



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

МЕНЕДЖМЕНТ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Навчальний посібник

Харків 2023

УДК 005:656(075)

М 50

*Рекомендовано вченою радою Українського державного університету
залізничного транспорту як навчальний посібник
(витяг з протоколу № 6 від 11 грудня 2023 р.)*

Рецензенти:

професори М. А. Мащенко (НТУ «ХП»),

О. М. Криворучко (ХНАДУ)

Авторський колектив:

О. В. Дикань, О. Г. Дейнека, І. В. Волохова, О. М. Лук'янова

М 50 Менеджмент транспортних послуг: Навч. посібник. – Харків:
УкрДУЗТ, 2023. – 184 с., табл. 4, рис. 5.

ISBN

Навчальний посібник містить стислий виклад матеріалу, необхідного для засвоєння в рамках дисципліни «Менеджмент транспортних послуг». У навчальному посібнику викладаються сучасні аспекти управління транспортними послугами різних видів транспорту. З метою оцінювання знань і практичного засвоєння матеріалу кожний розділ навчального посібника містить контрольні запитання для самоперевірки, практичні вправи і тестові завдання.

Посібник призначено для здобувачів закладів вищої освіти другого (магістерського) рівня економічних спеціальностей, фахівців-практиків, наукових співробітників; може бути використаний викладачами для підвищення кваліфікації управлінських кадрів, а також самостійного вивчення.

УДК 005:656(075)

ISBN

© Український державний університет
залізничного транспорту, 2023.

ЗМІСТ

ВСТУП	7
1. ТРАНСПОРТНІ ПОСЛУГИ ЯК ОБ'ЄКТ УПРАВЛІННЯ	9
1.1. Місце і роль транспортних послуг у забезпеченні економічного зростання держави	9
1.2. Методологічний апарат менеджменту транспортних послуг	12
1.3. Види і особливості послуги як об'єкта комерційної діяльності	13
Запитання для самоперевірки до розділу 1	26
Тестові запитання до розділу 1	26
Практичні завдання до розділу 1	27
2. СУЧАСНИЙ СТАН ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ	29
2.1. Транспортна система: загальна характеристика та особливості розвитку	29
2.2. Сучасний стан транспортної галузі в Україні, її структура і внутрішньогалузева конкуренція	31
2.3. Стратегічні напрями розвитку транспорту України	47
Запитання для самоперевірки до розділу 2	48
Тестові запитання до розділу 2	49
Практичні завдання до розділу 2	50
3. ТРАНСПОРТНА ЗАБЕЗПЕЧЕНІСТЬ І СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТОМ	51
3.1. Транспортна забезпеченість, її роль на сучасному етапі	51
3.2. Система управління транспортом	56
3.3. Проблеми стратегічного розвитку транспортної системи	62
Запитання для самоперевірки до розділу 3	70
Тестові запитання до розділу 3	71
Практичні завдання до розділу 3	72
4. ОРГАНІЗАЦІЯ НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ	73

4.1. Учасники транспортно-експедиторського обслуговування	73
4.2. Класифікація послуг транспортно-експедиторського обслуговування	76
4.3. Основні вимоги до виконання транспортних послуг	81
Запитання для самоперевірки до розділу 4	83
Тестові запитання до розділу 4	83
Практичні завдання до розділу 4	85
5. ІНФОРМАЦІЙНА СКЛАДОВА ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ	87
5.1. Транспортно-технологічна інформаційна система управління підприємством	87
5.2. Поняття інформаційної технології (ІТ)	89
Запитання для самоперевірки до розділу 5	97
Тестові запитання до розділу 5	97
Практичні завдання до розділу 5	99
6. МЕНЕДЖМЕНТ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ	100
6.1. Організаційні аспекти надання послуг на залізничному транспорті	100
6.2. Матеріально-технічна база залізничного транспорту і організація її експлуатації	103
6.3. Договір про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом	107
6.4. Організація приймання вантажів до перевезення	109
6.5. Організація видавання вантажів на залізниці	112
6.6. Пакування та маркування вантажів при перевезенні залізничним транспортом	114
Запитання для самоперевірки до розділу 6	115
Тестові запитання до розділу 6	116

Практичні завдання до розділу 6	117
7. МЕНЕДЖМЕНТ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ	119
7.1. Техніко-економічна характеристика автомобільного транспорту	119
7.2. Історія виникнення та розвитку автомобільного транспорту	121
7.3. Інфраструктура автомобільного транспорту. Види перевезень автомобільним транспортом	121
7.4. Організація і управління послугами автомобільного транспорту	123
7.5. Законодавча база автомобільного транспорту	127
7.6. Пасажирський перевізник і механізм його визначення. Автобусний туризм	128
Запитання для самоперевірки до розділу 7	131
Тестові запитання до розділу 7	131
Практичні завдання до розділу 7	133
8. МЕНЕДЖМЕНТ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ НА АВІАЦІЙНОМУ ТРАНСПОРТІ	134
8.1. Техніко-економічні особливості авіаційного транспорту	134
8.2. Інфраструктура авіаційного транспорту. Організація перевезень пасажирів. Види перевезень авіаційним транспортом	137
8.3. Трансформація авіаційної галузі в умовах структурних змін світової економіки	144
Запитання для самоперевірки до розділу 8	147
Тестові запитання до розділу 8	147
Практичні завдання до розділу 8	148
9. МЕНЕДЖМЕНТ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ НА ВОДНОМУ ТРАНСПОРТІ. ОСОБЛИВОСТІ НАДАННЯ ПОСЛУГ ТРУБОПРОВІДНИМ, ПРОМИСЛОВИМ, СПЕЦІАЛЬНИМ І НЕТРАДИЦІЙНИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ	149
9.1. Сучасний стан інфраструктури водного транспорту	149

9.2. Особливості надання транспортних послуг трубопровідним транспортом	153
9.3. Організація надання послуг промисловим, спеціальним і нетрадиційними видами транспорту	157
Запитання для самоперевірки до розділу 9	161
Тестові запитання до розділу 9	161
Практичні завдання до розділу 9	162
10. СУЧАСНІ МЕТОДИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	163
10.1. Основні вимоги вантажовідправників і вантажоодержувачів до організації перевезень	163
10.2. Організація транспортних послуг	164
10.3. Децентралізована і централізована організація перевезень	169
10.4. Організація перевезень вантажів у змішаному сполученні	171
Запитання для самоперевірки до розділу 10	175
Тестові запитання до розділу 10	175
Практичні завдання до розділу 10	177
ПРЕДМЕТНИЙ ПОКАЖЧИК	178
Бібліографічний список	181

ВСТУП

На сучасному етапі розвитку ринкових відносин виникає потреба прискореного розвитку виробничої інфраструктури, зокрема транспорту, що забезпечує надійне перевезення матеріальних ресурсів. В умовах конкурентної боротьби рівень попиту на транспортні послуги визначається якістю сервісу, оскільки його підвищення дає змогу збільшити ефективність виробництва і відповідно доходи підприємств, що користуються такими послугами. Розв'язання транспортної проблеми і надання керованості процесам у сфері надання транспортних послуг є однією з найважливіших передумов для підвищення ефективності функціонування господарства в цілому, оскільки рівень економічного розвитку країни безпосередньо залежить від транспортної рухомості.

Курс на європейську інтеграцію ставить принципово нові завдання щодо інтеграції транспортної системи України в транс'європейську мережу, гармонізації законодавства та адаптації до європейських норм і стандартів. Конкурентні переваги в транспортній галузі можуть бути забезпечені лише за рахунок надання транспортних послуг відповідної якості, тому пріоритетним для підприємств транспортної галузі є використання загальних положень менеджменту транспортних послуг, що функціонує на засадах теорії менеджменту, маркетингу та логістики.

Опанування курсу «Менеджмент транспортних послуг» є важливим чинником здобуття економічної освіти фахівцями для отримання спеціальних знань у сфері організації і надання транспортних послуг, розуміння концептуальних основ системного управління транспортними послугами і спеціальних знань у галузі менеджменту, практичних навичок, умінь та інших компетенцій, ефективного впровадження сучасних технологій роботи транспортних підприємств.

Менеджмент транспортних послуг – це стратегічний і цілісний підхід до управління сучасними транспортними послугами, спрямованими на задоволення потреб ринку, які додають свій внесок у досягнення цілей транспортних підприємств.

Менеджмент транспортних послуг як навчальна дисципліна має на меті формування у здобувачів вищої освіти теоретичних знань у сфері управління транспортними послугами, а також придбання практичних навичок застосування різних методик управління на практиці. В умовах сьогодення функції менеджменту на транспорті розширюються, що потребує нових підходів у розв'язанні управлінських завдань.

Використання в навчальному процесі посібника «Менеджмент транспортних послуг» допоможе сформувати у здобувачів навички роботи з загальними та спеціальними нормативно-правовими актами, вміння розв'язувати задачі, що виникають під час надання транспортних послуг, а також здатність реалізовувати нові підходи щодо нових видів чи удосконалення існуючих транспортних послуг залежно від сучасного стану ринку.

1. ТРАНСПОРТНІ ПОСЛУГИ ЯК ОБ'ЄКТ УПРАВЛІННЯ

1.1. Місце і роль транспортних послуг у забезпеченні економічного зростання держави

Транспортне обслуговування з оновленням матеріально-технічного потенціалу промисловості і сільського господарства є одним із головних чинників економічного зростання економіки. Закупівля транспортними підприємствами нового сучасного обладнання забезпечує високий рівень якості надання сервісних послуг задля найвищої ефективності роботи та підвищення строку служби устаткування.

Сфера послуг як виробничо-економічна система, функціонуючи за законами ринкової економіки в конкурентному середовищі, орієнтує свою діяльність (виробничі, торгово-технологічні, комерційні, організаційно-економічні процеси) на вимоги і потреби ринку. За таких умов особливого значення набувають ефективна організація пропозиції послуг на ринку, їхнього еквівалентного обміну (купівлі-продажу), відшкодування сукупних витрат, сервісного супроводження процесу продажу і післяпродажного обслуговування.

Сьогоднішній «промисловий» світ – це насамперед найжорстокіша конкуренція фірм і підприємств у виробництві і збуті продукції. У різних галузях промисловості ведеться постійна боротьба за покупця. У цій боротьбі в хід іде все: новітні наукові досягнення, сучасний дизайн, агресивна реклама, засекречування інформації і промислове шпигунство. Останніми роками на перший план у боротьбі за споживача вийшли, здавалося б, такі зовнішньо непомітні чинники, як «перед- і післяпродажне обслуговування» і «строки постачань». Сукупність послуг, пов'язаних із збутом та експлуатацією продукції, стає основною умовою конкурентоспроможності організацій, особливо щодо численних видів

високотехнологічного устаткування, покупці якого зіставляють пропозиції конкурентів, виходячи з повної вартості виробу, у тому числі умови його експлуатації, зносу і відновлення. Природньо, що насамперед покупця будуть цікавити техніко-експлуатаційні показники запропонованого устаткування і вже потім ціна, умови оплати і строки постачання.

У розвинутих країнах сфера послуг є найбільшим сектором економіки. У ній працює в середньому 65-75 % зайнятого населення, на неї припадає 50 % обсягів капіталовкладень, 63-74 % вартості валового внутрішнього продукту (ВВП). Активно розвивається сфера послуг як виробничо-економічна система і в Україні (частка послуг у ВВП перевищує 40 %), де працює понад 55 % зайнятих в економіці людей [38].

Сучасний транспорт являє собою єдину (у соціально-економічному відношенні) транспортну систему, включаючи могутню мережу залізничних, морських, річкових, автомобільних, повітряних, трубопровідних, міських і промислових комунікацій. Переміщуючи щорічно мільярди тонн сировини, палива, матеріалів, продукції, а також велику кількість пасажирів з досить високим рівнем комфорту і швидкості, сучасний транспорт забезпечує масове виробництво, глибокий поділ праці, внутрішню і зовнішню торгівлю, сприяє розвитку культури і науки.

Економічна і політична нестабільність може ускладнювати фінансове становище транспорту. Падіння обсягу перевезень вантажів і пасажирів пов'язано з економічним спадом у вантажоутворюючих галузях економіки і низькою платоспроможністю населення.

У процесі виробництва з вини вантажовласників трапляються випадки неподання вантажу за планом навантаження через технологічні збої, ненадходження сировини, неплатежі або інші причини. Одночасно можливий і надплановий попит на перевезення. Отже, значення планового попиту має корегуватися (зменшуватися або збільшуватися) в узгодженні з власниками вантажу і транспортом строки. У зв'язку з цим велике значення

має проведення маркетингових досліджень для визначення оптимального значення планового попиту на перевезення вантажів тим чи іншим видом транспорту. Ці дослідження мають передбачати економічне обстеження районів тяжіння транспортних підприємств, визначення рівня транспортної забезпеченості вантажовласників і максимальне урахування їхніх інтересів. В умовах конкуренції виграє той суб'єкт транспортного ринку (вид транспорту), який запропонує вантажовласникам кращу якість у їхньому транспортному обслуговуванні і прийнятну ціну перевезення.

Слід урахувати, що в умовах посилення конкуренції між видами транспорту підвищення якості транспортного обслуговування вантажовласників стає одним з головних шляхів завоювання або розширення транспортного ринку. Для цього необхідно добре знати запити споживачів транспортних послуг, можливості конкурентів і свої власні, правильно визначати маркетингову стратегію транспортного обслуговування конкретних вантажовласників й уміло її реалізовувати.

Протягом багатьох років велика частина транспортних компаній займалася в основному перевізними операціями, незважаючи на інші транспортні послуги. Це пояснювалося дуже просто. У країні панувала адміністративно-командна система, за якої були абсолютно відсутні конкуренція і ринкові відносини. Виникнення нових економічних відносин розширило сенс поняття «транспортні послуги». В узагальненому понятті послуга являє собою певну дію, яка дає користь користувачу. За визначенням Ф. Котлера, **послуга** – це будь-який захід, який одна сторона може запропонувати іншій [35]. Сьогодні транспортні послуги – це не тільки перевезення пасажирів або вантажів. **Транспортні послуги** – це будь-яка операція, яка, хоча і не входить до складу традиційного процесу перевезення, цілком і повністю пов'язана з його підготовкою і проведенням.

1.2. Методологічний апарат менеджменту транспортних послуг

Дисципліна «Менеджмент транспортних послуг», за навчальним планом підготовки магістрів зі спеціальності «Менеджмент організацій і адміністрування», є дисципліною за вибором закладу вищої освіти.

За структурно-логічною схемою освітньо-професійної програми та вимогами освітньо-кваліфікаційної характеристики дисципліна викладається після таких базових дисциплін, як «Комунікативний менеджмент», «Управління конкурентоспроможністю залізничного транспорту», «Публічне управління», «Ділове адміністрування».

Об'єкт дисципліни охоплює широкий діапазон процесів, операцій, організаційних форм, технологічних схем, пов'язаних із виробництвом і наданням транспортних послуг.

Предметом навчальної дисципліни «Менеджмент транспортних послуг» є загальні закономірності розвитку організаційно-технологічних процесів на транспорті, а також характерні для сервісного обслуговування принципи, механізми і форми реалізації послуг.

Метою дисципліни є формування знань методичних основ технології, організації і управління перевезеннями і способів оцінювання їхньої ефективності; уміння моделювати і розробляти окремі елементи транспортно-технологічних систем.

Основними завданнями курсу є:

- вивчення методів раціональної організації надання сервісних послуг на транспорті, що складається з ознайомлення з передовим закордонним досвідом щодо сервісного обслуговування, одержання необхідних знань із класифікації та систематизації послуг;

- визначення системи технологічних, організаційних і техніко-економічних показників, необхідних для забезпечення сервісного обслуговування на транспорті та перспектив розвитку цього напрямку в Україні;

- засвоєння основних принципів побудови систем і структур управління сервісною діяльністю на транспорті;
- внесення пропозицій щодо розроблення нових видів або удосконалення існуючих сервісних послуг залежно від сучасного стану ринку та підвищення їхньої якості.

По закінченні оволодіння дисципліною здобувач отримає:

- знання організації та технології надання транспортних послуг і методи розрахування економічної доцільності та ефективності функціонування сервісних фірм;
- вміння планувати і контролювати діяльність підприємств, що надають послуги, приймати оптимальні рішення з урахуванням специфіки транспортної галузі;
- навички використання нормативно-довідкової літератури при плануванні надання транспортних послуг;
- розширення світогляду в галузі транспортних технологій, вміння використовувати транспортно-логістичні підходи в управлінні діяльністю об'єктів господарювання.

1.3. Види і особливості послуги як об'єкта комерційної діяльності

В економічній теорії послугою вважається особлива споживча вартість процесу праці, виражена в певному корисному ефекті, який задовольняє потреби людини і суспільства. Це тлумачення затвердилося в розумінні послуги як економічної категорії. Однак дотепер у науковому середовищі нема її загальноприйнятого тлумачення. Одні економісти вважають послугою зміну стану особи або товару, який належить будь-якій економічній одиниці, що відбувається внаслідок діяльності іншої економічної одиниці на основі попередньої згоди першої. Таке трактування послуги дає змогу розглядати її як конкретний результат

економічно корисної діяльності, яка є товаром або безпосередньо діяльністю. Прибічники інших поглядів вважають послугами майже всі види корисної діяльності, яка не створює матеріальних цінностей. Головним критерієм при цьому є невідчутний характер продукту, що виробляється у процесі її надання. Тому послуга корисна не як річ, а як діяльність. Споживання її зазвичай відбувається одночасно з процесом її створення.

На практиці **сфера послуг** є сукупністю багатьох видів діяльності, наслідком чого є велика різноманітність видів послуг. Нерідко послуга може супроводжуватися товаром (аудиторський звіт, комп'ютерна програма, кіноплівка та ін.).

Суттєвою характеристикою послуги є економічна цінність, що робить її об'єктом комерційної діяльності і предметом торгівлі.

Послугу як об'єкт комерційної діяльності характеризують такі особливості:

- на відміну від товарів народного споживання, послуги виробляються і споживаються переважно одночасно і не підлягають зберіганню;

- торгівля послугами взаємопов'язана з торгівлею товарами народного споживання і суттєво впливає на неї;

- ринок послуг більш захищений державою від іноземної конкуренції порівняно з сировинним ринком, ринком товарів народного споживання та ін.;

- не всі послуги, на відміну від інших об'єктів комерційної діяльності, придатні до широкого залучення в міжнародний господарський обіг.

Розрізняють такі послуги:

- матеріальні (послуги, на які витрачено працю, наслідком якої є створення певних матеріальних благ);

- нематеріальні (послуги, скеровані у сферу особистого споживання). Характерними особливостями нематеріальних послуг є невідчутність (нематеріальний характер), невіддільність виробництва і споживання, неоднорідність (змінюваність), непридатність для зберігання [35].

Невідчутність (нематеріальний характер) послуг. Ця якість послуг означає, що їх неможливо продемонструвати, побачити, відчутти, транспортувати, зберігати, упаковувати або вивчати до моменту отримання.

Невідчутність послуг створює суттєві проблеми в організації торгівлі ними як для продавців послуг, так і споживачів. У процесі продажу послуг підприємствам, які їх реалізують, складно продемонструвати споживачам свій товар (послугу) і ще складніше обґрунтувати її собівартість і ціну продажу. Продавець може тільки описати переваги, які отримає клієнт внаслідок отримання послуги, а якість послуги може бути оцінена тільки після її виконання. Тому в процесі організації надання (продажу) нематеріальних послуг ефективними є такі прийоми:

- посилення відчутності послуги за допомогою присутності в будь-якій формі елемента товару в ній;
- наголошення значущості послуги;
- зосередження уваги на перевагах технології надання послуги конкретним підприємством;
- залучення до рекламування послуги провідних рекламних агентств, впливових засобів масової інформації та ін.

Отже, невідчутність послуг ускладнює процес ціноутворення і просування нематеріальних послуг на ринок.

Невіддільність виробництва і споживання послуг. Специфіка виробництва нематеріальних послуг полягає в тому, що, на відміну від матеріальних, їх неможливо попередньо виготовляти, накопичувати і зберігати. Розпочинати надання послуг можна тільки після отримання

замовлення або з появою клієнта. З цього погляду виробництво і споживання послуг тісно взаємопов'язані.

Взаємопов'язаність виробництва і споживання нематеріальних послуг є найхарактернішою особливістю, яка відрізняє їх від інших об'єктів комерційної діяльності. У зв'язку з невіддільністю виробництва і споживання послуг у процесі купівлі-продажу контакти між суб'єктом, який надає послуги, і суб'єктом, який набуває їх (клієнтом), можуть мати такі особливості: відокремленість послуг від споживача, тобто надання послуг без особистої його присутності (хімічне чищення одягу, прання білизни, ремонт помешкань), а також надання послуг за допомогою письмових комунікацій (навчальний курс), технічних засобів (комп'ютерні інформаційні системи, банкомати).

Взаємозв'язок виробництва та споживання матеріальних і нематеріальних послуг:

- невіддільність послуг від споживача (стоматологічні послуги, послуги з дошкільного виховання, послуги пасажирського транспорту та ін.);

- відокремленість послуг від працівників сфери обслуговування (послуги електронної торгівлі, реалізація товарів за допомогою торговельних автоматів, дистанційна форма навчання та ін.);

- невіддільність послуг від працівників сфери обслуговування (лікувально-оздоровчі послуги, особисте обслуговування в готелях та ін.).

Важливою конкурентною перевагою підприємств у сфері послуг є високий професійний рівень їхніх продавців. Покупець найчастіше розглядає продавця послуг як експерта, довіряючи його компетенції. У цьому сенсі майже завжди продавець послуги є її невід'ємною складовою.

Неоднорідність (змінюваність) послуг. Ця якість послуг є прямим наслідком одночасності виробництва і споживання. Залежить вона від існуючих на підприємстві стандартів системи обслуговування, сукупності

підсистем і елементів, що її утворюють, тобто рівня сервісу на конкретному підприємстві.

Для зменшення змінюваності послуг необхідно з'ясувати її причини. Переважно вона пов'язана з відсутністю конкуренції, кваліфікаційним рівнем персоналу й ефективністю заходів щодо підвищення його кваліфікації, наявністю розвинутих комунікацій і циркуляцією інформації, підтримкою менеджерами невиробничої сфери тощо. Не менш важливим джерелом змінюваності послуг є споживач, його унікальність, що зумовлює міру індивідуалізації послуг відповідно до потреб клієнтів. Із цим пов'язана необхідність управління поведінкою споживачів у процесі надання послуг, обліку комунікаційних чинників у роботі з ними, а також це унеможливорює масовість виробництва багатьох видів послуг.

Фірми, що тривалий час працюють у сфері послуг, для зменшення змінюваності послуг розробляють і намагаються дотримуватися стандартів обслуговування.

Стандарт обслуговування – комплекс обов'язкових для виконання правил обслуговування клієнтів, покликаних гарантувати встановлений рівень якості всіх технологічних і торговельних операцій.

Стандарт обслуговування встановлює формальні критерії, за якими оцінюють рівень обслуговування клієнтів і професійну діяльність працівників фірми. Він може бути фірмовим (наприклад послуги ресторанів «Макдональдс»), галузевим (наприклад галузевий стандарт освіти встановлює Закон України «Про освіту») і міжнародним (наприклад готельний сервіс).

Нездатність послуг до зберігання. Більшість послуг неможливо зберігати для подальшої реалізації. Наприклад, незайняті кімнати в готелі, непродані авіаквитки не можуть бути відновленими. Тому переважання попиту на послуги над пропозицією неможливо виправити, адже це відбувається у традиційній торгівлі, яка за таких обставин може

використати товарні запаси. У зв'язку з цим переважання потужності надання послуг над попитом на них спричиняє зниження дохідності або вартості послуг.

Коливання попиту на послуги поширюється майже на всі їхні види і різновиди. Зазвичай він змінюється залежно від пори року, днів тижня. Таке коливання може спричинити серйозні проблеми для фірм, що надають певні послуги. Наприклад, влітку зі збільшенням потоку пасажирів необхідно істотно збільшити кількість транспортних засобів, щоб задовольнити попит на пасажирські перевезення.

Аналіз природи послуг дає змогу виокремити їхні головні особливості, найбільш вагомими з яких є такі: послуга являє собою поєднання процесу її надання та результату; процес надання та споживання послуги, як правило, є одночасним; у сфері сервісу вагома частка ручної праці, якість якої залежить від кваліфікації персоналу; споживач послуги не виступає власником її результатів; послуга, як правило, не зберігається, її неможливо накопичувати. Найважливішою ознакою послуги є те, що в ній нероздільно з'єднані два процеси – виробництво та споживання, невід'ємні один від одного.

