  
м. Дніпропетровськ, Україна*

Транспортна логістика відіграє все важливішу роль у сучасній економіці, забезпечуючи швидку і мобільну доставку вантажів від виробника до споживача. Управління перевезеннями вантажів неможливе без якісного планування маршрутів, яке має бути спрямоване на ефективне використання транспортних засобів. Створення оптимізованих маршрутів дозволяє точно визначити обсяг перевезень вантажів та кількість транспортних засобів, сприяє скороченню простоїв та ефективному використанню рухомого складу. Необхідність маршрутизації перевезень вантажів обґрунтовується ще й тим, що маршрути надають можливість складання проектів поточних планів і оперативних заявок на транспорт. Саме тому завдання оптимізації маршрутизації вантажоперевезень стає особливо актуальною в умовах сучасної економічної ситуації.

При вирішенні завдань планування перевезень необхідно враховувати інформацію про транспортні мережі, а також техніко-експлуатаційні параметри транспортних засобів. Важливою є роль усіх елементів транспортного процесу. Вибір маршрутів руху повинен здійснюватися з урахуванням багатьох факторів: масовості перевезень, розмірів перевезених партій вантажів, розташування відправників і одержувачів вантажів, типу й вантажопідйомності рухомого складу, термінів доставки вантажів. Ця багатофакторність впливу на процес вантажоперевезень обумовлює різноманітність підходів до вирішення задачі планування транспортування.