

логістикою - 89%, послуги складського зберігання - 8%, експедирування - 2%, управління ланцюгами поставок - 1%.

Однак, незважаючи на те, що Україна має добре розвинену інфраструктуру всіх видів транспорту, потенціал ринку логістичних послуг фактично не використовується навіть і наполовину. Сьогодні компаній, які б надавали весь комплекс логістичних послуг, досить мало. Більшість логістичних посередників надають тільки окремі види логістичних послуг, серед яких найбільшу вагу мають послуги з транспортування та складські послуги. Діяльність з комплексного логістичного обслуговування підприємств логістичними компаніями, яка виникає на основі складських операторів, транспортних і експедиторських компаній, компаній-постачальників програмного забезпечення та характерна для 3PL-провайдерів, представлена в Україні поодинокі і зосереджена, головним чином, в руках великого бізнесу.

На сьогодні серед основних причин, які сповільнюють реалізацію потенціалу українського ринку логістичних послуг, можна виділити:

- низький рівень витрат на фінансування проектів з модернізації інфраструктурних об'єктів, в тому числі міжнародних транспортних коридорів, та відсутність іноземних інвестицій в розвиток логістичної інфраструктури;

- морально застаріла та фізично спрацьована транспортна і складська інфраструктура;

- низький рівень мультимодальних та інтермодальних перевезень;

- відсутність мультимодальних транспортно-логістичних центрів, які б відповідали міжнародним стандартам;

- відсутність нормативно-правової бази в сфері логістики;

- відсутність висококваліфікованих кадрів в сфері логістики та управління ланцюгами поставок;

- низький рівень впровадження інформаційно-телекомунікаційних систем зв'язку;

- складність процедур митного оформлення;

- низька швидкість проходження товарних потоків (низька рейсова швидкість і простої до 40 % часу в дорозі);

- відсутність координації між видами транспорту й клієнтами при організації мультимодальних і змішаних перевезень вантажів (необхідна зміна концепції – від єдиного технологічного процесу й штрафів за простої до планування перевезення на принципах єдиного вікна і єдиної тарифної ставки).

Таким чином, основні проблеми низького рівня використання потенціалу українського ринку логістичних послуг обумовлені кризовим станом

об'єктів транспортної інфраструктури, які й становлять базу логістичного потенціалу країни.

УДК 656.073.235

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КОНТРЕЙЛЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МІЖНАРОДНИМИ ТРАНСПОРТНИМИ КОРИДОРАМИ

Котенко А.М., д.т.н., професор,

Світлична А.В., аспірант,

Шилаєв П.С., к.т.н. (УкрДАСТ)

Україна має вигідне геополітичне положення. Через територію України проходять такі транспортні коридори як №3, №5, №9. Вигідне географічне положення країни, її потужна транспортна система та інфраструктура, наявність наукового й освітнього середовища робить нашу країну потенційно привабливою для залучення в систему Євро-Азіатських міжнародних транспортних коридорів.

Постановою Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 року № 821 затверджено Концепцію створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

Розвиток контрейлерних перевезень є перспективним напрямом розбудови транспортної системи України, оскільки дозволяє значно збільшити обсяги вантажопотоків її територією за участю транспортних коридорів.

Аналізуючи найважливіші тенденції розвитку контрейлерних перевезень у світі, а також з урахуванням досвіду, який мають українські залізниці виникає необхідність визначення технології організації контрейлерних перевезень.

Збільшення обсягу контрейлерних перевезень територією обмеження в русі вантажного автомобільного транспорту, введені в ряді країн з екологічних міркувань. Впровадження контрейлерних технологій у світі тісно взаємопов'язано з можливостями існуючої колійної та термінальної інфраструктури.

Одна із основних проблем розвитку контрейлерних перевезень на теперішній час це - прискорений перехід вагонами міжнародних стиків залізниць колії 1520/1435 мм. Технологія без перевантажувальних перевезень є актуальним питанням у зв'язку з необхідністю транспортування екологічно небезпечних вантажів комбінованим транспортом, які не підлягають

перевантаженню. Науковцями УкрДАЗТ розроблена технологія для використання на терміналах. Спосіб дозволяє виконувати вантажні операції (навантаження та розвантаження модулів на платформи різної висоти підлоги від рівня головок рейок) та перевантажувати модулі з платформи на платформу з різною величиною міжрейкової колії та різною висотою підлоги платформ. Доцільним буде побудова комбінованих терміналів на прикордонних станціях з використанням даної технології для переходу стиків 1520мм і 1435мм. Це забезпечить прискорення проходження митного огляду, надання послуг зі збереження вантажів, а також необхідний сервіс і комплексність послуг.