Отже, **транспортний сервіс** (обслуговування) можна визначити як діяльність, пов'язану з процесом переміщення пасажирів і вантажу в просторі і часі та надання супровідних цій діяльності транспортних послуг. До **транспортних послуг** можна віднести:

- безпосередньо перевезення пасажирів і вантажів;
- вантажно-розвантажувальні роботи;
- зберігання вантажів на складах станцій;
- обслуговування і підготовку рухомого складу до перевезень;
- надання засобів перевезення в оренду або напрокат;
- інші послуги.

Генеральне завдання, що стоїть перед будь-яким транспортним підприємством, – це вивчення, систематизація, аналіз і, нарешті, якісне задоволення потреб населення. Товар, вантаж не просто має бути доставлений одержувачу, знаходитися в дорозі мінімальний час, але і всі процеси оформлення і переоформлення перевезення мають бути максимально зручними і не бути тривалими. А це потребує застосування всіх новітніх технологій виконання робіт, яким-небудь чином пов'язаних з перевезеннями. Транспортні послуги – це симбіоз ціни і якості. Вони мають своєрідну специфіку, яка визначається не тільки умовами ринку і економікою країни, але також цілком і повністю залежить від маркетингової політики фірми-власниці транспорту. Поза сумнівом, транспортні послуги значною мірою і сьогодні втілюються в життя як різного роду перевезення вантажів. Причому перевезення, як правило, супроводжуються навантаженням, розвантаженням, транспортними послугами та ін. Дуже часто до транспортних послуг включаються комерційні, маркетингові, послуги страхування та ін.

Зміст транспортної послуги реалізується в тривірневій системі – благо, діяльність і економічні відносини.

Базовим є перший рівень, де транспортна послуга характеризується як благо. Саме на цьому рівні простежуються риси, найбільш подібні до товарів у матеріально-речовій формі. Найбільш яскравою з цих рис є наявність споживчої вартості, що полягає в корисному ефекті від переміщення об'єктів. Переміщення рухомого транспортного засобу лише з метою власне переміщення не несе жодного соціально-економічного сенсу. Корисне значення переміщення виникає та існує тільки в період від початку здійснення перевезення вантажу або пасажира до її завершення, і після закінчення цього часу воно зникає. На другому рівні, тобто рівні діяльності, транспортна послуга набуває рис, що дає змогу відносити її саме до сфери послуг. Це виражається у формі діяльності і наявності її

мети, суб'єктів впливу, індивідів, що здійснюють цю діяльність, і результату. У транспортному комплексі діяльність виражається в процесі переміщення в просторі об'єктів. Залежно від переміщуваних об'єктів виділяють вантажні і пасажирські перевезення. Тип перевезення визначає відповідну мету транспортної діяльності, у вантажоперевезеннях – оптимальне використання ресурсів у процесі відтворення, в пасажироперевезеннях – туризм і міграція населення.

Суб'єктами застосування діяльності в транспорті виступають не тільки транспортні засоби, але і переміщувані вантажі і пасажирів. Індивідами є перевізники – особи, які здійснюють за допомогою технічних пристроїв просторове переміщення вантажів і пасажирів, результатом стає зміна просторового положення після перевезення. Діяльність перевізників – праця, а оскільки у праці завжди є мета, то найважливішою характеристикою цієї праці є те, що вона завжди споживається.

Суб'єкт-суб'єктна взаємодія, властива транспорту, дає змогу останньому органічно існувати в загальній системі економічних відносин, будучи важливою частиною цієї системи. За своїм змістом саме в цьому проявляється громадська сторона виробництва та споживання транспортних послуг, а зазначений тип взаємодії найбільш точно відображує наявність міжособистісних відхилень, які в першу чергу позначаються на сприйнятті якості транспортних послуг та оцінюванні їхньої ефективності. Збіг як у створенні та споживанні споживної вартості, так і створенні та реалізації вартості, що є основною характеристикою сутнісного змісту транспортної послуги, призводить до модифікації кругообігу капіталу у виробництві послуг.

Модифікована схема кругообігу капіталу у сфері послуг дає підстави вважати, що в рамках транспортної послуги як продукції транспортного комплексу реалізується набір з таких послуг: завантаження, розвантаження, управління транспортним засобом, транспортними

потоками, обслуговування інфраструктурних об'єктів, забезпечення безпеки та комфортабельності перевезення і т. д. Аналіз структури транспортного тарифу дає підстави зробити висновок, що останній є економічним вираженням неоднорідності змісту транспортної послуги. Співвідношення попиту і пропозиції, яке виражається в рівноважній ціні, відображує вказаний базовий рівень. Сюди ж можна віднести ознаку наявності транзитної ренти, що виникає з факторного характеру використовуваного простору і транспортної інфраструктури. Дієвий аспект знаходить своє вираження в структурі транспортного тарифу у вигляді витрат живої людської праці.

Побічно це може бути також ураховано в тарифі – швидкості руху транспортного засобу (наприклад, при зростанні середньої швидкості руху за маршрутом необхідна вища кваліфікація для здійснення управління транспортним засобом). Чинник збереження споживчої вартості і рівня комфорту – це фактично оцінювання споживачем якості наданої транспортної послуги, що саме і є третім рівнем змісту транспортної послуги – міжсуб'єктних економічних відносин з приводу надання та споживання транспортної послуги. Транспортні послуги, як і багато інших, мають бути реалізовані так, щоб з мінімальними витратами були задоволені всі вимоги замовника. Але особливості такого виду діяльності, як транспортні послуги, полягають саме в тому, що на сьогодні не існує достатньо ефективних кількісних методів для об'єктивного оцінювання їхньої якості. Якість перевезень визначається сукупністю показників, що визначають їхню здатність задовольнити потреби вантажоодержувачів або вантажовідправників. Щоб підвищити якість перевезень, компанія має періодично перевіряти всі транспортні послуги щодо ступеня задоволення споживача. Як правило, застосовується метод анкетного опитування, оскільки саме незалежний аналіз дає можливість об'єктивно зіставити ступінь відповідності якості. Попит на транспортні послуги переважно

залежить від того, наскільки в певному регіоні розвинені вже наявні види транспорту, наскільки транспортні послуги інтегровані в єдину систему, який рівень тарифів для різних видів транспорту, який асортимент послуг і на якому рівні надаються транспортні послуги. Зі зростанням ринкової економіки та її інфраструктур розвиваються і транспортні послуги з безперечним і постійним зростанням своєї питомої ваги, що характерно для всіх країн.

При впровадженні логістики в країнах з ринковою економікою відбувається перегляд політики щодо транспорту, переглядаються і переоцінюються транспортні послуги. Транспорт бере на себе ключові ролі в системі товарообігу, і транспортні послуги органічно висувуються на передній план. Очікується, що технічні та експлуатаційні особливості певних видів транспорту, що надають транспортні послуги, забезпечуватимуть йому стійке положення на ринку транспортних послуг. Це особливо позначається при підвищеному попиті на транспортні послуги при перевезенні вантажів, що реалізується дрібними відправками. Останні у свою чергу підвищать розвиток автоматизації обробки вантажів, пакетизації і контейнеризації і, природно, інформованості у вантажній і перевізній роботі, що, поза сумнівом, є ознаками прискорення, з яким розвиваються всі транспортні послуги [30].

До кінця ХХ ст. поняття «транспортне обслуговування» не використовувалося в організації та управлінні транспортом. Під транспортною послугою прийнято було розуміти безпосередньо перевезення, що вимірюється такими валовими показниками, як обсяг завантаження і розвантаження, вантажообіг і т. д. Однак такий метод оцінювання враховував тільки кількісний аспект роботи транспорту. Загалом послуга - це діяльність, що не є джерелом багатства, для задоволення потреб окремих осіб і суспільства в цілому. Міжнародний стандарт ISO 8402-86 визначає її так: послуга є результатом діяльності або

процесів (послуга як нематеріальний продукт); діяльність або процес включає надання послуги. Діяльність, пов'язана з обміном цінностями, спрямована на задоволення потреб, виражених у вигляді попиту, який не обмежується переданням права власності на якийсь матеріальний продукт [29].

Транспортна послуга належить до сфери матеріального виробництва. Без безпосередньої трансформації сировини і матеріалів транспорт створює ресурсну цінність. Транспортне обслуговування є кінцевим процесом виробництва матеріалу і в той же час початковим етапом виробництва або кінцевого споживання. З огляду на викладене, під **транспортною послугою** будемо розуміти безпосередньо переміщення вантажів у просторі, а також будь-яку операцію, яка не є транспортною, але передбачає її підготовку і здійснення: пакування та маркування товарів, проміжне зберігання, надання власнику вантажу необхідної інформації і т. д. Отже, основним видом транспортної послуги є перевезення вантажів, але, як правило, воно супроводжується наданням цілого спектра додаткових послуг. Основними транспортними послугами є:

- перевезення вантажів, пошти;
- вантажно-розвантажувальні роботи (завантаження, розвантаження, перевалка тощо);
- зберігання товарів;
- підготовка транспортних засобів до перевезення вантажів;
- надання транспортних засобів на умовах оренди;
- додаткові операції, що здійснюються під час перевезення вантажів, багажу тощо, для обслуговування підприємств, організацій, населення.

Усі види матеріальних послуг можуть бути виконані тільки при наданні нематеріальних послуг, які супроводжують фізичний розподіл. До них належать маркетингові, комерційні, інформаційні послуги, страхові послуги і т. д. Велика кількість чинників, що впливають на вид і

спеціалізацію транспортних послуг, дає змогу систематизувати послуги на три великі групи:

1) відносно основної діяльності підприємств виділяють:

- транспортні послуги;
- послуги нетранспортні;

2) за типом споживача, якому надається послуга:

- зовнішні послуги надаються нетранспортним підприємствам та організаціям;

- внутрішні послуги надаються іншим підприємствам та організаціям транспортної галузі;

3) характером послуги:

- технологічні;
- комерційні;
- інформаційні тощо.

У зв'язку з тим, що транспорт, будучи сферою матеріального виробництва, не виробляє матеріальну продукцію як таку, транспорт має ряд специфічних особливостей:

- транспортне обслуговування є продовженням виробничого процесу у сфері обігу; виробничий процес закінчується в момент передання продукції своєму споживачеві. Сама транспортна послуга не може існувати, вона обов'язково забезпечує комерційну діяльність некомерційних підприємств;

- послуга не може існувати поза процесом її виробництва, а це означає, що неможливо сформувати запаси послуги;

- надання послуги – це продаж трудового процесу, а це означає, що якість послуги – це якість її виконання, тобто якість праці;

- вартість послуги виникає при суворому дотриманні часових обмежень, напрямку переміщення товару та інших умов, що звужує можливість його конкурентної заміни;

- попит на послуги схильний до різких коливань залежно від часу і транзитних параметрів, транспорт не має ресурсів для згладжування нерівномірності попиту. Попит на послуги того чи іншого виду транспорту визначається, зокрема, розвитком інших видів транспорту в регіоні, ступенем їхньої інтеграції, рівнем транспортних тарифів, якістю послуг, що надаються споживачам різними видами транспортних підприємств і організацій.

Існує два основних напрями організації транспортних послуг:

1) адаптація спектра послуг, що пропонуються, до конкретних умов перевезення вантажів вантажовласників;

2) активне формування потреби, а отже, і попиту на транспортні послуги. Проблема ефективності розподілу товарів і підвищення рівня якості транспортних послуг у ринковій економіці пов'язана з проблемою якості послуг. Тільки високий рівень якості обслуговування допомагає транспортним підприємствам займати і підтримувати економічну нішу на ринку транспортних послуг. При цьому високий рівень сервісу та ефективності обслуговування має супроводжуватися відповідним рівнем матеріально-технічного забезпечення, а саме розвиненою системою складських і контейнерних терміналів, сучасним вантажно-розвантажувальним обладнанням, електронними засобами інформації та управління. При забезпеченні високої якості транспортних послуг виникає певна проблемна ситуація. Транспортні компанії та організації намагаються досягти високої якості перевезень, надаючи клієнтам якомога більше пов'язаних транспортних послуг. Однак така комплексна послуга з більш широким асортиментом, ніж необхідно споживачеві, значно підвищує вартість транспортної послуги, що дає змогу значно підвищити ціну вантажу, що перевозиться. Тому при виборі того чи іншого комплексу транспортних послуг слід урахувати доцільність і рентабельність їхнього використання.

Запитання для самоперевірки до розділу 1

1. Роль сфери послуг в економічному зростанні держави.
2. Охарактеризуйте розвиток сфери послуг у світі та Україні.
3. Дайте визначення і розкрийте сутність понять «послуга», «транспортна послуга».
4. Класифікація послуг.
5. Назвіть особливості послуги як об'єкта комерційної діяльності.

Тестові запитання до розділу 1

1. Основне завдання завоювання транспортного ринку – це:
 - 1) вивчення запитів споживачів;
 - 2) вивчення можливостей конкурентів і своїх власних можливостей;
 - 3) підвищення якості транспортного обслуговування;
 - 4) усі відповіді правильні.
2. Основним джерелом змінюваності послуг вважається:
 - 1) ринок;
 - 2) конкуренти;
 - 3) споживач;
 - 4) держава.
3. Яку діяльність можна віднести до сфери послуг:
 - 1) обслуговування верстатів, пошив одягу, виробництво тканини;
 - 2) ремонт комп'ютерної техніки, туристське обслуговування, стоматологічні послуги;
 - 3) освіту, торгівлю трикотажними виробами, консервування овочів;
 - 4) поліграфічні роботи, виробництво канцтоварів, обслуговування пасажирів у потягах?

4. Найбільшим сектором економіки в розвинутих країнах є:

- 1) виробництво наукомісткої продукції;
- 2) виробництво товарів для споживачів;
- 3) сфера послуг;
- 4) ринок туристських послуг.

5. Що забезпечить вищий рівень якості послуг, надаваних транспортними підприємствами:

- 1) закупівля сучасних транспортних засобів та обладнання;
- 2) зниження цін на послугу;
- 3) розширення спектра послуг;
- 4) зростання обсягів виробництва?

Практичні завдання до розділу 1

Завдання 1

Чому для сучасної економіки характерний інтенсивніший розвиток сфери послуг, аніж виробничого сектора? Аргументуйте, наскільки вагомою є сфера послуг в економіках різних країн.

Завдання 2

Наведіть приклади послуг, що є новими на ринку, і спрогнозуйте тенденції їхнього подальшого розвитку.

Завдання 3

Користуючись періодичною літературою та джерелами з Інтернету, підтвердить твердження щодо прискореного розвитку сфери послуг в

Україні. Визначте переваги, які отримують підприємства сфери послуг і споживачі.

Завдання 4

На основі статистичного довідника «Україна у цифрах» і «Статистичного щорічника України» виконайте аналіз участі України у світовому ринку послуг за останні три роки. Зробіть необхідні висновки.

Завдання 5

Визначте основні характеристики ринку транспортних послуг. Поясніть, як вони впливають на діяльність підприємств сфери послуг.

2. СУЧАСНИЙ СТАН ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

2.1. Транспортна система: загальна характеристика та особливості розвитку

У сучасному суспільстві дуже невелику кількість потреб людини можна задовольнити без допомоги транспорту. Транспорт використовується для перевезення вантажів до місць їхнього використання або людей до місць споживання товарів і послуг. Транспорт є частиною економічної діяльності, пов'язаної зі збільшенням міри задоволення потреб населення за допомогою зміни географічного положення товарів і людей. Він може доставляти сировину до місць, де споживачі можуть її краще використати.

Транспорт істотно залежить від географічних умов, особливо топографічних особливостей гірських ланцюгів, рівнин, долин і берегової смуги, будучи засобом заповнення географічних розривів між виробництвом і споживачем; покликаний зв'язувати виробництво і споживача, має для цього створювати відповідні засоби і в багатьох випадках виступає як каталізатор, підвищуючи рівень активності економіки. Він дає змогу розширити масштаби виробництва, зв'язати виробництво і споживачів. Транспорт потрібний для досягнення рівня особистого добробуту, неможливого в минулому.

У єдиному господарському комплексі транспорт займає особливе місце. Він є однією з галузей, що формують інфраструктуру господарства, покликаною задовольняти постійно зростаючі потреби суспільства в просторовому переміщенні речових продуктів праці і людей.

У нових умовах, коли необхідно добитися матеріальної збалансованості, ритмічності роботи всієї економіки, роль транспортної ланки, взаємопов'язаної з усіма матеріальними галузями і невиробничою

сферою, набуває особливої значущості. Суспільство висуває до транспорту конкретні і дуже відповідальні вимоги: повне, своєчасне і високоякісне задоволення потреб економіки і населення в перевезеннях. Дуже важливо максимально використати резерви і можливості всіх видів транспорту, раціонально перерозподіляти між ними перевезення.

Транспорт, як особлива галузь матеріального виробництва, зробив можливим високий рівень розвитку спеціалізації виробництва в найбільш сприятливих для цього географічних областях країн і світу в цілому.

Спеціалізація районів, їхній комплексний розвиток неможливі без системи транспорту, який має вплив на розміщення виробництва, без його урахування не можна досягти раціонального розміщення продуктивних сил.

Також важливе значення транспорт має і в розв'язанні соціально-економічних проблем. Специфіка транспорту як сфери економіки полягає в тому, що він сам не виготовляє продукцію, а тільки бере участь у її створенні, забезпечуючи виробництво сировиною, матеріалами, устаткуванням і доставляючи готову продукцію споживачеві.

Транспорт створює умови для формування місцевого і загальнодержавного ринку. В умовах переходу до ринкових стосунків роль раціоналізації транспорту істотно зростає. З одного боку, від нього залежить ефективність роботи підприємства, що в умовах ринку безпосередньо пов'язано з його життєздатністю, а з іншого боку, сам ринок припускає обмін товарами і послугами, отже, неможливий і сам ринок. Тому транспорт є найважливішою складовою ринкової інфраструктури.

Аналіз розвитку транспортної системи України довів, що в останні роки транспортна система України переживає період нестабільності і демонструє від'ємну динаміку обсягів вантажних і пасажирських перевезень. Показники роботи транспортної системи свідчать про загострення проблем, що накопичувались у ній протягом останніх 20 років,

які не дають змогу швидко і з мінімальними втратами вийти з кризового стану. Головною причиною такого стану транспортної системи України стало порушення положень економічних законів, які регулюють процеси простого та розширеного відтворення основних виробничих фондів. Для ефективного розвитку транспортної системи України доцільно розв'язання системних проблем, які потребують комплексного рішення на державному рівні через реалізацію транспортної стратегії. Але через уповільненість у прийнятті рішень державними органами досі не сформульовано стратегічне бачення конкурентних переваг транспортно-дорожнього комплексу України порівняно з іншими країнами, перспектив розвитку транзитних вантажопотоків з урахуванням світової кон'юнктури ринку і глобальної виробничої спеціалізації країн. Це знижує можливості інтеграції України до світової транспортної системи й участі в обслуговуванні транснаціональних вантажо- і пасажиропотоків.

2.2. Сучасний стан транспортної галузі в Україні, її структура і внутрішньогалузева конкуренція

Історично розвиток транспорту багато в чому визначав рівень і динаміку розвитку країни в цілому. Географічне положення країни, її територія, кліматичні умови, характер мобільності населення, рівень розвитку виробництва, міжрегіональні економічні зв'язки, зовнішньоторговельні стосунки об'єктивно формували українську транспортну систему. Транспорт перетворився на системоутворюючий чинник, що безпосередньо впливає на рівень життя і розвиток продуктивних сил.

Транспортна система України включає автомобільний, повітряний, залізничний, морський, внутрішній водний і трубопровідний види

транспорту. Елементами транспортної системи є також промисловий транспорт і міський громадський транспорт.

У структурі ВВП України частка транспорту та зв'язку у 2010 р. складала 11,1%. У подальші роки відсоток транспортної складової поступово зменшується і у 2020 р. складає 6,3% [9].

У період переходу до ринкової економіки на транспорті відбуваються радикальні інституціональні зміни. Були скасовані союзні і республіканські транспортні міністерства, що на перших порах мало вкрай негативний вплив на керованість транспортною системою, що традиційно тяжіла до «воєнізованого начала» (засадничі документи – Статути, формений одяг, залізничні і автомобільні війська). Як наслідок, при здійсненні приватизації і демонополізації суб'єкти господарювання на всіх видах транспорту, окрім залізничного, стали відмежовуватися і формувати нові компанії. Так, на авіаційному транспорті з однієї компанії «Аерофлот» утворилося декілька сотень. З'явилася велика кількість автомобільних перевізників, морських і річкових компаній, власників причалів та інших транспортних інфраструктурних об'єктів. Пізніше стало зрозуміло і самим учасникам ринку: в умовах ринкових відносин в Україні виживуть великі компанії, здатні оперувати на її території.

Розглянемо сучасний стан окремих видів транспорту.

Залізничний транспорт. Для залізничного транспорту України характерні перевезення масових вантажів, універсальність, регулярність і відносна дешевизна перевезень. Для залізничного транспорту характерний великий вантажообіг - перевезення матеріальних цінностей на великі відстані. За вантажообігом залізниці рівних нема. Особливе значення полягає у великих відстанях перевезень, оскільки основні сировинні ресурси розташовані далеко від місць виробництва, віддаленості від морських портів, через які ведуться зовнішньоторговельні постачання.

Залізничному транспорту належить провідна роль у процесах перевезень, що здійснюються транспортною системою України. Його питома вага в загальному вантажообігу, що виконується всіма видами транспорту України, у 2021 р. склала 62,3 %, а в загальному пасажирообігу – 25 % [10].

Аналіз основних показників роботи залізниць за 2014–2021 рр. не дає підстави стверджувати, що галузь остаточно вийшла з кризи. У 2021 р. залізничним транспортом було перевезено 314,3 т вантажів, що на 2,9 % більше порівняно з попереднім періодом, однак на 7,4 % нижче рівня 2017 р., коли обсяг вантажних перевезень складав 339,5 млн т. Щодо динаміки пасажирських перевезень залізничним транспортом, то слід зазначити про поступове нарощення обсягів роботи. Так, у 2021 р. обсяг перевезень пасажирів склав 81,3 млн осіб, що на 19,0 % більше порівняно з 2020 р. Однак якщо порівнювати зі значенням показника за 2017 р. (164,9 млн осіб), то спостерігається значний розрив – падіння майже у два рази – на 49,3 % [15].

Аналіз фінансових результатів роботи залізничного транспорту довів, що вантажні перевезення є прибутковими, причому прибутки від перевезень вантажів з кожним роком зростають. Особливо це відбувається за рахунок транзиту. Пасажирські перевезення залишаються збитковими, до того ж спостерігається щорічне збільшення збитків. З розвитком ринкових відносин в Україні залізниці почали втрачати свої позиції на ринку транспортних послуг внаслідок посилення конкуренції з боку інших видів транспорту. Вантажі, які історично перевозилися залізницями, почали відходити до інших видів транспорту, зокрема автомобільного. Стосовно пасажирських перевезень також спостерігається зниження конкурентоспроможності послуг, що надаються пасажиром. Зі зростанням доходів населення все більша його частина почала користуватися значно дорожчими, але й більш комфортними видами транспорту. Відправлення

пасажирів залізничним транспортом скоротилося з 472,2 млн осіб у 2010 р. до 68,3 млн осіб у 2020 р. Відправлення пасажирів автотранспортом (автобусами) також зменшилося з 4014 млн пасажирів у 2010 р. до 1084 млн пасажирів у 2020 р. [10].

Україна має великий транзитний потенціал транспортної системи. Однак через недостатній рівень державних і приватних інвестицій транспортна інфраструктура й досі перебуває на рівні задоволення базових потреб економіки.

Показники якості та сервісу, ефективності перевезень, енергоефективності, рівня безпеки, впливу на довкілля не відповідають сучасним вимогам. Про це свідчить дослідження загального стану розвитку транспортної інфраструктури в Україні «Інфраструктурний індекс» Європейської Бізнес Асоціації. За підсумками 2021 р., інтегральний показник індексу дорівнював 2,76 бала з п'яти можливих (2,58 бала у 2020 р.) [11].

Аналіз структури вантажообігу залізниць України свідчить, що транзитні перевезення в загальному обсязі перевезень вже в 1995 р. склали близько 21 %, причому значна питома вага транзитних перевезень здійснюється на Південній, Південно-Західній, Одеській і Львівській залізницях. Зародження транзитних вантажопотоків відбувається за межами окремо взятої залізниці. З огляду на те, що у структурі вантажообігу домінують транзитні перевезення, виникає об'єктивна взаємна залежність залізниць як у виробничо-технологічних, так і економічних відносинах. Протягом останніх років така тенденція зберігається [23].

Аналіз структури пасажирообігу у 2010 р. показує, що найбільшу питому вагу складають перевезення пасажирів у внутрішньодержавному сполученні (50,7 %), приміське сполучення складає 33,7 %, решта 15,6 % складають перевезення пасажирів у міжнародному сполученні [11]. Така тенденція продовжує утримуватися.

Реформування залізничного транспорту України здійснюється в повній відповідності з основними положеннями Директив ЄС 91/440 і ЄС 2000/21 «Про розвиток залізниць у Європейському Союзі» [38]. У рамках програми реструктуризації залізничного транспорту України і у відповідності з Директивою Євросоюзу продовжується процес відокремлення інфраструктури від перевізної діяльності. У складі АТ «Укрзалізниця» створені комерційно-технологічні підприємства, яким передані відповідні транспортні засоби і основні виробничі фонди:

- Укррефтранс (перевезення швидкопсувних вантажів у вагонах-рефрижераторах);
- Центр транспортного сервісу «Ліски» (перевезення вантажів у контейнерах);
- Державне транспортно-експедиторське підприємство «Інтертранс» (надання послуг з експедирування вантажів);
- Укрспецвагон (перевезення вантажів у вагонах-цистернах та інших вагонах спеціального призначення);
- Український центр обслуговування пасажирів (УЦОП).

Широкого масштабу набуває здійснення вантажних перевезень власним парком вагонів. Аналіз динаміки вантажних перевезень, виконаних з використанням власного парку вагонів, показав, що у 2002 р. обсяг перевезень у приватному рухомому складі становив 9,6 % загального обсягу перевезень залізничним транспортом, що майже вдвічі перевищило рівень 2001 р. [15], у 2008 р. власними вагонами виконано 27,0 % загального обсягу вантажних перевезень [13], а у 2010 р., за даними Головного комерційного управління АТ «Укрзалізниця», цей показник склав 31,8 %.

Інтеграція України у світову транспортну систему, яка інтенсивно формується і ґрунтується на глобальній економічній інтеграції країн і регіонів, спирається перш за все на потужний національний транспортний

потенціал. Залізничний транспорт при цьому набуває особливого значення як важлива складова міжнародних транспортних коридорів. Українські залізниці з'єднують Україну з країнами Західної і Центральної Європи. Вигідне геополітичне положення розкриває широкі перспективи і є надто привабливим для іноземних інвесторів.

Прогнозна оцінка розвитку світової економіки вказує на збільшення товарних потоків між об'єднаною Європою. У такій ситуації максимальну вигоду від експорту і імпорту транспортних послуг отримають ті країни, які зможуть пропускати через свої транспортні комунікації транзитний євразійський потік [34].

Оскільки залізниці мають деякі переваги, зокрема за критеріями рівня безпеки, резервами перевізних потужностей, впливом на довкілля, то вони мають великий потенціал для розвитку і можуть скоротити транспортні витрати і строки доставляння вантажів і пасажирів більшою мірою, ніж інші транспортні системи. Реалізація вказаних переваг може бути здійснена шляхом впровадження конкурентних відносин у залізничній галузі.

Виділимо деякі основні чинники, що мають негативний вплив на рівень конкурентоспроможності «залізничної ланки» української транспортної системи: великий знос локомотивного, вагонного парку, об'єктів залізничної інфраструктури, що примушує одночасно розв'язувати об'ємні проблеми ремонту, створення нових видів технологічного устаткування. Поки це не цілком вдається.

У 1990-х рр. залізничний транспорт розвивався вкрай складно. Недостатня кількість потягів, яка б забезпечувала швидкісні перевезення, істотний знос колії не давали можливості нарощувати швидкості. З цим пов'язано неможливість освоєння високошвидкісних перевезень. На той час коли в Європі потяги досягали вже швидкостей 220–300 км/год. Наприклад, маршрут Париж-Брюссель відстанню 320 км, долався за 1 год 25 хв.

Автомобільний транспорт. Сьогодні автотранспортний ринок знаходиться у приватній власності. Автоперевізники, які прийшли в цю галузь надовго, зацікавлені в процвітанні та розвитку, а отже, постійно працюють над якістю і високим рівнем надання послуг населенню.

Але велика кількість автоперевізників на ринку має і деякі недоліки. «Дрібні» підприємці, придбавши кілька машин, не мають необхідної кваліфікації, ухиляються від сплати податків, не мають достатньої бази, щоб підтримувати надання послуг населенню на належному рівні. А державні структури не завжди виконують свої функції контролю за такими автоперевізниками.

Фахівці відзначають, що розвиток автотранспорту в Україні має стати пріоритетом для влади всіх рівнів, якщо та дійсно стурбована проблемами своїх громадян, підвищенням рівня життя в країні, мають бути сформульовані чіткі вимоги автоперевізників, які можуть довести транспортний ринок до європейського рівня.

В Україні існує багато різних компаній, які займаються вантажоперевезеннями як по Україні, так і міжнародними перевезеннями. Серед інших слід відзначити всеукраїнських вантажоперевізників (так званих національних): Автолюкс, Євроекспрес, Нова Пошта, Інтайм, Нічний Експрес, Гюнсел, Делівері, МІСТ-Експрес, САТ. Усі ці компанії мають добре розвинену мережу відділень (представництв) по території України (в основному це обласні центри, великі міста, а також міста, які знаходяться на зручних транспортних розв'язках). За допомогою своїх регіональних відділень такі компанії мають можливість налагодити широкий спектр послуг з доставляння вантажів (наприклад склад-склад, двері-склад, склад-двері, двері-двері, де склад – це представництва компанії в тому чи іншому місті, а двері – це адреса (номер будинку, назва вулиці, місто) відправника і одержувача (відправник стоїть першим, одержувач – другим).

Протягом останніх трьох років обсяги інвестицій у проекти дорожнього будівництва в Україні зросли майже в п'ять разів – з 21,3 млрд грн у 2019 р. до 106 млрд грн у 2021 р. У 2022 р. планувалось інвестувати понад 140 млрд грн, залучити приватні капітали в побудову першого концесійного автобану [11].

На автомобільному транспорті розвивається величезна кількість перевізників, які конкурують між собою.

Авіаційний транспорт України. Обсяг перевезень пасажирів авіакомпаніями України у 2010 р. склав 6,1 млн пасажирів, а у 2020 р. – 4,8 млн пасажирів [16].

Серед провідних авіакомпаній України можна виділити Air Ocean Airlines, Azur Air Ukraine, Bees Airline, Bravo Airways, Motor Sich Airlines, SkyUp Airlines, Ukraine International Airlines, Windrose, YanAir. Саме ці компанії здійснюють переважно міжнародні перевезення.

Упродовж 2021 р. на тлі зняття або пом'якшення багатьма країнами протиепідемічних обмежень та успіху процесу вакцинації спостерігалось поступове зростання попиту на послуги повітряного транспорту, особливо в «активний» туристичний сезон, що сприяло покращенню ситуації на ринку авіаперевезень. За статистичними даними і підсумками звітнього року, вітчизняними авіакомпаніями перевезено 9348,1 тис. пасажирів, що майже на 95 % перевищує показник 2020 р. і становить 68,2 % обсягів «допандемійного» 2019 р. [10].

Протягом 2021 р. пасажирські перевезення здійснювали 16 українських авіакомпаній, при цьому майже 93 % загальних по галузі обсягів забезпечили чотири провідні авіакомпанії: Ukraine International Airlines, SkyUp Airlines, Azur Air Ukraine та Windrose [17].

Відповідно до затвердженого розкладу руху регулярні польоти до 42 країн світу здійснювали дев'ять вітчизняних авіаперевізників (у тому числі нова авіакомпанія «Біз Ейрлайн»). Кількість пасажирів, які

скористалися послугами українських авіакомпаній упродовж 2021 р., зросла порівняно з попереднім роком вдвічі та досягла 2608,9 тис. осіб. При цьому відсоток пасажирського завантаження міжнародних регулярних рейсів українських авіакомпаній збільшився на 6,2 відсоткових пункти і склав 75,2 %.

У той же час до аеропортів України виконували регулярні польоти 29 іноземних авіакомпаній з 34 країн світу, у тому числі чотири нові (авіаперевізник Республіки Кіпр Cyprus Airways, перевізник Королівства Саудівської Аравії Flynas, перевізник Федеративної Республіки Німеччини Eurowings і британська авіакомпанія Ryanair UK). Обсяги перевезень іноземних авіакомпаній у міжнародному регулярному сполученні зросли на 83,4 % і становили 6096,8 тис. пасажирів, що складає 70 % загальних обсягів регулярних пасажирських перевезень між Україною та країнами світу.

Попри нестабільну ситуацію на ринку та велику кількість обмежень українськими авіаперевізниками впродовж року розпочато виконання міжнародних регулярних пасажирських рейсів за 23 новими маршрутами, іноземними авіаперевізниками – за 28 новими маршрутами.

За підсумками 2021 р., обсяги перевезень вантажів і пошти авіаційним транспортом України становили 81,8 тис. т проти 88,3 тис. т за 2020 р.

Загалом у 2021 р. перевезення вантажів і пошти здійснювали 19 авіакомпаній. Значні обсяги виконано АТП ДП «Антонов», авіакомпаніями «ЗетАвіа», «Максімум Ейрлайнс», «Міжнародні авіалінії України», «Константа», «Роза вітрів» і «Флай Скай Ейрлайнс».

Морський транспорт. Основною сферою функціонування морського транспорту є забезпечення зовнішньоторговельних перевезень. У період масштабного розвитку морського транспорту в нашій країні (1960–70-ті рр.) високі темпи розвитку були обумовлені не тільки цим. Досить ефективно

використовувалися такі його переваги в масштабах нашої країни, як собівартість перевезень, висока продуктивність праці, швидкість доставки вантажів, питомі витрати палива, металоємність на 1 т вантажу, що перевозиться, і т. д. Слід зазначити, що в цей період морський транспорт динамічно розвивався (щотижня в дію вступали два-три нових судна, а середньорічне поповнення тоннажу становило 1 млн т). Поповнення флоту однотипними серійними суднами відкривало можливості для широкої спеціалізації та кооперації; морський торговельний флот вийшов на лідируючі позиції у світі, розвивалися круїзні перевезення. Морський флот за цього періоду був другим після видобувної промисловості, «постачальником» надходжень у держбюджет.

До 1990 р. кількість морських вантажних транспортних суден загального користування досягло 810 одиниць, а морських пасажирських і вантажо-пасажирських транспортних судів загального користування – 25 (решта суден були приписані в колишніх союзних республіках).

У перші роки незалежності Україна втратила більшу частину торгового флоту і висококваліфікованих моряків, які перейшли на роботу в іноземні морські компанії.

Україна має виходи до двох морів, на яких розташовані 18 морських портів, однак частка «місцевих» судноплавних компаній відносно морських вантажоперевезень становить не більше 8 %. На сьогодні під українським прапором морські вантажоперевезення забезпечують не більше десяти компаній: «Укртанкер», «Укрічфлот», «НІБУЛОН», «Укрферрі», «Українське Дунайське пароплавство», «АРГО» і кілька інших дрібних фірм. Вантажообіг у 2021 р. склав 2949,5 млн т [20], з яких тільки 8 % транспортували українські перевізники. Через це держава втрачає від 300 до 500 дол. США за кожні 1000 т дедвейту (реєстраційний збір). При тому, що Україна займає п'яте місце у світі за кількістю моряків, а це близько 70000 осіб, з яких більшість працюють у морі на іноземних

судах, країна зазнає збитків, не враховуючи 2000 дол. США щорічно прибуткового податку з кожного працюючого моряка.

Причинами такого сумного стану справ є, по-перше, те, що основні обсяги морських вантажів транспортуються великотоннажними судами вантажопідйомністю від 50000 до 80000 т, яких нема в українських судноплавних компаніях. Колись найбільша судноплавна компанія «Чорноморське морське пароплавство», яка вважалася до 1990 р. найбільшою в Європі і другою за величиною у світі, довгий час стримувала суднобудування. На сьогодні в українському торговельному флоті по-перше, просто немає великих суден, здатних скласти серйозну конкуренцію на світовому ринку морських вантажоперевезень, а по-друге, левова частка вантажів, які обробляються в українських портах, вантажоперевізники намагаються доставити в порт і продати, причому компанії-покупці забезпечують транспортування власними морськими суднами.

Раніше державні підприємства, судноплавні компанії «Укрферрі» і «Укррічфлот», що функціонують сьогодні в Україні, перейшли у приватну власність. Зміна власника на деяких з них відбувалася з гучними скандалами і тривалими судовими справами.

Одним з морських перевізників на Чорному та Середземному морях є компанія «Укрферрі». Обсяги морських вантажоперевезень сприятливо позначаються на престижі України, оскільки безпосередньо впливають на відносини між нашою країною і такими країнами, як Туреччина, Грузія, Болгарія і російська федерація. Крім того, «Укрферрі» вважається єдиною компанією-вантажоперевізником, яка розвиває потужності за рахунок власних коштів, на відміну від інших підприємств, які для розвитку бізнесу залучають державні субсидії або беруть кредити.

Уже кілька років на ринку морських вантажоперевезень успішно функціонує компанія «НІБУЛОН», торговий флот якої складає 24 судна.

Природно, невеликим компаніям легше вижити в умовах швидко мінливого ринку морських вантажоперевезень, а також є можливість надавати додаткові послуги своїм клієнтам. Це передбачає наявність у цих організаціях флоту чисельністю два-три судна, що працюють, як правило, на задоволення потреб внутрішнього ринку великих корпорацій.

Слід зауважити, що без належної допомоги та підтримки держави, а також приватних інвесторів Україна не повернеться на лідируючі позиції в галузі морських вантажоперевезень.

Внутрішній водний транспорт. Роль внутрішнього водного транспорту визначається географією українських річок і озер, а також сезонністю їхнього використання. Можливості внутрішніх водних шляхів у 2019-2020 рр. використовувалися лише на 15 %, а зараз не більш ніж на 4 %.

Річкове судноплавство стає все більш актуальним і затребуваним в Україні. Внутрішній водний транспорт вже в найближчій перспективі може відновити втрачені позиції і скласти серйозну конкуренцію залізничному та автомобільному транспорту.

Перевезення внутрішніми водними шляхами розглядаються урядом України як вид транспорту, який необхідно розвивати для підтримки української економіки через збільшення кількості транспортних і логістичних альтернатив з метою створення більш ефективної та стійкої логістичної системи. Розвиток річкового транспорту, що забезпечує «зелені» перевезення, може мати значний вплив також на соціальний розвиток і навколишнє середовище України.

До 2018 р. обсяги вантажопотоків на внутрішніх водних шляхах знижувалися, тільки у 2018 р. дали позитивний результат, за 2019 р. зросли на 19,1 % порівняно з 2018 р. (11,79 млн т вантажів), хоча і при тенденції падіння суднопроходів (- 27,16 %) [18].

За даними експертних аналітичних досліджень у сфері вантажних перевезень (ЦТС-УРФ, COWI), потенційна вантажна база 12 областей, з

території яких вантажі потенційно можуть перевозитися річкою Дніпро, за умови загального зростання економіки країни складає близько 60 млн т зі зростанням до 80 млн т до 2030 р. (за умови переорієнтації перевезень з автодоріг на внутрішній водний транспорт (ВВТ), активізації міжнародної торгівлі та залучення нових вантажів на ВВТ шляхом лібералізації перевезень, що має бути закладено в Законі України «Про внутрішній водний транспорт») [7]. При цьому, враховуючи, що економіка України тяжіє до експорту, потенційно Дніпром за умови модернізації шлюзів, перевезення вантажів ВВТ може досягти позначки 45 млн т на рік (30 млн т експорт, 15 млн т імпорт) [16].

З точки зору суспільних переваг, розвиток річкового транспорту в Україні та включення його до системи мультимодальних перевезень дасть змогу не тільки знизити енергетичні витрати і скоротити шкідливі викиди в атмосферу, але й транспортувати товари суднами типу «ріка-море» між великими промисловими центрами країни та чорноморськими портами без додаткового перевантаження, а також знизити навантаження на автомобільні дороги та «оздоровити» залізниці, звільнивши їх від частини нерентабельних перевезень, і, отже, сприяти реформам, що відбуваються на залізничному та автомобільному транспорті.

Загальна довжина судноплавних річок України, які використовуються як водні шляхи, становить 2241 км, з яких Дніпро є найважливішою воднотранспортною магістраллю. Басейн Дніпра займає близько 65 % річкового простору України.

У 1990 р. обсяг внутрішніх перевезень річковим транспортом в Україні становив майже 67 млн т на рік, на сьогодні цей показник скоротився до 8 млн т.

Для річкового транспорту притаманно обслуговування вантажопотоків, для яких важлива не швидкість, а ритмічність доставки – зерно, пісок, метал, добрива, руда тощо. Саме тому на сьогодні економічно

обґрунтованим в Україні є перевезення річковим транспортом до 25 млн т вантажів.

На сучасному етапі розвитку існує ряд проблемних питань, які стримують зростання перевезень внутрішнім водним транспортом України та потребують розв'язання:

- недосконала, застаріла, відсутня та нерозвинута публічна інфраструктура (шлюзи, навігація, габаритно-судовий хід), яка не забезпечує ефективну логістику, у тому числі повноцінну участь ВВТ у мультимодальних перевезеннях;

- відсутня достатня приватна інфраструктура (термінальні комплекси, мультимодальні логістичні центри тощо);

- старіння та дефіцит сучасного вантажного і технічного флоту;

- відсутність системної кадрової політики та нестача кваліфікованого персоналу на внутрішніх водних шляхах;

- недосконале законодавство не забезпечує чіткого регулювання, створює надлишкове бюрократичне навантаження та не створює привабливого інвестиційного клімату;

- відсутність стійкого механізму фінансування галузі;

- відсутність цілісного, системного державного управління галуззю;

- неконкурентні умови роботи порівняно з іншими видами транспорту, зокрема надмірне податкове навантаження та відсутність гарантованого бюджетного фінансування;

- відсутність чіткого розподілу відповідальності за утримання та розвиток внутрішніх водних шляхів, дублювання функцій між органами виконавчої влади. Крім того, річка Дніпро закрита для вільного проходження суден під іноземним прапором без відповідного одноразового дозволу, а також роботи іноземного флоту між портами України (каботаж) без дозволу на каботажні перевезення.

На річковому транспорті непогану динаміку розвитку демонструють також великі пароплавства, здатні витримувати потужну конкурентну боротьбу на ринку.

Трубопровідний транспорт. Трубопровідний транспорт в Україні є одним із найрозвинутіших і складається з газопроводів, нафтопроводів і продуктопроводів. В Україні трубопровідний транспорт виник у 1920-ті рр. в Прикарпатті, де вперше було побудовано газопровід Дашава-Стрий-Дрогобич (1924 р.). Трубопровідний транспорт відрізняється найменшою собівартістю і використовується для перекачування нафти, нафтопродуктів, газу, а також деяких хімічних продуктів (зокрема аміаку). Він є одним з найбільш ефективних, оскільки порівняно з залізничним і автомобільним транспортом доставляння нафти ним у три рази дешевше. Перевагами цього виду транспорту є і можливість функціонування протягом усього року, висока продуктивність праці, відносно мала кількість обслуговуючого персоналу мінімальні втрати при транспортуванні, можливість прокладання трубопроводів незалежно від рельєфу, безперервність процесу транспортування, а також його екологічна чистота. Це відносно новий вид транспорту. За обсягом транзиту трубопровідний транспорт є першим. На сьогодні Україна – найбільший у світі транзитер природного газу.

Газопровідний транспорт є не лише найефективнішим, а й фактично єдиним видом транспорту в Україні для транспортування газу. Основу становлять магістральні газопроводи, збудовані в 1950-х і 1960-х рр. для експорту газу з України:

1. Дашава – Київ – Москва.
2. Шебелинка – Брянськ, Шебелинка – Острогожськ – Москва.
3. Дашава – Мінськ – Вільнюс – Рига.
4. Дашава – Дрогобич.
5. Дашава – Стрий.

6. Дашава – Долина – Львів.
7. Угорськ – Івано-Франківськ.
8. Шебелинка – Харків.
9. Шебелинка – Дніпропетровськ – Кривий Ріг – Одеса – Кишинів.
10. Шебелинка – Київ – Красилів – західні райони України [21].

На сьогодні Україна є потенційно найбільшим у світі транзитером природного газу. Сукупна довжина газопроводів становить 34,1 тис. км, їхня пропускна спроможність на вході становить 290 млрд м³, а на виході (до країн Західної, Центральної та Східної Європи, а також Молдови і на південь росії) – майже 170 млрд м³ на рік. Кількість агрегатів, які забезпечують перекачування газопотоків, перевищує 800 із загальною потужністю 5,4 МВт, що в 1,5 раза перевищує компресорну потужність усіх європейських країн.

Нафтопровідний транспорт України має протяжність близько 2,6 тис. км.

На сьогодні в Україні діють такі основні нафтопроводи:

1. Долина (Івано-Франківська область) – Дрогобич (Львівська область).
2. Битків – Надвірна (Івано-Франківська область).
3. Качанівка – Охтирка (Сумська область).
4. Гнідинці – Прилуки (Чернігівська область) – Кременчук (Полтавська область) – Херсон, Кременчук – Черкаси.
5. Самара – Лисичанськ – Кременчук – Херсон.
6. Кременчук – Лубни – Київ.
7. Гнідинці – Розбишівське – Кременчук.
8. Одеса – Броди [21].

2.3. Стратегічні напрями розвитку транспорту України

В Україні є необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, яка відповідає б європейським стандартам:

- необхідність корінного технічного переоснащення галузі і суттєвих організаційних змін в усіх видах транспорту;

- достатня ресурсна база і рівень розвитку техніки і технології;

- наявність кваліфікованого трудового потенціалу і передових науково-технічних розробок;

- вигідні природно-кліматичні і географічні характеристики території;

- наявність конкурентоспроможних науково-технічних проєктів, які пройшли відповідну експертизу і готові до реалізації;

- зацікавленість зарубіжних інвесторів у розміщенні капіталів в Україні;

- стійка тенденція до визнання України світовим співтовариством як європейської держави, з якою бажано мати стабільні ділові відносини на широкій і довготривалій основі і яка в перспективі матиме серйозний вплив на ключові проблеми європейської політики;

- наявність затвердженої концепції створення і функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

Транспортна стратегія охоплює залізничний, автомобільний, морський і річковий, авіаційний транспорт і міський пасажирський транспорт загального користування. Вона визначає концептуальні засади формування та реалізації державної політики щодо забезпечення стабільного та ефективного функціонування транспортної галузі. Її реалізація створить умови для соціально-економічного розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і рівня життя населення.

У травні 2018 р. Кабмін схвалив Національну транспортну стратегію України до 2030 р. [19], розроблену Міністерством інфраструктури України спільно з провідними європейськими експертами в галузі транспорту.

Стратегія передбачала створення нових автобанів і скорочення часу перетину країни в усіх напрямках, збільшення кількості працюючих аеропортів і потоку авіапасажирів, масштабне оновлення тягового та вагонного парку залізниці разом зі значним збільшенням середньої швидкості, низькі тарифи та спрощення оформлення вантажу в морських портах і багато іншого.

На заваді цим планам стала пандемія COVID-19, яка дуже болюче вдарила по транспортній галузі не лише в Україні, а й усьому світі.

У квітні 2021 р. уряд затвердив «План заходів із реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року».

Документ містить низку кроків щодо втілення Україною її євроінтеграційних зобов'язань у галузі транспорту.

Ідеться про впровадження європейського «зеленого курсу», оновлення громадського транспорту, покращення послуг із перевезення пасажирів тощо.

Фінансувати інфраструктурні проєкти мають як самі підприємства, так і держава з вітчизняними й закордонними інвесторами.

Запитання для самоперевірки до розділу 2

1. Проаналізуйте державну політику розвитку транспортної системи.
2. Структурно-функціональна характеристика транспорту.
3. Загальна характеристика різних видів транспорту України.
4. Перспективи розвитку та підвищення ефективності роботи транспорту України.
5. Структурні перетворення в залізничній галузі.

Тестові запитання до розділу 2

1. Конкурентне середовище на залізничному транспорті створюється:

- 1) у сфері інфраструктури;
- 2) сфері експлуатації;
- 3) сфері посередництва;
- 4) сфері управління.

2. За якими з перелічених нормативних актів здійснюється прямиий вплив на конкуренцію в Україні:

- 1) Закон України «Про захист економічної конкуренції»;
- 2) Закон України «Про Антимонопольний комітет»;
- 3) Закон України «Про захист від недобросовісної конкуренції»;
- 4) усі відповіді правильні?