УДК 656.073.23

ЕФЕКТИВНІСТЬ КОМБІНОВАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРАХ

*Котенко А.М., д.т.н., професор,
Шапатіна О.О., асистент (УкрДАЗТ)*

Останнім часом залізничний транспорт програє у конкурентній боротьбі з автомобільним транспортом. Основною проблемою залізничного транспорту є неможливість забезпечення перевезення вантажів «від дверей до дверей», тоді як тарифи на залізничному транспорті залишаються більш дешевими.

Ефективність міжнародних автомобільно-залізничних перевезень зростає, про що свідчить досвід економічно розвинутих країн. Для України, яка має стійкі автомобільні зв'язки з державами Західної та Центральної Європи, а також з країнами СНД, розвиток комбінованих перевезень має стратегічний характер, про що свідчать оцінки спеціалістів. Найбільшого ефекту на ринку транспортних послуг можна досягти завдяки організації комбінованих перевезень у мережі міжнародних транспортних коридорів.

Необхідно відмітити тенденції росту обсягів змішаних перевезень у всіх країнах, особливо у Європі, у зв'язку із створенням загальноєвропейського внутрішнього ринку. Фактором, що стимулює збільшення обсягів змішаних перевезень, є також відкриття тунелю під Ла-Маншем та провадження Росією заходів спільно з європейськими фірмами щодо організації транспортних коридорів «Схід-Захід» та «Північ-Південь».

Таким чином, доцільним є об'єднання двох домінуючих наземних видів транспорту та створення комбінованих перевезень. При цьому

залізницям відводиться вирішальна роль у змішаних перевезеннях вантажів.

УДК 656.212, 656.225

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ РОБОТИ ОПЕРАТОРІВ РУХОМОГО СКЛАДУ НА ПЕРЕДАВАЛЬНИХ СТАНЦІЯХ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

Кулешов В.В., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)

«Укрзалізниця» у 2013 році скоротила перевезення вантажів у порівнянні з 2012 роком на 3% - до 443,6 млн тонн. Основна причина - це скорочення промислового виробництва. Але ще додається тенденція скорочення транзиту через територію України.

На транзитні перевезення припадає 62% усього вантажопотоку Південної залізниці. У 2013 р. обсяги транзитних перевезень вантажів Південною залізницею зменшилися на 1,95 млрд т-км або на 14,5% до 2012 р. і склали 11 млрд 543 млн т-км. Через зниження обсягів вантажоперевезень Південна залізниця за 12 місяців 2013 року недоотримала близько 270 млн грн доходів. У 2013 році обсяги транзитних перевезень у міждержавному сполученні скоротилися на 28,7% порівняно з 2012 роком і становлять 5 млрд 196 млн т-км. Також у 2013 році обсяги транзитних перевезень у внутрішньодержавному сполученні територією України склали 1 млрд 116 млн т-км, що на 9,4% менше, ніж було заплановано.

В Україні міждержавні передавальні станції, що здійснюють операції у взаємодії з митною, прикордонною та іншими державними контролюючими службамиможуть бути організовані на базі найближчої до кордону технічної (дільничної або сортувальної) станції, при використанні технологічних заходів, що забезпечують збереження вантажів і рухомого складу на ділянці між станцією і державним кордоном.

Можливо виділити три варіанти взаємодії структурних підрозділів залізничних адміністрацій (ЗА), операторських компаній-власників рухомого складу (ОК), вантажовласників та державних органів прикордонного, митного, санітарно-епідеміологічного, екологічного, ветеринарного та фітосанітарного контролю на передавальній прикордонній станції.

Облік вагонів та контейнерів різних власників здійснюється згідно з вимогами «Правил експлуатації, номерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств та «Інструкції з обліку на залізничному транспорті України переходу поїздів,