3. Вкажіть вид транспорту, для якого характерна найбільша відстань перевезень:

- 1) автомобільний;
- 2) річковий;
- 3) морський;
- 4) залізничний.

4. Якому виду транспорту належить провідне місце за вантажообігом:

- 1) автомобільному;
- 2) річковому;
- 3) залізничному;
- 4) морському?

5. Провідне місце в перевезеннях на короткі відстані належить:

- 1) автомобільному транспорту;
- 2) річковому транспорту;
- 3) морському транспорту;
- 4) залізничному транспорту.

Практичні завдання до розділу 2

Завдання 1

Доведіть, що саме транспорт виступає каталізатором розвитку економічної системи.

Завдання 2

На власний розсуд оберіть два будь-яких види транспорту і, використовуючи літературні джерела, назвіть їхні переваги та недоліки. Проаналізуйте, який з обраних видів транспорту буде найбільш конкурентоспроможним на ринку транспортних послуг.

3. ТРАНСПОРТНА ЗАБЕЗПЕЧЕНІСТЬ І СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТОМ

3.1. Транспортна забезпеченість, її роль на сучасному етапі

Важко уявити прогресивний розвиток економіки країни, регіону без ефективно функціонуючої транспортної інфраструктури. Поширеною проблемою підприємств транспортного комплексу є складність оновлення рухомого складу через надмірно високий рівень податків і митних зборів, а також жорсткі екологічні вимоги, що висуваються іноземними вантажовідправниками щодо якості рухомого складу. Ураховуючи світовий досвід і сьогоденні тенденції розвитку глобального ринку транспортних послуг, український істотно відстає від міжнародного як за якістю, так і вартістю послуг, які надають вітчизняні транспортні компанії.

Транспорт – це галузь матеріального виробництва, що здійснює перевезення людей (пасажирів) і вантажів, нормальна діяльність яких забезпечується різними технічними засобами і спорудами. Транспорт має два основних аспекти. З одного боку, він є елементом ринкової інфраструктури, оскільки забезпечує фізичний розподіл продукції матеріального виробництва. З іншого боку, транспорт є суб'єктом економічних відносин, оскільки продає свої послуги, переміщуючи товари і пасажирів.

Відновлення економіки України після довготривалої економічної кризи, активізація зовнішньої торгівлі внаслідок поступового відкриття європейських товарних ринків, а також загальносвітова тенденція до підвищення мобільності населення потребують стабільної та ефективної роботи транспорту.

Транспорт – найважливіша ланка у сфері економічних відносин, одна із провідних галузей матеріального виробництва. Він здійснює зв'язок між

виробництвом і споживанням, країнами та регіонами, різними галузями господарства та бере участь у створенні продукції та доставлянні її споживачам. Транспорт є необхідною умовою виникнення й розвитку інтенсивного обміну товарами між окремими територіями, що беруть участь у цьому поділі. Розширення територіального поділу праці, його удосконалення й саме виникнення нових, більш ефективних форм значною мірою залежать від рівня розвитку транспортної системи регіонів України. Через особливості геополітичного положення України транспорт має значне міждержавне значення, яке з часом зростатиме. Розширюються зв'язки не тільки в напрямку «схід-захід», а й «північ-південь», починає формуватися мережа так званих транзитних транспортних коридорів, оскільки в Україні розвинені всі види транспорту. Транспортну систему держави утворює об'єднана транспортними центрами й вузлами дорожня мережа разом з портами, рухомим складом, складськими та іншими господарствами. На 10 тис. км² території припадає 372 км залізничних колій, 78 км – внутрішньоводних, 2800 км – автомобільних шляхів з твердим покриттям. Залізничний і автомобільний види транспорту характеризуються найбільшим перевезенням вантажів і пасажирів [21].

Сферу експортних перевезень наразі характеризують кілька чинників. По-перше, з початку бойових дій, які почала російська федерація проти нашої країни 24 лютого 2022 р., закриті всі залізничні переходи до росії та Білорусі. По-друге, стабільно працюють 10 пунктів пропускання з країнами ЄС: чотири з Польщею, два зі Словаччиною, два з Румунією та два з Угорщиною. По-третє, як і в довоєнні часи, у західному напрямку цей вид перевезень гальмує необхідність переходити з української ширини колії на європейську. Через пов'язані з цим технічні ускладнення на найбільш завантажених залізничних переходах – в Ізові, Чопі та Ужгороді – перевізникам доводиться стояти в черзі по 20 діб.

Транспорт виконує ряд важливих функцій практично у всіх сферах людської діяльності.

1. Економічна функція полягає в тому, що транспорт є необхідною ланкою в будь-якому виробництві і матеріальною базою, що забезпечує поділ праці, спеціалізацію і кооперацію підприємств. Транспорт необхідний для доставляння всіх видів сировини і продукції з точок виробництва в точки споживання.

2. Політична функція – здатність транспорту об'єднувати регіони. За допомогою транспорту здійснюється сполучення між територіально відокремленими регіонами держави, а також міжнародні відносини.

3. Соціальною функцією є забезпечення роботи і господарських поїздок людей, поліпшення умов праці та комфорту відпочинку, транспортування лікарських засобів і друкованих матеріалів для всіх рівнів освіти.

4. Культурна функція полягає в забезпеченні комунікації між людьми. Транспорт здійснює перевезення друкованої продукції (газет, журналів, книг), витворів мистецтва.

5. Оборонна функція полягає в тому, що транспорт є матеріальною базою для пересування збройних сил, об'єктів військового господарства. Зараз будь-який вид транспорту має відповідати таким основним вимогам:

- надавати транспортні послуги в необхідному обсязі та якості;
- забезпечити найбільшу ефективність роботи і знизити вартість транспортних послуг;
- скоротити час доставки вантажів з метою підвищення якості перевезень;
- дотримуватися регулярності відправлення та прибуття вантажів відповідно до чинних графіків руху, незалежно від погодно-кліматичних умов, часу доби та інших чинників, що впливають на процес перевезення;
- гарантувати максимальну безпеку перевезеного товару;

- забезпечити безпеку руху рухомого складу та діяльності людей у межах транспортних підприємств і підрозділів;

- підтримувати екологічність діяльності, не допускати забруднення навколишнього середовища продуктами відходів від транспортної діяльності.

Транспорт класифікується за кількома характеристиками:

1) залежно від мети:

- громадський транспорт – такий вид транспорту, що здійснює перевезення вантажів, пасажирів і багажу при поводженні з будь-яким громадянином або юридичною особою;

- громадський транспорт – внутрішньовідомчий або внутрішньо-промисловий транспорт, а також транспортні засоби всіх видів, що належать некомерційним організаціям. Відомчий транспорт промислових підприємств називається промисловим транспортом. Під'їзні шляхи – це способи обслуговування окремих підприємств, організацій. Вони з'єднані з загальною мережею залізниць України залізничною колією;

2) спеціалізації:

- універсальний транспорт – транспорт, здатний перевозити різні види вантажів;

- спеціалізований (спеціальний) транспорт – призначений для перевезення одного виду вантажу;

3) способу руху:

- дискретний – будь-який транспорт, на якому товари переміщуються по коліях в одиницях або окремих групах (партіях) за допомогою самостійно рухомих транспортних одиниць (вагонів, поїздів, кораблів, літальних апаратів і т. д.);

- безперервний транспорт – транспорт, що забезпечує перевезення у вигляді безперервного потоку за допомогою гнучких ременів, ескалаторів, трубопроводів.

Транспорт – це складна інфраструктура, яка включає безліч різних елементів. Транспортна система – це сукупність різних видів транспорту, зазвичай обмежених територіально, залежних і взаємодіючих у виконанні перевезень.

Високий рівень розвитку в Україні отримав залізничний транспорт, який займає перше місце за вантажообігом (36 %) і друге місце (після автомобільного) – за пасажирообігом. Довжина залізничних колій становить близько 21733 тис. км (2/3 з них електрифіковані) – це 12 місце у світі. Протяжність залізничних колій підприємств (у тому числі під'їзних шляхів і відгалужень) становить приблизно стільки ж (до 25 тис. км). Залізничний транспорт України посідає перше місце у Європі та сьоме місце у світі за обсягом вантажних перевезень, ткм (за даними 2021 р.). Українські залізниці вдвічі перевищують сумарний обсяг перевезень 12 разом узятих країн Європейського Союзу [22]. У дорожньо-транспортному комплексі України залізничний транспорт є провідною галуззю, який забезпечує 75 % вантажних і близько 25 % пасажирських перевезень, здійснюваних усіма видами транспорту. Експлуатаційна мережа залізниць України складає 21,7 тис. км, з яких 45 % електрифіковано. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) у три-п'ять разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн.

Транспортна система як самостійна галузь економіки включає чотири основні підсистеми.

1. Транспортна мережа – сукупність усіх маршрутів зв'язку (громадського і негромадського), що з'єднують населені пункти країни або конкретного регіону.

2. Мобільні транспортні ресурси незалежно від форми їхньої власності.

3. Трудові ресурси, що займаються перевезенням і створенням додаткової цінності.

4. Система управління всіма видами транспорту.

Україна має добре розвинену, потужну транспортну систему, яка включає залізничний, автомобільний, морський, річковий, повітряний і трубопровідний транспорт. Незважаючи на серйозне погіршення основних засобів транспортної системи, Україна має достатній потенціал для створення сучасної інфраструктури та забезпечення перевезень. Розвиток нових транспортних технологій позитивно позначиться на багатьох галузях і соціальній сфері.

3.2. Система управління транспортом

В умовах переходу до ринкових відносин роль раціоналізації транспорту значно зростає. З одного боку, ефективність підприємств залежить від транспортного чинника, який у ринкових умовах безпосередньо пов'язаний з його життєздатністю, а з іншого боку, сам ринок передбачає обмін товарами і послугами, що неможливо без транспорту, тому і сам ринок є неможливим. Отже, транспорт є невід'ємною частиною ринкової інфраструктури. Перш за все потрібне нарощування інвестицій у цю галузь, залучення іноземного капіталу, налагодження роботи постачальників транспортного комплексу – транспортного машинобудування, електротехнічної та електронної промисловості, приладобудування, будівельної галузі і т. д.

У самому транспортному комплексі необхідна більш тісна координація роботи всіх видів транспорту між собою і з галузями, транспортно-економічні зв'язки з країнами ближнього зарубіжжя, оскільки транспортний комплекс формувався як єдине ціле, а окреме

функціонування його частин призвело до деградації транспортного сектора в Україні.

Господарювання в системі ринкових відносин транспортного комплексу України ускладнюється у зв'язку з раніше сформованою сильно централізованою структурою управління і створеними надвеликими транспортними монополіями. З денационалізацією окремих частин транспортного комплексу виникла головна проблема – законодавче регулювання вантажоперевезень. З одного боку, різні транспортні організації (морські та річкові пароплавні компанії, порти, акціонерні товариства автотранспорту тощо) отримали економічну незалежність у здійсненні цих перевезень і активно беруть у них участь, з іншого – дії залізничного транспорту суворо регулюються державою. Нові форми власності на транспортні засоби в ринкових умовах вступили в конфлікт з чинними законодавчими актами у сфері змішаних і комбінованих перевезень, які вже не можуть регулювати відносини між сторонами різних форм власності, тому для вирішення цієї проблеми необхідні певні дії з боку законодавчих органів.

У ринкових відносинах система управління має ґрунтуватися на таких положеннях:

- транспорт займає центральне місце в Україні, забезпечуючи вирішення різних національних завдань економічного, соціального і політичного характеру, включаючи економічну безпеку і цілісність держави, зміцнюючи її обороноздатність. Тому транспорт не може розглядатися як суто комерційна структура і знаходитися тільки у сфері діяльності регуляторів ринку;

- перехід на нову модель управління, яку б організаційно-економічну форму вона не отримала, має враховувати особливості ЄТС. Ідеться про технологічну єдність і цілісність мережі;

- реорганізація виробничих і організаційно-управлінських структур транспорту при переході на нову модель управління жодним чином не має набувати деструктивного характеру. Його слід розглядати як процес природного розвитку економічних реформ з урахуванням практичного досвіду і подій останніх років;

- нова модель управління не має суперечити основним положенням Цивільного кодексу України та іншим законодавчим актам.

За програмними документами уряду, транспорт є одним з критично важливих комплексів з точки зору задоволення суспільних потреб і забезпечення стабільного функціонування та розвитку економічного комплексу в цілому.

Транспортна стратегія базується на принципі відокремлення державних завдань регулювання галузі та виконання економічних функцій приватними підприємцями. При цьому держава, обмежуючи свої функції суб'єкта господарювання, посилює свою роль регулятора ринкових відносин, зберігає відповідальність за безпеку транспортного процесу, стан транспортної інфраструктури, надання транспортних послуг у галузях, де ринок ще недостатньо розвинений. При безумовних видових і регіональних відмінностях у транспортній системі на макрорівні держава розглядає транспорт як єдиний об'єкт управління. Скоординований розвиток і організація взаємодії різних видів транспорту роблять транспорт не просто сумою окремих галузей промисловості, а єдиним комплексом, який забезпечує додатковий системний ефект для користувачів транспортних послуг.

Єдність управління громадським транспортом передбачає:

- розроблення нормативно-правової бази транспортної діяльності на єдиних принципах;

- розвиток державного регулювання всіх видів транспорту на єдиних принципах;

- збалансований розподіл бюджетних ресурсів між різними видами транспорту;
- координацію розвитку інфраструктури різних видів транспорту;
- координацію забезпечення безпеки і обороноздатності країни транспортними засобами;
- координацію інтересів і спільні зусилля різних рівнів виконавчої влади в розвитку транспортної системи і «стикуванні» транспортних систем окремих регіонів;
- регулювання міжвидової конкуренції;
- формування єдиного інформаційного простору на транспорті;
- координацію інтересів і об'єднання зусиль держави та бізнесу в розвитку транспортної системи.

Держава виходить з їхнього принципу виключення необґрунтованого втручання в транспортну діяльність. Участь держави в транспортній діяльності наразі є загалом надмірною як у сфері транспортного підприємництва, так і окремих питаннях регулювання транспортної діяльності.

Економічною основою функціонування транспортної системи є конкуренція незалежних операторів, що надаватимуть транспортні послуги та послуги транспортної інфраструктури. Держава має припинити участь як підприємець на конкурентних ринках транспортних послуг. З точки зору інфраструктурних послуг необхідно комерціалізувати їхнє використання, залучити до його створення та функціонування приватних операторів. Надалі можлива поетапна приватизація окремих елементів транспортної інфраструктури. У тих галузях, де приватизація неможлива, слід заохочувати використання різних форм державно-приватного партнерства.

Сферами відповідальності держави в управлінні транспортом є:

- запобігання виникненню правових та адміністративних бар'єрів у процесах перевезення пасажирів і вантажів, а також надання супутніх послуг;

- удосконалення нормативно-правової бази транспортної діяльності;
 - вирішення проблем оборонного та мобілізаційного характеру;
 - транспортна безпека;
 - обслуговування опорної інфраструктури в робочому стані;
 - розроблення і моніторинг дотримання правил конкуренції та умов доступу до інфраструктури;
 - розроблення та моніторинг впровадження стандартів безпеки для транспортних процесів і впливу транспорту на навколишнє середовище;
 - забезпечення мінімальних стандартів транспортних послуг для всіх верств населення та регіонів країни, адресної підтримки користувачів або операторів у випадках, коли ринок не може забезпечити дотримання цих стандартів;
 - забезпечення відповідності розвитку транспортної інфраструктури розвитку продуктивних сил;
 - забезпечення входження транспортної системи України в загальноєвропейську транспортну систему, у тому числі в рамках інтеграційних процесів;
 - проведення структурних змін у транспорті.
- Сферами, у яких держава стимулює і підтримує відповідні зміни, є:
- розвиток конкуренції на ринку транспортних послуг;
 - створення умов для інновацій у транспорті;
 - реалізація інвестиційних проєктів, які особливо важливі для усунення «вузьких місць» і «відсутніх ланок» у транспортній інфраструктурі;
 - розвиток експорту транспортних послуг і створення сприятливих умов для вітчизняних транспортних операторів на міжнародних ринках транспортних послуг;
 - підвищення доступності транспортних послуг для найбільш вразливих верств населення і людей з фізичними вадами.

Управління транспортом включає заходи, які враховують підвищення «універсальності» транспортної діяльності. Підвищення доступності та розширення використання транспортних засобів - легкових, морських, річкових і авіаційних – для особистих і побутових потреб передбачає наявність адекватних форм регулювання і контролю, спрямованих перш за все на дотримання норм безпеки і екологічності транспортного процесу у сфері некомерційного використання транспортних засобів. Найважливішим завданням у цьому плані є системне регулювання процесу автомобілізації країни. У рамках розмежування компетенції і повноважень між регіональними та місцевими транспортними органами на федеральному рівні:

- приймаються статuti і кодекси та інші основні закони, що стосуються певних видів транспорту;
- встановлені єдині вимоги для забезпечення безпеки та екологічності транспортного процесу;
- приймаються принципові рішення щодо розвитку допоміжної транспортної інфраструктури;
- вирішуються питання міжнародної інтеграції у сфері транспорту і регулюються міжнародні перевезення;
- приймаються та регулюються нормативно-правові акти, що стосуються міжобласних перевезень.

Органи державного управління транспорту здійснюють делегування певних функцій, пов'язаних з регулюванням транспортної діяльності. Делегування функцій здійснюється адекватно розвитку ринку транспортних послуг і саморегулюючих транспортних організацій, а також вдосконалення системи управління. Індивідуальні функції управління можуть бути передані спеціалізованим державним установам і державним унітарним підприємствам, некомерційним організаціям, створеним за участю операторів і користувачів транспортних послуг, спеціалізованих структур, а також асоціацій, спілок, інших саморегулюючих організацій.

Система оподаткування є одним з найефективніших інструментів державного регулювання транспортної діяльності. Система оподаткування в транспортному секторі, а також податки, пов'язані з транспортом, мають:

- урахувати особливості міжнародного ринку транспортних послуг і забезпечувати вітчизняні транспортні підприємства при мінімально рівних конкурентних умовах;

- урахувати значні відмінності в рентабельності різних видів транспортної діяльності і забезпечувати рівні умови для всіх операторів;

- забезпечити умови для нормального відтворення об'єктів транспортної інфраструктури, більшість з яких мають «столітній» характер з урахуванням їхньої високої капіталомісткості і тривалих періодів амортизації;

- сприяти використанню найбільш економічно ефективного, безпечного та екологічно чистого транспортного обладнання і технологій. Надалі податкова система має перейти на принцип «користувач платить», за яким вартість транспортних послуг, включаючи податкові платежі, наближається до повних економічних витрат, пов'язаних у першу чергу з екологічною шкодою, заподіяною транспортною діяльністю і використанням інфраструктури.

3.3. Проблеми стратегічного розвитку транспортної системи

Структурні реформи в транспортному секторі відбуваються вкрай повільно, а в окремих транспортних підгалузях були фактично заблоковані протягом тривалого часу.

«Консервування» структурних реформ у монопольних сегментах транспортного комплексу, насамперед на залізничному транспорті, унеможливило своєчасне проведення розмежування функцій державного і господарського управління, загальмувало процеси формування

прогресивної виробничо-технологічної системи залізничного транспорту, структурованої за видами діяльності, досі не дає змоги демонополізувати перевізний процес і забезпечити доступ до ринку перевезень приватних компаній [22].

На державному рівні на сьогодні не сформульовано стратегічне бачення конкурентних переваг транспортно-дорожнього комплексу України порівняно з іншими країнами, перспектив розвитку транзитних вантажопотоків з урахуванням світової кон'юнктури ринку й глобальної виробничої спеціалізації країн, що знижує можливості інтеграції України до світової транспортної системи й участі в обслуговуванні транснаціональних вантажо- і пасажиропотоків. Ураховуючи зазначене, транспортна система перетворюється для держави на чинник ризику, що не піддається точним прогнозам. У разі зволікання з запровадженням ефективних заходів державної політики ймовірною є неспроможність транспортної галузі забезпечити в найближчій перспективі потреби економічного зростання країни в перевезеннях, а також потреби населення в пересуванні у зв'язку з майбутнім зростанням платоспроможного попиту, розвитком бізнесу і туризму. Існують ризики повної втрати конкурентоспроможності національної транспортної системи України, які виявлять себе у неспроможності країни брати участь в обслуговуванні основних транснаціональних і трансконтинентальних вантажопотоків між Заходом і Сходом та остаточній втраті транзитного потенціалу.

Для покращення ситуації, що склалася в транспортній галузі, прискорення її виходу з кризи та надання необхідного імпульсу для подальшого розвитку, потрібно розробити і здійснити низку економічних, структурних, організаційних, технологічних та інституційних перетворень на транспорті.

Напрями державної політики мають виходити з завдань євроінтеграції, передбачати всебічну підготовку української транспортної

системи до імплементації Угоди про асоціацію з ЄС. При цьому пріоритетами мають стати формування в Україні ефективного конкурентоспроможного ринку транспортних послуг і побудова збалансованої за видами транспорту національної транспортної системи, здатної задовольнити в повному обсязі потреби економіки та населення в перевезеннях, забезпечити належну якість і безпеку перевізного процесу, зменшити негативний вплив транспорту на довкілля, а також повністю реалізувати транзитний потенціал України [23].

Ефективного державного регулювання потребує формування і розвиток національної транспортної системи України, діяльності транспортних підприємств за такими напрямками:

- активізація міжнародної діяльності транспортних підприємств;
- створення ринку транспортних послуг;
- забезпечення технологічної та екологічної безпеки транспорту.

Реформування транспортного комплексу України передбачає посилення контролю з боку держави за використанням вантажної бази і вітчизняного морського флоту країни як галузі транспортного комплексу з певним валютним ресурсом. Створення власної інформаційної бази щодо кон'юнктури світового фрахтового ринку є надзвичайно важливим для активізації діяльності транспортних підприємств України.

Для забезпечення зовнішньоторговельних зв'язків країни, збереження та зміцнення позицій вітчизняних транспортних підприємств і підприємців на міжнародних транспортних ринках, поетапної інтеграції України в європейську та світову транспортні системи було розроблено Транспортну стратегію України на період до 2030 р. [19].

Основними напрямками реалізації Стратегії є:

- 1) розвиток транспортної інфраструктури:
 - забезпечення розвитку мережі автомобільних доріг, насамперед автомагістралей та обходів населених пунктів;

- підвищення пропускної спроможності основних залізничних ліній, транспортних вузлів, залізничних і автомобільних під'їздів до морських портів, вулично-дорожньої мережі великих міст;

- модернізація промислового залізничного транспорту; будівництво та реконструкція мостів у містах Києві, Дніпрі, Запоріжжі, Миколаєві та Херсоні; будівництво дільниць метрополітену в містах Києві, Харкові, Дніпрі; будівництво та реконструкція терміналів (насамперед контейнерних) у морських портах; створення мережі логістичних центрів;

2) оновлення рухомого складу транспорту:

- формування раціональної структури парку рухомого складу з урахуванням потужності, вантажопідйомності, пасажиромісткості, спеціалізації транспортних засобів; пріоритетне оновлення рухомого складу, призначеного для здійснення соціально значущих пасажирських перевезень (пільгових категорій громадян, мешканців сільської місцевості, осіб з обмеженими фізичними можливостями);

- упровадження транспортних засобів, сервісні, технічні та економічні показники експлуатації яких відповідають сучасним європейським вимогам з безпечності, екологічності та енергоефективності транспорту;

- поліпшення інвестиційного клімату через створення сприятливих умов для забезпечення привабливості галузі транспорту до залучення інвестицій, зокрема іноземних, для оновлення та модернізації матеріально-технічної бази галузі;

- забезпечення розвитку державно-приватного партнерства;

- залучення інвестицій на умовах концесії;

- удосконалення механізму лізингу для забезпечення оновлення рухомого складу транспорту;

- забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг через розроблення та упровадження державних соціальних

стандартів і нормативів транспортного обслуговування; забезпечення з урахуванням світового досвіду швидкої доставляння вантажів, прискорення руху пасажирського транспорту; скорочення часу, необхідного для оброблення вантажів у портах і пунктах пропускання через державний кордон;

- упровадження новітніх інформаційно-комунікаційних технологій на базі глобальної навігаційної системи;

- забезпечення розвитку інтермодальних перевезень; збільшення обсягу та номенклатури вантажів, що перевозяться в контейнерах;

- запровадження електронного документообігу;

- удосконалення механізму сертифікації операторів вантажного транспорту;

- створення комплексних інформаційних систем управління, контролю та ідентифікації вантажів і контейнерів, повідомлення про прибуття;

- оснащення транспортних засобів супутниковими навігаційними системами, інтегрованими до єдиної системи координатного управління;

- оптимізація маршрутів авіаційного, автомобільного та залізничного транспорту;

- упровадження прозорого механізму тарифного регулювання, розроблення та затвердження порядків (методик) формування і зміни тарифів;

- поліпшення обслуговування осіб з обмеженими фізичними можливостями;

- створення системи безготівкових розрахунків за допомогою смарт-карт за проїзд у міському транспорті загального користування;

3) інтеграція вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем через забезпечення розвитку експорту транспортних послуг, ефективне використання транзитного потенціалу,

підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг; приєднання і забезпечення виконання міжнародних транспортних конвенцій та угод; гармонізацію вітчизняного законодавства з транспортним законодавством ЄС; розроблення та упровадження відповідно до міжнародних вимог технічних і технологічних регламентів і стандартів; уніфікацію вимог до перевізників; забезпечення співробітництва з ЄС з метою розвитку міжнародних транспортних коридорів;

4) підвищення ефективності державного управління в галузі транспорту через реформування системи державного управління залізничним транспортом, автомобільними дорогами загального користування та морськими торговельними портами, удосконалення діяльності автостанцій; забезпечення державного регулювання діяльності суб'єктів господарювання в галузі транспорту відповідно до європейських стандартів та утворення після реформування залізничного транспорту органу регулювання у зазначеній галузі; підвищення кадрового потенціалу та рівня соціального захисту працівників транспорту; проведення структурних реформ, спрямованих на розвиток і удосконалення ринкових відносин у галузі транспорту; створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг; забезпечення координації роботи різних видів транспорту; створення умов для забезпечення швидкого переміщення транзитних вантажів; удосконалення системи ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту; реалізацію ефективної тарифно-цінової політики, спрямованої на збалансування інтересів транспортних підприємств і споживачів їхніх послуг; мінімізацію шкідливого впливу транспорту на навколишнє природне середовище;

5) забезпечення безпеки транспортних процесів через удосконалення державної системи забезпечення безпеки на транспорті; утворення в системі центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту органу

державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті; упровадження сучасних інформаційних технологій здійснення контролю за безпекою на транспорті, створення супутникових систем контролю та регулювання руху транспортних засобів; удосконалення порядку допуску суб'єктів господарювання до провадження діяльності з перевезення пасажирів і вантажів; підвищення рівня облаштування автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів з метою забезпечення безпеки дорожнього руху; підвищення вимог до безпечності конструкцій транспортних засобів; удосконалення та розвиток державної системи забезпечення безпеки проведення операцій, пов'язаних з перевезенням небезпечних вантажів, розроблення відповідних нормативно-правових актів, створення реєстру небезпечних вантажів;

б) підвищення екологічності та енергоефективності транспортних засобів через застосування міжнародних екологічних норм для транспортних засобів і моторних палив; забезпечення використання енергоефективних, екологічно безпечних та альтернативних видів рідкого і газового палива; оптимізацію строку експлуатації, технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів; удосконалення системи оподаткування залежно від екологічності та енергоефективності транспортних засобів; зменшення впливу шуму та вібрації на навколишнє природне середовище; використання в містах енергоефективних видів транспорту – електричного, залізничного, річкового; запровадження механізму стимулювання споживання альтернативних видів рідкого та газового моторного палива;

7) транспортна безпека є складовою національної безпеки держави, яка характеризується як стан захищеності життєво важливих інтересів економіки, держави на внутрішніх і міжнародних ринках перевезень на основі ефективного використання її транспортного потенціалу від реальних і потенційних загроз якісному транспортному забезпеченню.

Транспортна безпека включає чотири аспекти: соціальний, що характеризує стан задоволення населення країни в перевезеннях, а також соціально-психологічний стан транспортних колективів, міст і регіонів, де транспорт є системоутворюючим елементом; економічний, що характеризує ступінь конкурентоспроможності вітчизняного транспорту, рівень забезпечення потреб країни в перевезеннях і реалізації її транзитного потенціалу; технологічний, що характеризує рівень безпеки на транспорті (аварійність); екологічний, що характеризує техногенний вплив транспорту на навколишнє середовище.

Економічна безпека транспортної системи визначається спроможністю вітчизняного транспорту якісно конкурувати на ринках міжнародних перевезень та ефективно реалізовувати транзитний потенціал. Серед основних показників економічної безпеки транспортної системи називають рівень інвестицій у транспорту систему, рівень зносу основних фондів, частку імпортованих технічних засобів транспорту в загальному обсязі закупівель техніки.

Однак сучасний стан транспортної системи України не відповідає вимогам світового транспортного ринку, у результаті чого Україна помалу втрачає свій транзитний потенціал. Технологічні потужності національної транспортної системи дають змогу транспортувати трубопровідним транспортом близько 200 млн т транзитних вантажів, щороку переробляти в портах понад 60-70 млн т вантажів і перевозити залізницями, внутрішнім водним та автомобільним транспортом. На жаль, наявний транзитний потенціал України використовується на 70 %, оскільки фактичні обсяги транзиту становлять лише 200 млн т, а на транспорті загального користування (без трубопроводів) – лише на 50 %. Такі труднощі в реалізації Україною своєї ролі транзитної держави викликані перш за все відсутністю тривалий час державної інвестиційної підтримки

транспортних галузей, у результаті чого останні втратили свої провізні спроможності.

Отже, реалізація Транспортної Стратегії України дасть змогу модернізувати транспортну систему та підвищити ефективність її функціонування; задовольнити потреби національної економіки і населення в перевезеннях і підвищити якість і доступність транспортних послуг; забезпечити своєчасність доставляння вантажів; удосконалити систему управління галуззю транспорту; збільшити пропускну спроможність транспортної мережі; підвищити рівень безпеки на транспорті; зменшити на 30 % обсяг викидів шкідливих речовин в атмосферу; зменшити на 15-20 % енергоємність транспорту, зокрема автомобільного – з 43,6 до 34,8 г умовного палива на 1 ткм, залізничного – з 10,32 до 8,75 г умовного палива на 1 ткм; прискорити темпи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, максимально використати транзитний потенціал держави.

Запитання для самоперевірки до розділу 3

1. Чому транспорт є елементом ринкової інфраструктури?
2. Поясніть, які функції виконує транспорт.
3. Обґрунтуйте, якою має бути модель управління транспортом у сучасних умовах.
4. Позначте сфери відповідальності держави в системі управління.
5. Напрями реалізації Стратегії розвитку транспорту.
6. Транспортна безпека та її складові.

Тестові запитання до розділу 3

1. Виникнення і розвиток конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень у межах Європейського Союзу можливий за умови:

- 1) розвинутої економіки країни;
- 2) гармонізації законодавства України та Європейського Союзу;
- 3) вільного доступу до користування залізничною інфраструктурою;
- 4) усі відповіді правильні.

2. Економічна безпека транспортної системи визначається:

- 1) станом задоволення населення країни в перевезеннях;
- 2) спроможністю вітчизняного транспорту якісно конкурувати на ринках міжнародних перевезень та ефективно реалізовувати транзитний потенціал;

- 3) вільним доступом до користування залізничною інфраструктурою;

- 4) техногенним впливом транспорту на навколишнє середовище.

3. Сферами відповідальності держави в управлінні транспортом є:

- 1) транспортна безпека;

- 2) запобігання виникненню правових та адміністративних бар'єрів у процесах перевезення пасажирів і вантажів, а також надання супутніх послуг;

- 3) удосконалення нормативно-правової бази транспортної діяльності;

- 4) вирішення проблем оборонного та мобілізаційного характеру;

- 5) усі відповіді правильні.

4. Транспортна Стратегія України спрямована:

- 1) на забезпечення зовнішньоторговельних зв'язків країни;

- 2) збереження та зміцнення позицій вітчизняних транспортних підприємств і підприємців на міжнародних транспортних ринках;

3) поетапну інтеграцію України в європейську та світову транспортні системи;

4) усі відповіді правильні.

5. Економічною основою функціонування транспортної системи є:

1) конкуренція незалежних операторів, що надають транспортні послуги та послуги транспортної інфраструктури;

2) розроблення і моніторинг дотримання правил конкуренції та умов доступу до інфраструктури;

3) забезпечення мінімальних стандартів транспортних послуг для всіх верств населення та регіонів країни;

4) створення комплексних інформаційних систем управління.

Практичні завдання до розділу 3

Завдання 1

Доведіть, що саме залізничний транспорт є найбільш пріоритетним видом транспорту для держави.

Завдання 2

Охарактеризуйте моделі сучасних систем управління залізничного транспорту і наведіть приклади країн, де вони мають місце. Відповіді обґрунтуйте і подайте у формі табл. 3.1.

Таблиця 3.1

Моделі сучасних систем управління залізничного транспорту

Модель	Характеристика	Приклад
1	2	3

4. ОРГАНІЗАЦІЯ НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

4.1. Учасники транспортно-експедиторського обслуговування

В умовах ринкової економіки будь-яка організація розглядається як відкрита система, яка функціонує під впливом чинників зовнішнього середовища.

На ринку транспортно-експедиторського обслуговування (ТЕО) можна виділити основних учасників або суб'єктів. Усі суб'єкти ТЕО можна поділити на три основні групи: **державні органи; споживачі транспортних послуг; організації, що надають послуги у процесі доставляння вантажу.**

Державні органи є безпосередніми, прямими чи непрямими суб'єктами ТЕО. Державі найчастіше належать дороги, колії, порти, склади, мости та інші споруди, що мають значення для транспортування вантажу. Держава, діючи в особі митних і прикордонних органів, адміністрацій портів, аеропортів, автомобільних і залізничних шляхів, прямо бере участь у транспортному процесі, є регулюючим і контролюючим органом, що формує правову основу для транспортної діяльності [29].

Споживачі транспортних послуг – суб'єкти, зацікавлені у здійсненні перевезення. До них належать виробники продукції та покупці, посередники.

Організації, що надають послуги у процесі доставляння вантажу. Основними організаціями, що надають послуги, є такі суб'єкти транспортного обслуговування:

1) **перевізники** – організації, що здійснюють безпосередньо переміщення вантажу, які мають свій рухомий склад і ліцензії, необхідні для здійснення конкретних видів перевезень;

2) транспортні та вантажні термінали, склади – організації, що володіють потужностями для зберігання, складування, консолідації (об'єднання, злиття двох або декількох фірм, компаній) і розподілу вантажів. Термінальні комплекси залежно від сфери діяльності спрямовані на надання таких основних послуг:

- узгодження строків прибуття і відправлення вантажів при перевантаженні їх з одного виду транспорту на інший;

- виконання вантажно-розвантажувальних робіт;

- тимчасове складування вантажу;

- організація тривалого зберігання;

- комплектація відправок;

- виконання тарно-пакувальних операцій;

- оформлення транспортних документів;

- надання інформаційних послуг;

3) транспортні компанії – організації, що надають широкий спектр послуг, пов'язаних з доставлянням вантажу від відправника до одержувача;

4) агентські (брокерські) компанії – організації, що надають послуги, пов'язані з використанням транспортних засобів, їхньою експлуатацією та орендою;

5) страхові компанії – організації, що надають послуги зі страхування вантажів, транспортних засобів і відповідальності перевізника або експедитора з метою створення для суб'єктів, що беруть участь у доставлянні вантажу, гарантії компенсації передбачуваних при перевезенні збитків і спрощення отримання такої компенсації;

6) стивідорні компанії – організації, що надають послуги зі здійснення вантажно-розвантажувальних робіт і мають у своєму розпорядженні комплекс необхідного для їхнього здійснення обладнання;

7) тальманські компанії – організації, що надають послуги з підрахування вантажу при навантаженні на судно та вивантаженні з нього.

Зазвичай до послуг тальманських компаній вдаються при прийманні та здаванні вантажів, що перевозяться за рахунок вантажних місць. На основі документів з обліку вантажів відбувається розбір претензій і позовів, що стосуються нестачі вантажу;

8) сюрвеєри – організації, що надають послуги, пов'язані з обстеженням транспортних засобів, транспортного обладнання і підтвердженні сюрвеєрним актом. Сюрвеєрний акт є одним із доказів при вирішенні суперечок у разі псування, пошкодження або втрати вантажу;

9) консалтингові компанії – організації, що надають послуги з проведення маркетингових досліджень з питань кон'юнктури транспортних ринків; консультування сторін майбутньої зовнішньоторговельної угоди для розроблення транспортних умов договору купівлі-продажу, у тому числі вибору базисної умови постачання; визначення оптимального маршруту перевезення вантажу, способів його доставляння, видів транспорту, пунктів перевантаження вантажу; вибору перевізників; визначення вартості доставляння вантажу та транспортної складової в контрактній ціні товару; визначення строків доставляння вантажу;

10) логістичні компанії – організації, що надають послуги з організації оптимальних вантажопотоків різними видами транспорту, комплектування груп товарів, способів оптимізації перевезень між різними видами транспорту тощо;

11) лізингові компанії – організації, що надають в оренду транспортні засоби і транспортне обладнання компанії-орендаря, яка поступово (звичайно протягом п'яти-семи років) погашає заборгованість у міру використання майна. Держава, як правило, створює лізинговим компаніям пільгові умови отримання кредитів для купівлі обладнання, яке потім здається в оренду (лізинг). Після закінчення строку договору лізингу орендар або купує майно за залишковою вартістю, або пролонгує строк лізингового договору, або повертає майно лізинговій компанії.

4.2. Класифікація послуг транспортно-експедиторського обслуговування

Для реалізації транспортної послуги у транспортному процесі діють і доповнюють один одного дві його складові – фізико-географічне лінійне переміщення і транспортне обслуговування товару, вантажу. Транспортне обслуговування складається з великої кількості складних і трудомістких операцій і послуг, необхідних для доставляння вантажів. Значення кожної з них у галузях транспорту різне, але спільним є те, що при їх здійсненні вантаж готується до відправлення і завантажується в транспортний засіб, перевалюється з одного виду транспорту на інший, якщо це потрібно, зберігається в надійному місці, вивантажується з транспортного засобу і видається отримувачу. Одночасно виконуються дії, пов'язані з переходом права власності та ризику втрати або пошкодження товару, проводиться оплата товару, забезпечуються вимоги різного роду контролю.

За ознакою взаємозв'язку з основною діяльністю будь-якої транспортної організації послуги поділяються на перевізні та неперевізні, **за видом споживання** – зовнішні та внутрішні.

За характером діяльності послуги поділяються на технологічні, інформаційно-довідкові, комерційні, сервісні та організаційні.

Технологічні послуги:

- операції та послуги з перероблення та зберігання вантажів: виконання ВРР (вантажно-розвантажувальних робіт);
- пакування (розпакування) вантажів;
- маркування вантажів;
- пломбування вантажів;
- роботи із завантаження та вивантаження вантажів у контейнери;
- пакування вантажів;
- зважування вантажів і (або) транспортних засобів;

- підрахунок вантажних місць. Вантажне місце – одиниця вантажу, що приймається до перевезення, складається з індивідуальної упаковки та її вмісту;

- сортування вантажів;

- закріплення, укривання та ув'язування вантажів (надання необхідних для цих цілей матеріалів і пристосувань);

- зберігання вантажів, у тому числі проміжне;

- надання складських приміщень або відкритих майданчиків для зберігання вантажів чи контейнерів.

Послуги, пов'язані з транспортуванням вантажів:

- збирання вантажів у відправників і доставляння їх на термінал (склад експедитора);

- розвезення вантажів з терміналів вантажоодержувачам;

- супроводження вантажу в дорозі;

- перевірка відповідності транспортних засобів і документів вимогам і нормам міжнародних правил та угод;

- операції та послуги з приймання та здавання вантажу: приймання вантажу зі складу або терміналу вантажовідправника з перевірянням маси або кількості місць, а також стану вантажу, якщо це передбачено договором транспортної експедиції; здавання вантажу вантажоодержувачу.

Послуги з оформлення документації на перевезення вантажів:

- оформлення транспортних та інших супровідних документів на вантаж у відповідності з міжнародними нормами та правилами;

- оформлення документів, необхідних для проведення санітарного, ветеринарного та інших видів контролю з метою підтвердження екологічної безпеки вантажу;

- оформлення документів, необхідних для перевезення небезпечних вантажів;

- виконання митних формальностей при міжнародних перевезеннях; підготовка документів і отримання ліцензій та інших дозволів для ввезення та вивезення товарів.

Інформаційно-довідкові послуги:

- надання консалтингових послуг з питань доставляння вантажів;
- надання інформації про просування вантажу на всьому шляху проходження;
- надання інформації про стан ринку ТЕО, послуги, тарифи та режими роботи інших експедиторів;
- надання консультацій з юридичних, адміністративних та інших питань, пов'язаних з ТЕО;
- надання інформації про наявність вантажу у вантажовласників; виконання рекламних послуг.

Комерційні послуги включають виконання таких основних робіт:

- розрахування з перевізниками від імені вантажовідправника або вантажоодержувача;
- ведення обліку та звітності для клієнта;
- страхування вантажу;
- продаж клієнту тари або упаковки;
- продаж вантажу, який неможливо було доставити;
- продаж попереджувальних знаків та інших допоміжних засобів, необхідних для організації перевезення;
- встановлення доставленого одержувачу обладнання;
- надання в оренду техніки (транспортних засобів, транспортного обладнання, вантажно-розвантажувальних машин тощо).

Сервісні послуги:

- бронювання та надання номерів у готелях;
- організація харчування і відпочинку водіїв та експедиторів;
- організація стоянки рухомого складу;

- надання медичної допомоги;
- заправлення під час перевезення транспортних засобів паливом і витратними матеріалами;
- організація за необхідності в дорозі робіт з технічного обслуговування та ремонту рухомого складу.

Організаційні послуги, спрямовані на зменшення транспортної складової в ціні товару за рахунок оптимального вибору маршруту транспортування та виду (видів) використовуваного транспорту, можуть включати виконання таких робіт:

- вибір і розрахункове обґрунтування найбільш раціонального способу доставляння вантажу відповідно до умов, заданих клієнтом;
- розрахування раціонального завантаження транспортних засобів, розміщення та кріплення вантажу в рухомому складі.

Отже, послуги охоплюють досить широке коло завдань, що вирішуються при доставлянні вантажу. У кожному конкретному випадку набір послуг, що надаються експедитором, буде залежати від ролі суб'єктів ТЕО в певному транспортному процесі, і перелік робіт і послуг, виконуваних експедитором, обговорюється в договорі експедиції.

Транспортно-експедиторські послуги, що надаються під час перевезення залізничним транспортом, класифікують за такими критеріями:

- за місцем виконання (на складі вантажовідправника або експедитора, станції відправлення, шляху прямування, станції призначення, складі вантажоодержувача або експедитора);
- часом виконання (до приймання вантажу до перевезення, у процесі приймання вантажу, після приймання вантажу, у процесі перевезення, до видавання вантажу, у процесі видавання вантажу, після видавання вантажу);
- видом виконуваних робіт:
 - а) заповнення та оформлення документів;

- б) укладання договору перевезення;
- в) подання вантажів до перевезення;
- г) отримання вантажу на станції призначення;
- д) завезення та вивезення вантажу;
- е) подання-прибирання вагонів;
- ж) виконання навантажувально-розвантажувальних робіт;
- и) інформаційне обслуговування;
- к) підготовлення вантажу та рухомого складу до перевезення;
- л) страхування вантажів;
- м) платіжно-фінансові послуги (оплата провізних платежів, зборів, штрафів);
- н) митне оформлення вантажів;
- п) інші види послуг.

Кожен із перелічених видів обслуговування включає ряд послуг, виконання кожної з яких обумовлюється в договорі транспортного експедирування.

Класифікація транспортно-експедиторських послуг визначена Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність». Відповідно до нього під транспортно-експедиторською послугою розуміють роботу, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпорного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування. Законом передбачено поділ транспортно-експедиторських послуг на такі групи:

- оформлення документів, здача та отримання вантажу;
- здійснення робіт, пов'язаних з прийманням, накопиченням, подрібненням, доробкою, сортуванням, складуванням, зберіганням, перевезенням вантажів;
- вантажно-розвантажувальні та складські послуги;
- організація експертизи вантажів;

- інформаційні послуги;
- підготовки та додаткове обладнання транспортних засобів;
- страхування вантажу;
- платіжно-фінансові послуги;
- розкредитування транспортних документів;
- митне оформлення вантажу і транспортного засобу;
- інші експедиторські послуги.

4.3. Основні вимоги до виконання транспортних послуг

Основним завданням транспортного обслуговування є пошук найбільш ефективного для замовника варіанта доставляння вантажів на одному або кількох видах транспорту.

Єдність транспортної системи дає змогу організувати переміщення вантажів від пункту відправлення до пунктів кінцевого споживання за участю різних видів транспорту. У нашій країні це найбільш актуально і обумовлено її географічним положенням, наявністю природних водних шляхів, різноманітністю ландшафтів і наявністю водних і сухопутних кордонів з іншими державами. У змішаному сполученні велика частина вантажу доставляється кінцевому споживачеві з використанням автомобільного транспорту.

Розвиток транспорту за останні десятиліття зазнав істотних змін. Зросли вимоги до якості доставки товарів і посилення екологічних вимог до транспорту, що викликало розширене використання змішаних і комбінованих перевезень. Ускладнюється процес доставки, з'являється більше етапів при одночасному підвищенні вимог щодо дотримання графіків і термінів доставки. Міжнародні об'єднання та асоціації формують основні правила та рівень якості транспортних операцій і послуг, подані в довіднику експедитора [29].

Експедиторська діяльність є невід'ємною складовою транспортного процесу та охоплює комплекс складних і трудомістких робіт, пов'язаних з перевезенням вантажів і таких, що виходять за межі обов'язків перевізника.

Експедитором може бути будь-яка юридична або фізична особа, яка відповідно до свого статуту або за винагороду забезпечує перевезення вантажів, яка при цьому не є безпосередньо перевізником, тобто транспортною організацією. Експедитор може також виконувати дії, пов'язані з виконанням договору експедирування: складування, митне очищення, огляд вантажу, здійснення всіх платежів і т. д. Такому поняттю експедитора відповідає і визначення оператора змішаного перевезення.

Надання експедиторам широких прав передбачає покладання на них відповідних обов'язків і відповідальності. Зокрема, для того щоб отримати дозвіл займатися експедиторською діяльністю, юридична або фізична особа повинна відповідати таким вимогам:

- мати відповідну професійну підготовку, підтверджену кваліфікаційним посвідченням;

- мати високу моральну репутацію: це означає, що певна особа ніколи за рішенням суду не визнавалася винною в шахрайстві, обмані та подібних злочинах; не піддавалася дискваліфікації або не була позбавлена права виконувати експедиторські операції;

- не визнавалася винною в порушенні правил експедиторської діяльності; не порушувала трудових і фінансових правопорушень і вимог соціального забезпечення;

- бути економічно і фінансово спроможною виконати доручення на експедирування товару.

Експедитор співпрацює з усіма сторонами, які беруть участь у процесі перевезення вантажів, та організовує переміщення товару найнадійнішим, найшвидшим і найекономнішим способом. Для ефективної міжнародної діяльності експедитор повинен володіти

розгалуженою та надійною кореспондентською мережею або мати свої відділення в найважливіших комерційних центрах світу.

Завдяки цьому він може отримувати замовлення на перевезення, забезпечувати зворотне завантаження транспорту і контролювати рух вантажів.

У межах невеликих транспортно-експедиторських підприємств можуть найефективніше застосовуватися різні форми економічного господарювання, проводяться науково-технічні експерименти, апробуються нові види транспортно-експедиторського обслуговування.

Запитання для самоперевірки до розділу 4

1. Сутність транспортно-експедиторського обслуговування в Україні.
2. Класифікація послуг за ознакою взаємозв'язку з основною діяльністю.
3. Класифікація послуг за характером діяльності.
4. Транспортно-експедиторські послуги, що надаються при перевезенні залізничним транспортом.
5. Основні вимоги до виконання транспортно-експедиторських послуг.
6. Завдання транспортно-експедиторського обслуговування.

Тестові запитання до розділу 4

1. До суб'єктів транспортно-експедиторського обслуговування не відносять:
 - 1) стивідорні компанії;

- 2) термінали, склади;
- 3) державні органи;
- 4) нема правильної відповіді.

2. Обов'язковою умовою організації змішаних перевезень є:

- 1) наявність транспортних засобів;
- 2) перевезення в будь-який час доби, незалежно від природно-кліматичних умов;
- 3) механізація вантажно-розвантажувальних робіт;
- 4) координація управління, уніфікація та укрупнення вантажних місць.

3. Розкредитування перевізних документів – це:

- 1) комплекс необхідних формальностей, що виникають у зв'язку з переміщенням через кордони товарів і транспорту;
- 2) оформлення видавання вантажу за перевізними документами з видаванням вантажоодержувачу накладної під розписку в дорожній відомості;
- 3) приведення перевізних документів до однакової форми;
- 4) процедура видавання вантажу перевізником у розпорядження вантажоодержувача або експедитора.

4. З чим пов'язано вимогу клієнтів щодо своєчасності відправлення і доставляння вантажів:

- 1) ув'язуванням графіка руху транспортних засобів;
- 2) перевезенням «від дверей до дверей»;
- 3) скороченням простоїв транспортних засобів;
- 4) скороченням запасів, оскільки витрати на утримання запасів у вартості продукції, що випускається, складають 20 % і більше?

5. До переваг централізованих перевезень можна віднести:
- 1) скорочення кількості перевантажувальних операцій;
 - 2) чіткий розподіл обов'язків і відповідальності між вантажовідправником, вантажоодержувачем і транспортною організацією;
 - 3) поліпшення використання рухомого складу і транспортних засобів;
 - 4) усі відповіді – це переваги централізованих перевезень.

Практичні завдання до розділу 4

Завдання 1

Виконайте порівняльну характеристику логістичних послуг, що надаються різними типами транспортно-експедиторських підприємств. Результати надайте у вигляді табл. 4.1.

Таблиця 4.1

Порівняльна характеристика логістичних послуг

Тип підприємства, вид транспортно-експедиторського обслуговування	Перелік основних послуг
1. Великі підприємства з потужним автотранспортним парком, ефективною комунікаційною системою, розгалуженою мережею філій і представництв. Надання широкого спектра послуг у сфері транспортування та складування, що мають попит у споживачів	
2. Мале підприємство з гнучкою системою управління та організації технологічного процесу. Спеціалізація на певних видах послуг, які, як правило, переважають середній рівень на ринку	
3. Мале підприємство чи окремий підприємець з обмеженими ресурсами. Вузька спеціалізація, надання окремих низьковитратних видів послуг	

Завдання 2

Охарактеризуйте одного з учасників транспортно-експедиторського обслуговування. У своєму поданні матеріалу обов'язково вкажіть їхню роль, головне призначення на ринку транспортних послуг, напрями покращення діяльності та підвищення конкурентоспроможності на транспортному ринку.

5. ІНФОРМАЦІЙНА СКЛАДОВА ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

5.1. Транспортно-технологічна інформаційна система управління підприємством

Особливу роль транспортно-технологічні системи відіграють на підприємствах, що мають розподілену філіальну мережу. Компанія з розподіленою філіальною мережею – це об'єднання територіально розосереджених підприємств, що виконують ідентичні функції, мають сильні вертикальні зв'язки з апаратом управління, де виробляється стратегія розвитку компанії в цілому, формуються управлінські рішення і, як наслідок, присутній великий обсяг технологічної, адміністративно-розпорядчої та звітної документації (складний документообіг). Рівень керованості такої компанії багато в чому залежить від наявності достовірної та оперативної інформації в апараті управління за всіма напрямками діяльності філій. До компаній, які мають розподілену філіальну мережу, належать банки, транспорт, телекомунікаційні, електричні, теплові мережі і т. п. Управління такою компанією, безумовно, потребує створення особливого механізму управління. Таким механізмом може бути корпоративна транспортно-технологічна інформаційна система, що забезпечує ряд управлінських функцій: моніторинг діяльності, прогнозування і планування діяльності, облікові функції, автоматична звітність, підтримка прийняття управлінських рішень.

Транспортно-технологічна інформаційна система – інформаційна система, що інтегрує в собі технологічні інформаційні підсистеми філій і апарату управління транспортною підсистемою компанії. Для створення технологічних інформаційних підсистем використовуються десятки спеціалізованих бухгалтерських, економічних, виробничих та інших

інформаційних систем, що підтримують працездатність кожної філії окремо. Взаємодія апарату управління з філіями забезпечується транспортною підсистемою компанії – підсистемою, що забезпечує комунікації.

У сучасних умовах у виробництві і суспільстві в цілому різко підвищуються значення і обсяг інформації. Усе частіше перевезення вантажів і пасажирів є нічим іншим, як перевезенням інформації. Паперові документи перевозяться як вантаж, а пасажирів є кур'єрами з транспортування усної інформації (наприклад учасники нарад), паперових документів або документів на електронних носіях.

Для транспорту як засіб комунікації при великому документообігу існує гідна альтернатива – мережі передання даних і обчислювальні мережі (як зовнішні, так і внутрішні). При цьому не обов'язково імітувати документообіг, досить організувати доступ учасників комутаційного процесу до певних баз даних з відповідними правами. Це дає змогу зробити сам процес електронного документообігу більш дешевим і доступним, а при хорошому інформаційному забезпеченні комунікаційних процесів може призвести до скорочення або відсутності необхідності перевезення вантажів і людей. Під транспортом у транспортній підсистемі компанії розуміється власне транспорт (автомобільний, залізничний та ін.), а також системи і мережі передання даних (локальні і корпоративні мережі підприємств і організацій, Internet та ін.). Елементами транспортної підсистеми для знову введеного виду транспорту є обчислювальна техніка, різні види мереж передання даних, програмне забезпечення і т. п.

Отже, для компаній, що мають розгалужену філіальну мережу, важлива наявність корпоративної обчислювальної мережі підприємства, яка дала б змогу в умовах комплексної автоматизації організувати транспортну інформаційну підсистему. Комплексна автоматизація і створення на її основі єдиного інформаційного простору в рамках

транспортно-технологічної інформаційної системи дають змогу компанії з розгалуженою філіальною мережею підвищити рівень керованості і стати компанією з ефективно організованим управлінням, що динамічно розвивається. Побудова транспортно-технологічної інформаційної системи підприємства базується на розробленні інформаційної технології і реалізації її в комплексній автоматизованій інформаційній системі.

5.2. Поняття інформаційної технології (ІТ)

Слово «технологія» при перекладі з грецької означає «мистецтво, майстерність, вміння», а все це ніщо інше, як процеси. Під процесом слід розуміти певну сукупність дій, спрямованих на досягнення поставленої мети. Процес слід визначати обраною людиною стратегією і реалізовувати за допомогою сукупності різних засобів і методів. Під технологією матеріального виробництва розуміють процес, який визначається сукупністю засобів і методів обробки, виготовлення, зміни стану, властивостей, форми сировини чи матеріалу. Технологія змінює якість або первісний стан матерії з метою одержання матеріального продукту (рис. 5.1).

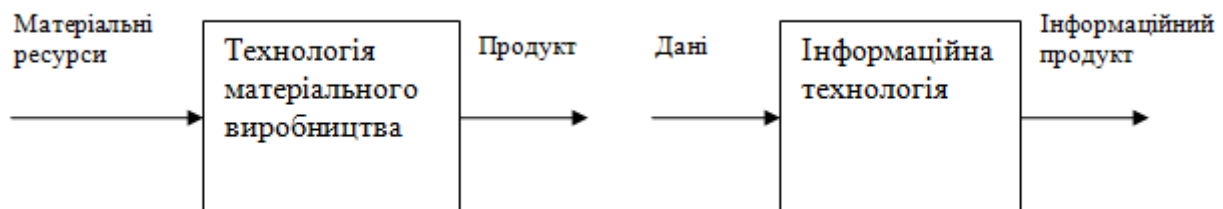


Рис. 5.1. ІТ як аналог технології переробки матеріальних ресурсів

Інформація – відомості про навколишній світ, що зменшують рівень необізнаності людини. Сучасна наука під інформацією розуміє відомості,

повідомлення про що-небудь, що передаються від джерела до приймача інформації. Інформація передається сигналами будь-якої фізичної природи лініями зв'язку джерела з одержувачем. Це можуть бути звукові або світлові сигнали, енергетичні, нервові імпульси і т. д. [37].

Інформація є одним з найцінніших ресурсів суспільства разом із такими традиційними матеріальними видами ресурсів, як нафта, газ, корисні копалини та ін., а отже, процес її переробки за аналогією з процесами переробки матеріальних ресурсів можна сприймати як технологію. Тоді справедливо таке визначення: інформаційна технологія – процес, що використовує сукупність засобів і методів збору, обробки і передання даних (первинної інформації) для отримання інформації нової якості про стан об'єкта, процесу або явища (інформаційного продукту).

Інформаційне суспільство – суспільство, у якому більшість працівників зайняті виробництвом, зберіганням, переробкою і реалізацією інформації, особливо вищої її форми – знань.

Інформаційна культура – вміння цілеспрямовано працювати з інформацією і використовувати її для отримання, обробки і передання комп'ютерної інформаційної технології сучасними технічними засобами і методами.

Інформаційні ресурси – окремі документи і масиви документів в інформаційних системах (бібліотеках, архівах, фондах, банках даних, інших інформаційних системах).

Інформаційний продукт – сукупність даних, сформована виробником для поширення в речовій або нематеріальній формі.

В історії розвитку цивілізації відбулося кілька інформаційних революцій – перетворень суспільних відносин через кардинальні зміни у сфері обробки інформації. Наслідком цих перетворень стало придбання людством нової якості. Перша революція пов'язана з винаходом писемності. З'явилася можливість передавати знання від покоління до

покоління. Друга революція (середина XVI ст.) – винахід друкарства, яке радикально змінило організацію діяльності людини. Третя революція (кінець XIX ст.) – винахід електрики, завдяки якому з'явилися телеграф, радіо, що дають змогу оперативно передавати і накопичувати інформацію в будь-якому обсязі. Четверта революція (70-ті рр. XX ст.) – винахід мікропроцесорної технології і поява персонального комп'ютера. На мікропроцесорах та інтегрованих схемах створюються комп'ютери, комп'ютерні мережі, системи передання даних (інформаційні комунікації). Остання інформаційна революція висунула на перший план нову галузь – інформаційну індустрію, пов'язану з виробництвом технологічних засобів, методів, технологій для виробництва нових знань. Найважливішою складовою інформаційної індустрії стають усі види інформаційної технології, особливо телекомунікації. Цей період характеризують три фундаментальні інновації:

- перехід від механічних та електричних засобів перетворення інформації до електронних;
- мініатюризація всіх вузлів, пристроїв, приладів, машин;
- створення програмно-керованих пристроїв і процесів.

Телекомунікації – дистанційне передання даних на базі комп'ютерних систем і сучасних технічних засобів зв'язку. Розвиток комп'ютерної техніки та ІТ став поштовхом до розвитку суспільства, що побудоване на використанні різної інформації і отримало назву інформаційного суспільства. Порівняно з індустріальним суспільством, де все направлено на виробництво і споживання товарів, в інформаційному суспільстві виробляються і споживаються інтелект, знання. Основним видом вироблених продуктів є інформаційний продукт. Головний чинник інформатизації суспільства – розвиток інформаційного ринку.

Перехідні процеси в економіці України започаткували інформатизацію суспільства, але поки відсутня єдина думка щодо формування елементів інфраструктури інформаційного ринку.

Виділимо п'ять секторів ринку інформаційних продуктів і послуг.

Перший сектор – ділова інформація, складається з таких частин:

- біржова і фінансова інформація: котирування цінних паперів, валютні курси, облікові ставки, ринок товарів і капіталів, інвестиції, ціни (постачальниками є спеціальні служби біржової і фінансової інформації, брокерські компанії, банки);

- статистична інформація: ряди динаміки, прогнозні моделі і оцінки з економічної, соціальної, демографічної сфер (постачальниками є державні служби, компанії, консалтингові фірми);

- комерційна інформація про компанії, фірми, корпорації, напрями роботи, їхню продукцію, ціни;

- інформація про фінансовий стан, зв'язки, угоди, керівників, ділові новини в галузі економіки і бізнесу (постачальниками є спеціальні інформаційні служби).

Другий сектор – інформатизація для фахівців, містить такі частини:

- професійна інформація: спеціальні дані та інформація для юристів, фармацевтів, викладачів, інженерів, геологів, метеорологів і т. д.;

- науково-технічна інформація: документальна, бібліографічна, реферативна, довідкова інформація в галузі природничих, технічних, суспільних наук, за галузями виробництва і сфер людської діяльності;

- доступ до першоджерел;

- організація доступу до джерел інформації через бібліотеки і спеціальні служби.

Третій сектор – споживча інформація, складається з таких частин:

- новини та література;

- інформація служб новин і агентств преси, електронні журнали, довідники, енциклопедії;

- споживча інформація;

- розклади транспорту, резервування квитків і місць у готелях, замовлення товарів і послуг, банківські операції і т. д.;

- розважальна інформація;

- ігри, телетекст, відеотекст.

Четвертий сектор – послуги освіти, включає всі форми і ступені освіти: дошкільна, спеціальна, середня професійна, вища, підвищення кваліфікації та перепідготовка. Інформаційна продукція може бути подана в комп'ютерному або некомп'ютерному вигляді: підручники, методичні розробки, практикуми, розвиваючі комп'ютерні ігри, комп'ютерні навчальні та контролюючі системи, методики навчання та ін.

П'ятий сектор – послуги, що забезпечують інформаційні системи і засоби, складається з таких частин:

- програмні продукти;

- програмні комплекси з різною орієнтацією – від професіонала до недосвідченого користувача комп'ютера: системне програмне забезпечення, програми загальної орієнтації, прикладне програмне забезпечення та ін.;

- технічні засоби – комп'ютери, телекомунікаційне обладнання, оргтехніка, супутні матеріали та комплектуючі;

- розроблення і супроводження інформаційних систем і технологій;

- консультування з різних аспектів інформаційної індустрії: яку купувати інформаційну техніку, яке програмне забезпечення необхідне для реалізації професійної діяльності, чи потрібна інформаційна система і на базі якої інформаційної технології краще організувати свою діяльність і т. п.;

- підготовка джерел інформації – створення баз даних з заданої теми, сфери, явища і т. п.

Нова інформаційна технологія – інформаційна технологія з «дружнім» інтерфейсом роботи користувача, що застосовує персональні комп'ютери і телекомунікаційні засоби. У сучасному суспільстві основним

технічним засобом технології переробки інформації служить персональний комп'ютер, який істотно вплинув як на концепцію побудови і використання технологічних процесів, так і якість результатної інформації. Впровадження персонального комп'ютера в інформаційну сферу та застосування телекомунікаційних засобів зв'язку визначили новий етап розвитку інформаційної технології і, як наслідок, зміну її назви за рахунок приєднання одного з синонімів: «нова», «комп'ютерна» або «сучасна». Прикметник «нова» підкреслює новаторський, а не еволюційний характер цієї технології. Її впровадження є новаторським актом у тому сенсі, що вона істотно змінює зміст різних видів діяльності в організаціях. У поняття нової інформаційної технології включені такі комунікаційні технології, які забезпечують передання інформації різними засобами: телефон, телеграф, телекомунікації, факс та ін.

Три основних принципи нової (комп'ютерної) інформаційної технології:

- інтерактивний (діалоговий) режим роботи з комп'ютером;
- інтегрованість (стикування, взаємозв'язок) з іншими програмними продуктами;
- гнучкість процесу зміни як даних, так і постановок завдань.

Інструментарій інформаційної технології – один або кілька взаємопов'язаних програмних продуктів для певного типу комп'ютера, технологія роботи в якому дає змогу досягти поставленої користувачем мети. Засобами виробництва інформації є апаратне, програмне і математичне забезпечення. За їхньою допомогою переробляється первинна інформація в інформацію нової якості.

Виділимо окремо з цих засобів програмні продукти і назовемо їх програмним інструментарієм інформаційної технології. Інформаційна технологія тісно пов'язана з інформаційними системами, які є для неї основним середовищем. На перший погляд, може здатися, що визначення

інформаційної технології і системи дуже схожі між собою. Однак це не так. Інформаційна технологія є процесом, що складається з чітко регламентованих правил виконання операцій, дій, етапів різного ступеня складності над даними, що зберігаються в комп'ютерах. Основна мета інформаційної технології в результаті цілеспрямованих дій з переробки первинної інформації – отримати необхідну для користувача інформацію.

Інформаційна система є середовищем, її складовими - комп'ютери, комп'ютерні мережі, програмні продукти, бази даних, люди, різного роду технічні і програмні засоби зв'язку і т. д. Основна мета інформаційної системи – організація зберігання та передання інформації. Інформаційна система являє собою людино-комп'ютерну систему обробки інформації. Реалізація функцій інформаційної системи неможлива без знання орієнтованої на неї інформаційної технології.

Інформаційна технологія може існувати і поза інформаційною системою. Інформаційна технологія є більш ємним поняттям, що відображує сучасне уявлення про процеси перетворення інформації в інформаційному суспільстві. Інформаційна технологія, як і будь-яка інша, має відповідати таким вимогам:

- забезпечувати високий ступінь поділу всього процесу обробки інформації на етапи (фази), операції, дії;
- включати весь набір елементів, необхідних для досягнення поставленої мети;
- мати регулярний характер (етапи, операції технологічного процесу можуть бути стандартизовані й уніфіковані, що дасть змогу більш ефективно здійснювати цілеспрямоване управління інформаційними процесами).

При впровадженні інформаційної технології у фірму необхідно вибрати одну з двох основних концепцій, що відображують сформовані точки зору на існуючу структуру організації і роль у ній комп'ютерної обробки інформації.

Перша концепція орієнтується на існуючу структуру фірми. Інформаційна технологія пристосовується до організаційної структури і відбувається лише модернізація методів роботи. Комунікації розвинені слабо, раціоналізуються тільки робочі місця. Відбувається розподіл функцій між технічними працівниками і фахівцями. Ступінь ризику від впровадження нової інформаційної технології мінімальна, тому що витрати незначні, і організаційна структура фірми не змінюється. Основний недолік такої стратегії – необхідність безперервних змін форми подання інформації, пристосованої до конкретних технологічних методів і технічних засобів. Будь-яке оперативне рішення «грузне» на різних етапах інформаційної технології. До переваг стратегії можна віднести мінімальні ступінь ризику і витрати.

Друга концепція орієнтується на майбутню структуру фірми. Наявна структура буде модернізуватися. Ця стратегія передбачає максимальний розвиток комунікацій і розроблення нових організаційних взаємозв'язків. Продуктивність організаційної структури фірми зростає, оскільки раціонально розподіляються архіви даних, знижується обсяг циркулюючої по системних каналах інформації, досягається збалансованість між вирішуваними завданнями. До основних її недоліків варто віднести:

- істотні витрати на першому етапі, пов'язаному з розробленням загальної концепції та обстеженням усіх підрозділів фірми;
- наявність психологічної напруженості, викликаній передбачуваними змінами структури фірми і, як наслідок, змінами штатного розкладу і посадових обов'язків.

Перевагами такої стратегії є:

- раціоналізація організаційної структури фірми;
- максимальна зайнятість усіх працівників;
- високий професійний рівень;
- інтеграція професійних функцій за рахунок використання комп'ютерних мереж.

Нова інформаційна технологія у фірмі має бути такою, щоб рівні інформації та підсистеми, які її оброблюють, пов'язувалися між собою єдиним масивом інформації. При цьому висуваються дві вимоги. По-перше, структура системи переробки інформації має відповідати розподілу повноважень у фірмі. По-друге, інформація всередині системи має функціонувати так, щоб досить повно відображувати рівні управління.

Запитання для самоперевірки до розділу 5

1. Роль інформації в організації транспортно-технологічних процесів.
2. Характеристика транспортно-технологічної інформаційної системи.
3. Інформаційні технології, їхня сутність.
4. Основні концепції впровадження інформаційних технологій у роботі транспортних підприємств.
5. Інструментарій інформаційних технологій.
6. Інформаційні революції та їхній вплив на розвиток інформаційних технологій.

Тестові запитання до розділу 5

1. До компаній, які мають розподілену філіальну мережу, НЕ належать:
 - 1) банки, транспорт, електричні мережі;
 - 2) телекомунікаційні, електричні, теплові мережі;
 - 3) продуктові магазини, супермаркети, ТРЦ;
 - 4) банки, газові компанії, компанії стільникового зв'язку.

2. Для транспорту як засіб комунікації при великому документообігу застосовують:

- 1) Укрпошту;
- 2) Нову пошту;
- 3) мережі передання даних і обчислювальні мережі;
- 4) електронну пошту.

3. Для компаній, що мають розгалужену філіальну мережу, важлива наявність:

- 1) корпоративної обчислювальної мережі підприємства;
- 2) обчислювального центру;
- 3) великої кількості співробітників високого рівня;
- 4) апарату управління.

4. Вміння цілеспрямовано працювати з інформацією і використовувати її для отримання, обробки і передання комп'ютерної інформаційної технології сучасними технічними засобами і методами – це:

- 1) інформаційна технологія;
- 2) інформаційна культура;
- 3) інформаційний продукт;
- 4) інформаційна революція.

5. Дистанційне передання даних на базі комп'ютерних систем і сучасних технічних засобів зв'язку – це:

- 1) інформаційна технологія;
- 2) телекомунікація;
- 3) інформаційний продукт;
- 4) інформаційна революція.

Практичні завдання до розділу 5

Завдання 1

Охарактеризуйте еволюцію розвитку інформаційних технологій.

Завдання 2

Запропонуйте в описовому вигляді, якою має бути транспортно-технологічна інформаційна система для компанії, що має розгалужену мережу філій.

6. МЕНЕДЖМЕНТ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

6.1. Організаційні аспекти надання послуг на залізничному транспорті

Залізничний транспорт займає провідне місце серед усіх видів транспорту. На сьогодні, незважаючи на інтенсивний розвиток інших видів транспорту, поліпшення сервісу, залізниця залишається основним засобом забезпечення масових перевезень вантажів і населення як у внутрішньому, так і міжнародному сполученні. Залізничний транспорт, крім господарських, економічних і стратегічних функцій, відіграє соціальну роль. Зниження доходів підприємств і життєвого рівня населення відбулося одночасно з підвищенням вартості перевезень на всіх видах транспорту. Тому підприємства, організації та приватні особи зараз переважно керуються низькою вартістю, ніж високою якістю транспортування. Однак собівартість послуг залізниць залишилася відносно низькою, що дасть змогу залізницям найближчим часом залишатися провідним видом транспорту.

Зараз, коли у світі відбуваються інтеграційні процеси, залізничний транспорт стає інструментом міжнародного поділу праці і разом з тим сам є об'єктом впливу глобалізації. Залізничний транспорт – наукомістка галузь економіки. Утримання позицій і вдосконалення залізниць відбуваються за рахунок споживання новітніх науково-технічних і технологічних досягнень. Щорічно залізниці нарощують до 8 тис. км протяжності, на сьогодні загальна довжина залізничних колій досягла майже 1,5 млн км.

Провідна роль залізниць на транспортному ринку країни пояснюється такими перевагами:

- масовістю перевезень і високою провізної спроможністю залізниць;
- незалежністю від кліматичних умов, що забезпечує ритмічність перевезень і регулярність відправлень;

- великою вантажопідйомністю і місткістю рухомого складу;
- універсальністю рухомого складу для перевезень різних родів вантажів;

- наявністю спеціалізованого рухомого складу для перевезення масових вантажів (вагони-ковші для рідкого металу, шлаку, бітуму та інших вантажів, що потребують попереднього підігріву перед розвантаженням; цистерни для перевезення пилоподібних вантажів, напіввагони з розвантаженням через донні люки та ін.);

- можливістю прямої схеми фізичного розподілу «від дверей до дверей» для великих промислових і переробних підприємств;

- відносно невисокою вартістю транспортування.

Але залізничний транспорт разом із масою переваг має і свої недоліки:

- висока вартість вантажно-розвантажувальних робіт;
- низька маневреність і мобільність – перевезення дрібних партій вантажу потребує доставляння автомобільним видом транспорту;
- висока капіталомісткість основних засобів виробництва.

Підприємці-вантажовласники повинні при плануванні перевезень обґрунтувати техніко-економічну ефективність використання транспортних засобів. Зокрема не рекомендуються:

- зустрічні перевезення – перевезення однакових або однорідних вантажів у напрямках, зустрічних основному потоку цих вантажів;

- зайві дальні перевезення, тобто перевезення на відстані, що перевищують встановлені схеми;

- перевезення, які доцільно здійснювати водним, автомобільним, трубопровідним транспортом або в змішаному сполученні;

- повторні перевезення однорідних (взаємозамінних) вантажів, за винятком перевезень таких вантажів з баз тривалого зберігання.

Як відомо, вантажні перевезення на залізничному транспорті поділяються так:

- місцеве сполучення – у межах однієї залізниці;
- пряме сполучення – у межах однієї або декількох залізниць за одним перевізним документом;
- пряме змішане сполучення – при перевезенні комбінуються декілька видів транспорту (залізнично-водний, залізнично-автомобільний, залізнично-водно-автомобільний та ін.);
- пряме міжнародне сполучення – здійснюється під час перевезення за участю залізниць двох і більше держав, але за одним перевізним документом.

Залізничні перевезення вантажів також розрізняються за швидкістю доставляння:

- вантажною швидкістю перевозять більшість номенклатури вантажів, що не потребують особливих умов доставляння;
- пасажирською швидкістю (у багажному відділі) перевозять, як правило, пошту, періодичну пресу та речі пасажирів;
- великою швидкістю перевозять швидкопсувний вантаж, що потребує оперативного транспортування.

Транспортні послуги – послуги, пов'язані з перевезенням готової продукції, сировини та напівфабрикатів із місць виробництва до пунктів споживання або подальшого перероблення. Надавати їх можуть як безпосередні виробники продукції, так і спеціалізовані фірми.

Послуги пасажирського транспорту – це послуги з переміщення в просторі пасажирів (багажу) у виробничих або особистих цілях. Використовуються споживачами лише в момент їх надання.

Транспорт, будучи однією з найважливіших галузей народного господарства, забезпечує виробничі і невиробничі потреби економіки і

населення в усіх видах перевезень, внаслідок чого він взаємодіє з усіма її галузями.

Підприємства залізничного транспорту надають основні і додаткові послуги.

Основні послуги транспортних підприємств охоплюють внутрішні і міжнародні перевезення пасажирів, багажу і вантажів; збереження вантажів і багажу з часу їх прийняття для перевезення і до моменту видання одержувачам, якщо інше не передбачено договором; забезпечення надійності перевезень.

Додаткові послуги транспортних підприємств стосуються обслуговування пасажирів під час довготривалих перевезень питною водою, харчуванням, задоволення інших біологічних потреб; надання умов для відпочинку і сну; бронювання квитків; сезонних знижок цін на послуги перевезення; організації індивідуальних рейсових маршрутів, чартерних рейсів; пільгового перевезення окремих категорій громадян; спеціальної охорони вантажів і багажу під час перевезень; охорони громадського порядку, особистої безпеки громадян, захисту їхніх прав, свобод і законних інтересів, запобігання і припинення правопорушень, виявлення і розкриття злочинів, розшук осіб, які їх вчинили, захисту власності від злочинних посягань під час перевезень; забезпечення культури обслуговування пасажирів; реалізації книг, періодичних видань тощо [13].

6.2. Матеріально-технічна база залізничного транспорту і організація її експлуатації

Матеріально-технічна база залізничного транспорту складається з таких елементів:

- колія та колійне господарство;
- господарство електропостачання;

- господарство СЦБ і зв'язку;
- вагони і вагонне господарство;
- локомотиви і локомотивне господарство;
- станції;
- товарні контори;
- вантажне і вагове господарство.

Перевезення товарів залізницею відбувається у вагонах. У деяких випадках для здійснення комерційної діяльності підприємству вигідніше мати власний парк вагонів. У будь-якому випадку для більш раціонального використання залізничного рухомого складу підприємець повинен знати основні характеристики вагонів. *Вагони* – основні перевізні засоби залізниць. Розрізняють вантажні, пасажирські і спеціальні вагони. Сукупність вагонів називають парком.

Вантажний парк вагонів складається з п'яти основних видів (родів) вагонів:

- *криті вагони* використовуються для перевезення широкої номенклатури вантажів, які потребують захисту від впливів навколишнього природного середовища;

- *платформи* – вагони з низькими бортами або без бортів, призначені для перевезення довгомірних і громіздких вантажів, які не потребують особливих заходів безпеки перевезення (лісових і будівельних вантажів, труб, рейок, деяких видів машин і агрегатів);

- *напіввагони* – вагони з бортами і без даху, використовуються для перевезення навалювальних і сипких вантажів (вугілля, руда, зерно і т. п.);

- *цистерни* – використовуються при транспортуванні масових рідких вантажів (переважно нафти і нафтопродуктів, а також хімічних і харчових вантажів);

- *ізотермічні вагони (рефрижератори)* – вагони зі спеціальним термоізолюваним кузовом і пристроями, що забезпечують стабільність

заданих негативних (влітку) і позитивних (взимку) температур для перевезення швидкопсувних вантажів.

Вагони характеризуються вантажопідйомністю і місткістю, масою тари та іншими параметрами.

Вантажопідйомність вагона – маса вантажу, яка може бути завантажена у вагон відповідно до його технічних характеристик (місткість його ходових частин, рами, кузова). Місткість – фізичний обсяг вагона. Для визначення якості комерційної роботи залізниці розраховується технічний коефіцієнт вагона (Кт), який показує, наскільки ефективно використовуються потужність локомотива, провізна і пропускна спроможність залізниць.

Прибуття і відправлення вантажів здійснюються на вантажних станціях. Вантажна станція являє собою комплекс колійних і вантажних пристроїв, технічних і службових приміщень і площ, використовуваних для здійснення вантажних і комерційних операцій. Вантажні станції обслуговують як склади загального користування, які найчастіше належать залізницям, так і склади, що належать підприємствам, що мають під'їзні колії. На багатьох вантажних станціях проводяться не всі можливі операції, а тільки частина. Перелік операцій, які виконуються на конкретній вантажній станції, наводиться в Тарифному посібнику № 4 в частині 1 «Алфавітний список залізничних станцій».

Вантажні станції виконують різного роду операції:

- пов'язані з прибуттям вантажів: приймання поїздів і передання з сортувальної станції, технічний огляд, розформування, подання вагонів до пунктів вивантаження, вивантаження вантажів, їхнього зберігання, оформлення документів і видавання вантажів одержувачам, прибирання вагонів після вивантаження і їхнього очищення;

- пов'язані з відправленням вантажів: приймання вантажів від відправників, оформлення документів, зберігання і навантаження вантажів,

прибирання вагонів від фронтів, формування з них відправок на сортувальну станцію, відправлення поїздів [23].

Залежно від домінування тієї чи іншої вантажної операції вантажні станції поділяються так:

- *навантажувальні* – виконують переважно навантажувальні роботи. Такі станції, як правило, розташовуються поблизу великих підприємств добувної промисловості, які здійснюють велике виробництво (видобування) і відправлення масових вантажів (вугілля, нафти, руди та ін.);

- *розвантажувальні* – кількість розвантажувальних операцій перевищує кількість навантажувальних. До такого виду переважно належать станції великих населених пунктів, куди прибуває і де споживається велика кількість товарів;

- *вантажно-розвантажувальні* – кількість навантажувальних і розвантажувальних робіт приблизно однакова. Такі станції розташовані поблизу великих промислових виробництв, які споживають багато сировини і виготовляють великий обсяг продукції;

- *перевантажувальні* – виконують перевантаження вантажів з одного виду транспорту на іншій.

Залежно від характеру і призначення вантажні станції поділяються на неспеціалізовані (призначені для широкої номенклатури вантажів) і спеціалізовані. На неспеціалізованих станціях проводяться роботи з тарно-штучними і навалочними вантажами, контейнерами та іншими видами. Спеціалізовані станції переробляють тільки один визначений вид вантажу. На контейнерних терміналах робота здійснюється тільки з контейнерами, хоча номенклатура перевезення в контейнерах, дуже широка.

Головні показники роботи вантажної станції – потужність і пропускна спроможність – забезпечують дотримання таких умов:

- поповнення запланованого обсягу перевезень;
- забезпечення схоронності вантажів під час зберігання на складах вантажної станції і вантажно-розвантажувальних робіт;

- своєчасне навантаження-вивантаження вантажів.

Вантажні та комерційні операції виконуються за допомогою таких споруд і пристроїв:

- відкриті майданчики і криті складські приміщення для зберігання вантажу;

- різні машини і механізми для виконання вантажно-розвантажувальних операцій та ін.

Площа, на якій розміщені ці пристрої і споруди, називається вантажним двором. На вантажних дворах здійснюються такі види робіт: приймання, навантаження, вивантаження, видача, тимчасове зберігання вантажу та інші операції. Вантажні двори оснащені ваговимірювальними приладами. Вагове господарство залізниць, крім безпосередньо ваг, включає також технічні засоби для монтажу, ремонту і перевірки. Для здійснення розрахунків і оформлення перевізних документів на станціях існують товарні контори і товарні каси. Товарна контора займається оформленням перевізних документів, веде грошові розрахунки, розрахунки з перевезень, зборів і штрафів, інформує про прибуття вантажів, веде оперативний облік виконання перевезень, приймає заявки на подання вагонів та ін.

6.3. Договір про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом

За договором про надання послуг з організації перевезень вантажів одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй іншою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

Для залізничного транспорту первинним документом, що має силу договору, є накладна, що заповнюється відправником.

Накладна – основний перевізний документ, який супроводжує вантаж до станції призначення. Накладна заповнюється відправником на кожну відправку і при видаванні вантажу надається вантажоодержувачу. Накладна є одночасно юридичним і розрахунковим документом, тому заповнювати накладну слід без виправлення і помилок, а зміни інформації, що міститься в накладній, слід завіряти підписом працівника залізниці і штампелем станції.

До обов'язкового комплекту супровідної документації, крім накладної, входять *дорожня відомість, корінець дорожньої відомості та квитанція про приймання вантажу*.

Дорожня відомість – документ розрахунково-фінансового значення – включає інформацію про строк доставляння вантажу, супроводжується на всьому шляху прямування, включаючи перехід із залізниці на залізницю. За інформацією, що міститься в дорожній відомості, визначають виконаний залізницями обсяг перевезень, доходи від них, правильність розрахунків, виконання строків доставляння вантажів.

Квитанція про приймання вантажу – документ, який підтверджує приймання вантажною станцією вантажу до перевезення від відправника.

Корінець дорожньої відомості – документ, за допомогою якого обчислюється провізна плата за перевезення при централізованих розрахунках і для обліку та звітності про виконання плану перевезень.

Накладна і дорожня відомості відправляються разом з вантажем. Одержувач приймає вантаж за накладною, а розписується в дорожній відомості.

Основним документом для обліку роботи залізничного транспорту є корінець дорожньої відомості, який залишається у відправника.

Накладна має містити такі реквізити:

- штампель або інше позначення, яке засвідчує приймання товару перевізником або його представником до перевезення;
- дата приймання вантажу до перевезення, якою вважається дата видавання накладної або штампеля на накладній;
- номер вагона (контейнера);
- місце відвантаження, місце призначення і шлях проходження вантажу;
- найменування вантажу;
- вид упаковки;
- кількість місць, маса вантажу;
- найменування відправника, його адресу і підпис;
- найменування одержувача, його адресу.

Ці дані заносяться і в інші вищезгадані документи.

6.4. Організація приймання вантажів до перевезення

Залізниця зобов'язана подати вантажовідправнику вагон під навантаження в строк, установлений залізницею. Транспортні засоби мають бути в стані, придатному для транспортування відповідного виду вантажу. Якщо поданий вагон не відповідає умовам перевезення певного виду вантажу, відправник може відмовитися від такого рухомого складу.

Відправкою на залізничному транспорті вважається партія вантажу, що подається і перевозиться за однією накладною. Розрізняють такі види відправок:

- вагонні відправки – партія вантажу, що подається за однією накладною, для перевезення якої потрібен окремий вагон;
- дрібна відправка – партія вантажу, для перевезення якої не потрібно надання окремого вагона, така відправка обмежена за масою і об'ємом;

- малотоннажна відправка – для відправлення вантажу масою від 10 до 20 т і місткістю не більше половини чотиривісного вагона;

- групова відправка – партія вантажу, для перевезення якої потрібно більше одного вагона, але менше маршруту;

- маршрутна відправка – партія вантажу, що подається за однією накладною в кількості, що відповідає ваговій нормі, встановленій для маршрутів.

Маршрутом називається склад поїзда встановленої маси або довжини, сформований відправником вантажу або залізницею відповідно до правил технічної експлуатації та плану формування з вагонів, завантажених одним або декількома відправниками на одній або декількох станціях призначенням на одну станцію вивантаження або «розпилення» з обов'язковим проходженням ним не менше однієї технічної станції без перероблення.

Вантажі, які необхідно перевозити в тарі з метою запобігання втратам, нестачі, псування і пошкодження, слід подавати до перевезення у справній тарі, яка відповідає державним стандартам, а вантажі, стандарти на тару і пакування яких не встановлені, – у справній тарі, що забезпечує їхнє повне збереження.

Підготовка вантажу до перевезення – це обов'язки вантажовідправника. Перед поданням до перевезення вантаж має бути приведений до стану, який би забезпечував його транспортабельність і збереження на шляху прямування. При поданні до перевезення декількох дрібних штучних вантажів відправник може об'єднати їх у більшу одиницю шляхом ув'язування або упакування у відповідну тару.

Якщо при зовнішньому огляді тари або пакування поданого до перевезення вантажу виявлені дефекти, які можуть призвести до втрати вантажу, його псування або пошкодження, вантажовідправник зобов'язаний на вимогу станції привести тару або пакування до стану, що відповідає Статуту залізниць [24].

Кількість вантажу, прийнятого до перевезення, встановлюється його масою. Загальна маса вантажу може визначатися так:

- зважування на вагах. У цьому випадку визначення маси може відбуватися при навантаженні на місцях загального користування (вантажних дворах) або засобами вантажовідправника. Залізниця має право перевірити правильність відомостей про масу вантажу, зазначених вантажовідправником, а також проводити регулярну перевірку шляхом вибіркового зважування вантажів;

- підрахування маси на вантажних місцях за трафаретом або стандартом. У цьому випадку визначення маси тарно-штучних вантажів проводиться тільки вантажовідправником. Маса вантажів, що перевозяться навалом або насипом, на вимогу вантажовідправника може визначатися залізницею за наявності вагонних ваг;

- для деяких видів вантажів маса може визначатися розрахунковим шляхом, за обміром або умовно.

Конкретні умови, що висуваються до стану вантажу, його пакування та маркування, наведені в правилах перевезень вантажів на залізницях України.

Маса тарно-штучних вантажів встановлюється за поданням їх до перевезення з зазначенням на кожному вантажному місці маси бруто і нетто. Кількість місць вантажу, який перевозиться, у всіх випадках визначається вантажовідправником. При поданні до перевезення вантажів на місцях загального користування залізниця приймає їх з перевірянням кількості місць, зазначеної вантажовідправником у накладній, за винятком вантажів, навантаження яких покладено на вантажовідправника (Статут залізниць) [24].

6.5. Організація видавання вантажів на залізниці

Залізниця зобов'язана повідомляти вантажоодержувача про прибуття вантажу на станцію призначення у встановлений строк із зазначенням найменування та кількості вантажу, а також виду рухомого складу. Повідомлення про подання прибулих вагонів проводиться начальником станції не пізніше, ніж за дві години до подання.

Для порядку і способу повідомлення про прибуття вантажу можливі декілька варіантів: радіозв'язок, телефон, телеграф, пошта, електронна пошта. Вибір виду зв'язку здійснює вантажоодержувач, про обраний спосіб повідомляється начальнику станції.

Попередні відомості про підхід вантажів до станції призначення надаються за наявності договору, укладеного між залізницею і вантажоодержувачем.

Дуже часто вантаж адресовано підприємству, організації або установі.

У такому випадку вантаж, що прибув, видається після того, як вантажоодержувач надав працівнику станції доручення на право отримання вантажу. Таке доручення має бути підписане керівником і головним бухгалтером підприємства-адресата і завірено печаткою.

Існує два види доручень, прийнятих залізничною вантажною станцією: разова і постійна.

Разова довіреність видається відповідальній особі для отримання вантажу за певною накладною та при оформленні видавання вантажу станцією додається до дорожньої відомості.

Постійна довіреність видається особі, відповідальній за приймання вантажу, на конкретний строк. Відповідальна особа під час приймання вантажу повинна мати при собі копію постійної довіреності з розпискою працівника станції, який прийняв оригінал довіреності, і календарним штампелем станції [23].

Довірена особа, яка отримує вантаж, на вимогу працівників станції зобов'язана надати документ, що засвідчує її особу.

Після подання до перевезення вантажу одержувач і відправник вантажної станції зобов'язані оглянути рухомий склад (вагони або контейнер), для того щоб упевнитися в справності вагона (контейнера), наявності пломб і правильності даних на них (інформація на пломбах дублюється у вагонному листі). При перевезенні вантажу у відкритому рухомому складі представники обох сторін повинні переконатися у відсутності слідів втрати вантажу.

Видача вантажу проводиться одночасно з перевіркою і подальшим оформленням комерційного акту, якщо при передачі вагону виявлено комерційну або технічну несправність, ознаки втрати, псування або пошкодження вантажу у відкритому рухомому складі або критому вагоні без пломб, коли таке перевезення передбачено правилами перевезень вантажів; відсутні пломби за наявності у вагонному листі відміток про їхнє накладання або несправні пломби. У цих та інших випадках, передбачених правилами перевезень вантажів, представники стації призначення зобов'язані перевірити масу, кількість місць і стан вантажу.

У ситуації, коли вивантаження вантажу проводиться силами вантажоодержувача, вагони під вивантаження подаються за попередньою узгодженістю і через обумовлені інтервали часу. Порядок подання та прибирання вагонів під вантажно-розвантажувальні роботи на під'їзні шляхи встановлюють відповідно до правил експлуатації залізничних під'їзних шляхів.

Після приймання вантажу і здійснення розрахунків за його транспортування одержувачу видається накладна під розписку в дорожній відомості. У дорожній відомості вказуються дата видавання вантажу, номер і дата видавання довіреності, номер розрахункового рахунка і найменування відділення банку, останні два реквізити вантажовідправник може проставляти штампелем.

6.6. Пакування та маркування вантажів при перевезенні залізничним транспортом

У випадках, коли вантажі при перевезенні потребують зберігання від втрати або псування, при транспортуванні вантаж може пошкодити рухомий склад або завдати шкоду іншим вантажам, а також людям і навколишньому середовищу, вантажовласник повинен забезпечити спеціалізовану тару і пакування, що унеможливають перераховані вище ситуації. Небезпечні вантажі необхідно пакувати відповідно до умов, перерахованих у правилах перевезень небезпечних вантажів.

Транспортне і відправницьке маркування мають бути нанесені чітко фарбою, що не стирається, можливе прикріплення на вантаж наклейок (бирок). Маркування має містити таку інформацію відповідно до накладної:

- знаки (марки) місць і їхні номери;
- станція і залізниця відправлення;
- станція і залізниця призначення;
- найменування відправника і одержувача;
- кількість місць при дрібних відправках.

При відправленні вантажу дрібною відправкою має маркуватися кожне вантажне місце. При вагонній відправці, за винятком вантажів, що перевозяться навалом, маркуються не менше 10 місць, які розміщуються біля дверей вагона.

Якщо перевезення певних видів вантажів потребує особливих умов через властивості цих вантажів, відправник повинен також помістити на цих місцях маркування, що забезпечує обережне поводження з вантажем.

Після приймання вантажу до перевезення вагон пломбується пломбами залізниці і вантажовідправника, зняття яких є неможливим без їхнього пошкодження. Пломби слід накладати так, щоб виключити

можливість доступу у вагон без пошкодження пломб. Пломбуванню підлягають усі криті та ізотермічні вагони. У таких вагонах пломбуються двері і всі інші отвори, за винятком вентиляційних, закритих зсередини решіткою, тощо. У вагонах-цистернах підлягають пломбуванню всі наливні та зливні прилади.

Коли вагон пломбується вантажовідправником, пломби мають містити таку інформацію:

- 1) найменування станції (за необхідності скорочена);
- 2) дату накладення пломби або контрольні знаки;
- 3) скорочене найменування відправника.

Запитання для самоперевірки до розділу 6

1. Основні переваги та недоліки залізничного транспорту.
2. Які особливості матеріально-технічної бази залізниць?
3. Наведіть класифікацію рухомого складу залізниць. Назвіть показники використання вагонів.
4. Призначення вантажних станцій. Назвіть їхні види. Головні показники роботи вантажної станції.
5. Перерахуйте основні види відправок залізничним транспортом.
6. Яким умовам мають відповідати тара і пакування вантажу, який перевозиться? Як розміщується вантаж у вагоні?
7. Як визначається маса вантажу, який перевозиться?
8. Які особливості маркування вантажів на залізничному транспорті? Як проводиться пломбування вагона?

Тестові запитання до розділу 6

1. Що є основою організації руху поїздів, яка об'єднує діяльність усіх підрозділів і відображує план експлуатаційної роботи залізниць:

- 1) розклад руху поїздів;
- 2) журнал технічного стану локомотивів;
- 3) план поточних і капітальних ремонтів рухомого складу;
- 4) пропускна спроможність ділянок?

2. Групова відправка – це:

- 1) партія вантажу, що подається за однією накладною в кількості, що відповідає ваговій нормі;
- 2) партія вантажу, для перевезення якої потрібно більше одного вагона, але менше маршруту;
- 3) партія вантажу, що подається за однією накладною, для перевезення якої потрібен окремий вагон;
- 4) партія вантажу, для перевезення якої не потрібне надання окремого вагона.

3. Назвіть зобов'язання сторін за договором про надання послуг з організації перевезень вантажів:

- 1) одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй іншою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві);
- 2) відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату;
- 3) одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй іншою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а

відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату;

4) відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу, а довірена особа, яка отримує вантаж, на вимогу працівників станції зобов'язана надати документ, що засвідчує її особу.

4. Перевагою залізничного транспорту можна віднести:

1) оперативність перевезення практично в будь-яку точку, можливість експедирування;

2) висока швидкість доставки;

3) незамінність в екстрених умовах;

4) великі обсяги перевезень на значні відстані.

5. Одним з основних організаційних принципів транспортування в логістиці є економія за рахунок:

1) масштабів вантажоперевезень;

2) подовження строків постачання;

3) дефіциту виробництва;

4) використання більш дешевого транспорту.

Практичні завдання до розділу 6

Завдання 1

Під час попереднього зважування залізничного вагона з сировиною виявлено нестачу ваги бруто на 0,8 т порівняно з даними накладної. Як треба вчинити фахівцям з логістики?

Завдання 2

Рівень механізації навантажувально-розвантажувальних робіт на підприємстві за останні роки скоротився. З чим це пов'язано, на вашу думку?

Завдання 3

Поняття вантажної одиниці: особливості її використання на залізничному транспорті.

7. МЕНЕДЖМЕНТ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

7.1. Техніко-економічна характеристика автомобільного транспорту

Автомобільний транспорт бере участь у забезпеченні вантажних перевезень для всіх галузей економіки. Важливою є його роль і в задоволенні потреб населення в переміщенні. Автомобільний транспорт широко застосовується як для внутрішньовиробничих (технологічних) перевезень, так і безпосереднього доставляння вантажів з пунктів виробництва до пунктів споживання (у сфері обігу).

Автомобільний транспорт має ряд техніко-економічних особливостей, що визначають його переваги та широке використання в економіці:

- велика маневреність і рухомість. Автомобілями вантажі можуть перевозитися безпосередньо з пункту виробництва до пункту споживання без перевантаження і проміжного складування, тобто «від дверей до дверей»;

- висока швидкість доставляння вантажів і пасажирів. За швидкістю руху автомобільний транспорт поступається лише повітряному;

- у ряді випадків більш короткий шлях руху вантажів і пасажирів. Доцільно доставляти вантажі автомобільним транспортом у тих випадках, коли відстань перевезення автомобільними шляхами менша, ніж залізничним.

До недоліків автомобільного транспорту належать:

- висока собівартість порівняно з водним і залізничним транспортом. Високий рівень собівартості – результат малої вантажопідйомності одиниці рухомого складу та достатньої складності автомобільного рухомого складу;

- відносно велика вартість матеріально-технічної бази обслуговування автомобілів, незважаючи на те, що в ряді випадків ця база розвинута ще недостатньо;

- недостатня протяжність і поганий технічний стан наявних автомобільних доріг.

Розширенню сфери діяльності автомобільного транспорту сприяла політика застосування системи «точно в строк». Техніко-експлуатаційні особливості цього виду транспорту забезпечують його успішне існування в умовах підвищеного попиту на перевезення частими дрібнопартійними відправками, що у свою чергу прискорює розвиток автоматизованої обробки вантажів, контейнеризації та пакетизації, а також інформаційного супроводження у сфері перевезення вантажів.

Вантажний автомобільний транспорт поділяють на дві основні категорії – загального і спеціального призначення.

До категорії загального призначення відносять автомобілі типу «бортова платформа» (бортовий автомобіль, бортовий причіп).

До автотранспорту спеціального призначення відносять автомобілі, причепа, автомобілі з напівпричепами, сидельні тягачі з напівпричепами, кузови, що спеціально пристосовані для перевезення одного чи декількох однорідних вантажів.

Напівпричепа європейського стандарту мають довжину понад 13,65 м і розраховані на перевезення 33 європакетів (1200 × 1000 мм).

Типи напівпричепів: тентові; термічні (без холодильної установки); рефрижераторні (з холодильною установкою, $t = -20\text{ }^{\circ}\text{C}$); контейнерні майданчики; спеціалізовані (перевезення негабаритних, надважких та інших спеціальних вантажів); цистерни.

Об'єм напівпричепів становить 82-106 м³, вантажопідйомність – 24 т. Слід зазначити, що в багатьох країнах Європи стандартне навантаження не має перевищувати 20 т. В Україні воно складає 36 т [26].

7.2. Історія виникнення та розвитку автомобільного транспорту

Автомобіль є представником одного з порівняно нових видів пасажирського транспорту. Спроба створення сухопутного транспортного засобу, який би пересувався за допомогою автономної механічної сили, були здійснені ще у XVII ст., але його застосування для масових перевезень порівняно з водним і залізничним транспортом було нерегулярним. Це було пов'язано з суто технічними причинами, зокрема з тим, що довгий час винахідникам не вдавалося створити досить потужний і одночасно компактний двигун з низькими витратами палива. Спочатку були спроби заміни парової машини на бензиновий двигун. Перший легковий автомобіль з бензиновим двигуном був створений австрійцем Зигфридом Маркусом у 1876 р. Проте знадобилося близько 20 років для доведення того, що цей двигун, удосконалений у 1885–1886 рр. німцями К. Бенцом і Г. Даймлером, має переваги над паровою машиною (так, у шосейних автомобільних змаганнях Париж – Руан у 1884 та 1894 рр. перемогу здобули автомобілі з паровими двигунами. Однак у 1895 р. у змаганнях за маршрутом Париж – Бордо – Париж переміг вже автомобіль з бензиновим двигуном француза Левасьора) [25]. Саме відтоді розпочинається удосконалення автомобіля, і у XX ст. він перетворюється в масовий транспортний засіб, особливо для індивідуальних подорожей.

7.3. Інфраструктура автомобільного транспорту. Види перевезень автомобільним транспортом

Автомобільний транспорт являє собою сукупність шляхів сполучень, засобів перевезення, технічних пристроїв, механізмів і засобів управління.

Засобами перевезення (рухомим складом) є автомобілі, автомобілі-тягачі, причепи і напівпричепи транспортного призначення, різні засоби

для перевезення вантажів і пасажирів. Шляхами сполучень є автомобільні дороги і магістралі.

Автотранспортні підприємства переважно є спеціалізованими залежно від обслуговування галузей, способу виконання перевезень тощо.

До технічних пристроїв і споруд відносять гаражі, авторемонтні заводи, станції технічного обслуговування та ін.

Виробничий процес на автомобільному транспорті, який полягає в переміщенні вантажів і пасажирів рухомим складом, називається автомобільними перевезеннями. Є два види автомобільних перевезень: вантажні і пасажирські. Вантажні перевезення розрізняють за такими ознаками:

- за галузевим принципом перевезення вантажів промисловості, сільського господарства, будівництва, торгівлі і громадського харчування. поштового перевезення, перевезення вантажів населення і комунального господарства.

- розміром партій вантажу – масові перевезення великої кількості однорідних вантажів і дрібними партіями вантажів різної номенклатури;

- територіальною ознакою – технологічні, міські, приміські, міжміські, міжнародні перевезення:

- а) технологічні – перевезення по території будівельних майданчиків чи території підприємства;

- б) міські – перевезення на невеликі віддалі з різною структурою перевезення;

- в) приміські перевезення здійснюються за межами міста на відстані до 50 км включно;

- г) міжміські – перевезення, які здійснюються на відстані більше 50 км між різними містами, областями і економічними районами на дорогах великої протяжності, відстань може бути більше 1000 км;

- д) міжнародні – перевезення за межі країни;

- способом виконання – місцеві перевезення і перевезення прямого і змішаного сполучення:

а) місцевими називаються всі перевезення незалежно від їхньої відстані, які виконуються одним автотранспортним підприємством;

б) при перевезеннях прямого сполучення в роботі з переміщення вантажів беруть участь декілька автотранспортних підприємств;

в) перевезення змішаного сполучення виконуються двома або більше видами транспорту. Вони можуть бути автомобільно-залізничними, автомобільно-водними, автомобільно-залізнично-водними тощо;

- часом виконання – постійні і сезонні:

а) постійні – перевезення протягом цілого року;

б) сезонні – періодично повторюються в потрібний час року;

- організаційним принципом – централізовані і децентралізовані.

7.4. Організація і управління послугами автомобільного транспорту

В організації і управлінні послугами автомобільного транспорту виділяють такі напрями:

- пристосування асортименту послуг, що пропонуються, до сукупності і специфіки вимог споживачів;

- розроблення і надання нових видів транспортних послуг, особливо на основі інформаційних і транспортних технологій;

- активне формування потреби та попиту на транспортні послуги з метою найбільш прибуткової реалізації;

- розроблення та впровадження нових більш ефективних технологій і методів управління на автомобільному транспорті;

- управління процесами підвищення надійності і ефективності функціонування автомобільних транспортних систем [25].

Підприємства і організації автомобільного транспорту загального користування мають здійснювати перевезення пасажирів і багажу в автобусах і легкових автомобілях, забезпечуючи безпеку пасажирів при користуванні автомобільним транспортом, необхідні вигоди для пасажирів, культурне обслуговування їх на автовокзалах (автостанціях), в автобусах і легкових автомобілях, своєчасне перевезення і збереження багажу пасажирів.

За договором перевезення пасажирів, автотранспортне підприємство або організація зобов'язується перевезти пасажирів до пункту призначення, а в разі здавання пасажиром багажу доставити його до пункту призначення і видати уповноваженій на одержання багажу особі; пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а при здаванні багажу – і за провіз багажу.

Рух автобусів на маршрутах організується за розкладом.

Організація нових маршрутів відбувається в залежності від виду:

а) місцевих (міських, приміських і внутрішньорайонних) – виробничими підрозділами пасажирського автомобільного транспорту або управліннями автомобільного транспорту з затвердженням їх виконавчими комітетами міських, районних Рад народних депутатів;

б) міжміських внутрішньообласних – виробничими підрозділами пасажирського автомобільного транспорту або управліннями автомобільного транспорту;

в) міжміських, міжобласних – виробничими підрозділами пасажирського автомобільного транспорту або управліннями автомобільного транспорту.

Відкриття нових маршрутів здійснюється після перевірки стану шляхів і під'їздів до них у затвердженому порядку, встановленим Правилами перевезень пасажирів і багажу автомобільним транспортом в Україні.

На початкових, кінцевих і проміжних зупинках міських і приміських автобусних маршрутів для пасажирів вивішуються відомості про інтервали руху автобусів за часом доби і схеми маршрутів.

На зупинках приміських маршрутів з інтервалами руху більше 20 хв вивішуються розклади прибуття і відправлення автобусів за цим пунктом.

На автовокзалах (автостанціях) і в автопавільйонах міжміських автобусних маршрутів вивішуються для пасажирів розклади руху автобусів по всіх маршрутах, таблиці вартості проїзду пасажирів і перевезення багажу, схеми планування салонів автобусів різних типів, основні положення Правил перевезень пасажирів і багажу автомобільним транспортом в Україні, а також оголошення про час початку і закінчення роботи кас.

Законодавчо в Україні визначено такі види договорів перевезення автомобільним транспортом: договір перевезення пасажирів; договір перевезення багажу; договір перевезення вантажу; договір перевезення пошти; договір перевезення у прямому та змішаному сполученні; договір перевезення в міжнародному сполученні.

У свою чергу кожен із названих договорів має свої підвиди. Договір перевезення пасажирів поділяється на договори автобусного перевезення, перевезення таксі, вантажопасажирського перевезення.

Договір перевезення пасажирів автомобільним транспортом укладається між перевізником і пасажиром у письмовій формі (пасажирський квиток, договір, квитанція тощо).

Важливими умовами договору є:

- найменування та місцезнаходження перевізника;
- вид, маршрут перевезення, вартість перевезення та час відправлення і прибуття до пункту призначення.

Договір про перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування вважається укладеним із моменту придбання

пасажиром квитка на право проїзду (є консенсуальним), а для осіб, які користуються правом пільгового проїзду, при туристичних перевезеннях, перевезеннях на замовлення – з моменту посадки в автобус (є реальним). Цей договір діє до моменту висадки пасажирів в пункті призначення. Договір перевезення пасажирів на таксі набуває чинності з моменту посадки пасажирів (є реальним).

Договір перевезення вантажів буває двох видів – договори перевезення у прямому та змішаному сполученні.

Договір перевезення в прямому сполученні передбачає, що перевезення вантажу здійснюються одним автомобільним транспортним засобом без перевантаження на інший. У договорі перевезення у змішаному сполученні перевезення вантажу здійснюються кількома видами транспорту.

У договорі перевезення вантажу при здійсненні перевезення виникають допоміжні операції, які законодавець виділяє окремо:

- завантаження та розвантаження автомобільних транспортних засобів;
- перевантаження вантажів на інший вид транспорту чи транспортний засіб;
- сортування, пакування, обмірювання та маркування вантажу;
- накопичення, формування або дроблення партій вантажу;
- зберігання вантажу;
- транспортно-експедиторські послуги.

Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом затверджуються Мінтрансом України (Наказ Мінтрансу України № 363 від 14.10.1997 р. «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні»).

Головними завданнями автотранспортних підприємств і організацій, що знаходяться на території України, є повне задоволення потреб

народного господарства і населення в автомобільних перевезеннях, виконання планів перевезення автомобільним транспортом вантажів і пасажирів, регулярність пасажирського автосполучення, забезпечення збереження вантажів, що перевозяться, і своєчасне доставляння їх у пункти призначення.

Автотранспортні підприємства і організації, а також міністерства, відомства, підприємства, організації та установи – вантажовідправники і вантажоодержувачі зобов'язані при перевезеннях вантажів суворо дотримуватися державних інтересів і забезпечувати повне і ритмічне виконання плану перевезень, раціональне використання рухомого складу, безпеку руху автомобілів і максимальне скорочення транспортних витрат у народному господарстві.

7.5. Законодавча база автомобільного транспорту

До основних документів, що регламентують діяльність автомобільного транспорту відносять:

- Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. [5];

- Порядок здійснення державного контролю на автомобільному транспорті, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 08.11.2006 р. № 1567;

- Порядок проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 р. № 1081;

- Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 р. № 176 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26.09.2007 р. № 1184);

- Порядок організації перевезень пасажирів і багажу автомобільним транспортом, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 15.07.2013 р. №480;

- Порядок регулювання діяльності автостанцій, затверджений наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.09.2010 р. № 700;

- Положення про ліцензійну картку, що додається до ліцензії на надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, затверджене наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 22.07.2010 р. № 514;

- Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 02.07.2010 р. № 427 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом відповідно до видів робіт, визначених Законом України «Про автомобільний транспорт».

7.6. Пасажирський перевізник і механізм його визначення. Автобусний туризм

Перевізник – ключова фігура в транспортних відносинах. Саме на ньому лежить обов'язок скласти договір. Він же повинен оформити документ, що підтверджує факт надання транспортної послуги, правильно розрахувати і сплатити податки.

Перевізник – юридична чи фізична особа, яка надає послуги з перевезення пасажирів чи (та) вантажів автомобільним транспортом загального користування.

Як бачите, перевізником є не тільки суб'єкт господарювання, для якого надання транспортних послуг – основна діяльність, і не тільки той,

хто здійснює «неосновне замовлене» перевезення, а й суб'єкт господарювання, який транспортує власні активи, що надходять, експлуатуються або вибувають. Водночас про надання транспортної послуги доречно говорити тільки в разі здійснення «замовленого» перевезення.

Автобусний туризм. Автомобільний транспорт на сьогодні є лідером туристичних перевезень, виконуючи дві основні функції:

- самостійний вид подорожей і екскурсій;
- допоміжний (трансферний) транспорт.

Основною проблемою в наш час при організації автобусних турів є нестача автобусів хорошої якості. Автобуси високого класу на українському туристичному ринку – це велика рідкість, а вітчизняні автобуси, на жаль, відстають від світових стандартів якості.

Основи технології організації автобусних перевезень передбачають виконання таких завдань:

- визначення виду автобусного туризму в Європі;
- класифікація автобусних турів;
- формування основних положень договору туристичної фірми з автопідприємством;
- оформлення документації при організації автобусного туру;
- визначення прав і обов'язків гіда на автобусному турі;
- робота водія під час туру;
- визначення прав і обов'язків туриста на автобусному турі;
- рівень безпеки на автобусному турі;
- автокаравани.

Класифікація автобусів за категоріями проводиться на підставі таких технічних характеристик: потужність двигуна, вимоги до гальмівної системи і амортизації, вид вентиляції, спосіб обігріву, внутрішнє освітлення, наявність гучномовця, мікрофона, магнітоли, об'єм багажного

відділення і полиць для ручної поклажі, обладнання автобуса холодильником, туалетом, відеосистемою, термонагрівачами для напоїв, підставкою для стаканів, обладнане належним чином місце для гіда. Особливі вимоги висуваються до комфортабельності в дорозі, яка характеризується простором між сидіннями, висотою спинки крісла і якістю оббивки.

За територіальною ознакою розрізняють міські, приміські, міжміські, міжнародні автомобільні перевезення.

Залежно від призначення перевезення автобуси поділяються на автобуси загального користування, туристично-екскурсійні та спеціальні.

За кількістю місць автобуси бувають особливо малої місткості, малої місткості (північна модифікація, гірський, південний), середньої місткості, великої місткості, особливо великої місткості.

Залежно від кількості поверхів автобуси бувають одно-, півтора- і двоповерхові.

Категорія автобуса визначається його класом і позначається кількістю зірок від однієї до п'яти, VIP-класу.

Набір документів, обов'язкових при виконанні міжнародних перевезень:

- дозвіл на переміщення транспортного засобу територіями країни призначення і транзитних держав;

- паспорт маршруту;

- «листи поїздок» (комплект документів, затверджений Міністерством інфраструктури і оформлений належним чином відповідно до «Європейської Угоди про нерегулярні міжнародні перевезення пасажирів автобусами» (АСОР));

- міжнародне посвідчення водія;

- міжнародний страховий поліс «Зелена карта»;

- свідоцтво про реєстрацію автотранспортного засобу [25].

До водіїв висуваються певні вимоги: вік – не менше 21 року; стаж роботи і професійна придатність; режим праці (не більше 9–10 год на добу) і відпочинку (кожні чотири-п'ять годин – перерва 45 хв, щоденний відпочинок – не менше 11 год). Тахографи, встановлені на міжнародних автобусах для контролю виконання цих правил, записують пройдений шлях, швидкість руху, період управління транспортним засобом і тривалість відпочинку.

Запитання для самоперевірки до розділу 7

1. Техніко-економічні особливості автомобільного транспорту, його переваги та недоліки.
2. Технологія організації автомобільних перевезень.
3. Організація нових автобусних маршрутів.
4. Головні завдання автотранспортних підприємств на ринку транспортних послуг.
5. Автобусний туризм.

Тестові запитання до розділу 7

1. При організації перевезень вантажів резервні автомобілі до моменту включення їх у роботу можуть знаходитися:
 - 1) у навантаженому резерві;
 - 2) ненавантаженому або навантаженому резерві;
 - 3) ненавантаженому резерві;
 - 4) ненавантаженому і навантаженому резерві.

2. За договором перевезення пасажирів автотранспортне підприємство зобов'язується:

- 1) перевезти пасажирів до пункту призначення;
- 2) доставити багаж до пункту призначення;
- 3) відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату;
- 4) перевезти пасажирів до пункту призначення, а в разі здавання пасажиром багажу доставити його до пункту призначення і видати уповноваженій на одержання багажу особі.

3. Чим визначається категорія автобусу:

- 1) місткістю;
- 2) класом;
- 3) дальністю перевезень;
- 4) швидкістю перевезень?

4. Кого можна вважати перевізником на автомобільному транспорті:

- 1) юридичну чи фізичну особу, яка надає послуги з перевезення вантажів автомобільним транспортом загального користування;
- 2) фізичну особу, яка надає послуги з перевезення пасажирів автомобільним транспортом;
- 3) юридичну особу, яка надає послуги з перевезення пасажирів;
- 4) юридичну чи фізичну особу, яка надає послуги з перевезення пасажирів чи (та) вантажів автомобільним транспортом загального користування?

5. Якого виду договору перевезення автомобільним транспортом не існує:

- 1) перевезення багажу;
- 2) перевезення пошти;

- 3) перевезення пасажирів;
- 4) перевезення туристів?

Практичні завдання до розділу 7

Завдання 1

Визначте доцільність використання тягача чи автомобіля, якщо вантажопідйомність кожного з них $q_a = q_t = 10$ т; технічна швидкість автомобіля – $V_{та} = 20 + m^*$ км/год; тягача - $V_{тг} = 15 + 2 \cdot m^*$ км/год; коефіцієнт використання пробігу $\beta = 0,5 + 0,01 m^*$, год; час простою автомобіля під навантаженням і вивантаженням - $t_{пр} = 0,8$ год; час на перепричеплення причепів - $t_{пп} = 0,15$ год. Відстань перевезення дорівнює $20 + m^*$ км (*m – остання цифра залікової книжки).

Завдання 2

Побудуйте епюру вантажопотоків і розрахуйте коефіцієнт нерівномірності вантажопотоків за даними, наведеними в табл. 7.1.

Таблиця 7.1

Шахова таблиця перевезення вантажів

		Пункт призначення				Разом відправлено, т
		A	B	C	D	
Пункт відправлення	A	-	$100+n^*$	-	$500+n^*$	
	B	$500+n^*$	-	$200+n^*$	$500+n^*$	
	C	$200+n^*$	-	-	-	
	D	$300+n^*$	$400+n^*$	$100+n^*$	-	
Разом прибуло, т						

*n – передостання цифра залікової книжки.

8. МЕНЕДЖМЕНТ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ НА АВІАЦІЙНОМУ ТРАНСПОРТІ

8.1. Техніко-економічні особливості авіаційного транспорту

Повітряний транспорт є одним з основних масових засобів перевезення туристів. Він займає провідне місце в сумарному пасажирообігу всіх видів транспорту в міжміському і міжнародному сполученнях.

Вибір повітряного транспорту туристами як засобу перевезення зумовлений цілою низкою причин: по-перше, авіація – це найшвидший і найзручніший вид транспорту при перевезеннях на дальні відстані; по-друге, сервіс на авіарейсах у наш час відрізняється досить високим рівнем; по-третє, провідні авіаційні компанії світу через міжнародні мережі бронювання і резервування виплачують туристичним фірмам комісійну винагороду на кожне заброньоване в літаку місце, мотивуючи їх тим віддавати перевагу авіаперевезенням серед інших видів транспорту.

На коротких відстанях (до 500 км) залізниця і автомобільний транспорт мають явну перевагу перед повітряним за рахунок значно меншого часу на наземне обслуговування. Проте при зростанні відстані перевезень пасажирів віддають перевагу повітряному транспорту.

При відстані перевезень від 1000-1500 км частка повітряного транспорту складає – 2,5-5 %; 1500-2000 км – 15-20 %; 2000-3000 км – 20-30 %; понад 3000 км – 100 % .

Зараз у світі налічується більше 1300 авіакомпаній, у країнах СНД діють близько 500 авіакомпаній і авіапідприємств. У середньому на рік авіарейсами перевозиться близько 1,5 млрд пас. Міжнародні повітряні сполучення забезпечують зараз більше 470 перевізників, 250 з яких здійснюють міжнародні регулярні авіарейси.

В обслуговуванні міжнародних повітряних сполучень беруть участь більш 1 тис. аеропортів світу, близько 650 з них обслуговують міжнародні регулярні авіап перевезення.

Найбільшими авіакомпаніями світу за кількістю перевезень вважаються американські «Delta Air lines», «Pan American», французька «Air France», німецька «Luathansa», британська «British Airways» та ін. [17].

Проте систему міжнародного повітряного транспорту складають не тільки міжнародні авіап перевізники і аеропорти, але і держави, що зв'язані міжнародними повітряними лініями і забезпечують ці сполучення, а також міжнародні організації повітряного транспорту, які вживають заходи щодо забезпечення ефективного функціонування і безпеки.

Мережа міжнародних перевезень на сьогодні охоплює всі географічні регіони і більше 150 держав світу.

Основні техніко-економічні характеристики пасажирського повітряного транспорту можуть бути конкретизовані за такими напрямками:

1. Висока технічна та експлуатаційна швидкість руху, що дає змогу виконувати безпересадочні перельоти великої дальності за короткий час. При туристичній подорожі цю особливість дуже цінують пасажирів. Вона дає змогу оптимізувати структуру бюджету вільного часу туриста в бік перебування безпосередньо в місті туристичного інтересу і реалізації ним своїх конкретних цілей.

2. Менші порівняно з іншими видами транспорту капітальні вкладення в наземні споруди. На відміну від інших шляхів сполучення, повітряний транспорт потребує приблизно в 10-20 разів менше капіталовкладень на освоєння нових ліній. Основні витрати на повітряному транспорті пов'язані з будівництвом аеропортів, причому будівництво одного аеропорту забезпечує відкриття не однієї, а декількох нових авіаліній зв'язку з іншими аеропортами.

3. Висока пропускна спроможність повітряних трас і самого авіаційного транспорту. Наприклад, сучасний пасажирський літак «Boeing-747» має місткість до 500 місць і дальність польоту 13,5 тис. км, а «Airbus-380» може перевозити більше 600 пасажирів на відстань 15 тис. км. Висока експлуатаційна швидкість літаків, їхня збільшувана місткість дають змогу виконувати величезний обсяг перевезень за певний період часу.

4. Високий рівень комфорту і якості обслуговування при здійснюванні пасажирських перевезень. У конструктивному відношенні сучасні літаки дають значні зручності тим, хто подорожує. Просторі салони, комплексне обслуговування на борту, організація розважальної програми під час польоту – усе це характеризує літак як найбільш комфортний засіб пересування.

5. Високий ступінь безпеки при подорожуванні. Багаторічними спостереженнями встановлено, що кількість транспортних аварій на 1 млн пас. км на повітряному транспорті є найнижчою порівняно з іншими засобами пересування [16].

Проте є і очевидні недоліки повітряного транспорту. До них слід віднести такі:

1. Сильна залежність транспортного процесу від кліматичних і метеорологічних умов.

2. Необхідність використання додаткових засобів перевезення на початковому і кінцевому пунктах польоту.

3. Висока собівартість перевезень, а отже, і цін на авіаквитки порівняно з іншими видами транспорту.

Зазначені недоліки характеризують літак як такий засіб пересування, що не може бути використаний у будь-яку пору року з гарантованим часом вильоту і прибуття. Проте зазначені недоліки не заважають повітряному транспорту виконувати таку важливу функцію, як здійснення масових туристичних перевезень на далекі відстані та якісне обслуговування організованих груп і індивідуальних туристів при подорожуваннях.

8.2. Інфраструктура авіаційного транспорту. Організація перевезень пасажирів. Види перевезень авіаційним транспортом

До складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, а також аеропорти, аеродроми, аерослужби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні загони цивільної авіації та інші підприємства, що забезпечують роботу авіаційного транспорту:

- аеропорти, аеровокзали, аеродроми;
- парк літаків (флот);
- засоби управління повітряним рухом;
- технічні бази і ремонтні заводи.

Аеропорт – це підприємство повітряного транспорту, яке здійснює приймання та відправлення пасажирів, багажу, вантажів і пошти, організацію і обслуговування польоту повітряних суден. Для виконання своїх функцій аеропорт має аеродром, аеровокзал, різні наземні споруди і обладнання.

Залежно від категорій обслуговування повітряних ліній аеропорти поділяються на внутрішні і міжнародні.

Аеропорт внутрішній призначений для обслуговування рейсів повітряних суден у межах території однієї держави.

Міжнародний аеропорт призначений для приймання і відправлення повітряних суден, що виконують міжнародні повітряні перевезення, в ньому здійснюється митний, прикордонний, санітарно-карантинний контроль тощо. Розглянемо розподіл функцій між аеропортом, аеровокзалом і аеродромом.

АЕРОПОРТ

Комплекс будівель і споруд, призначених для приймання і відправлення повітряних суден і обслуговування повітряних перевезень.

Функції:

- обслуговування пасажирських перевезень, вантажів і пошти;
- забезпечення польотів суден повітряних іноземних і національних авіакомпаній;
- забезпечення регулярності і безпеки польотів;
- метеоспостереження;
- забезпечення роботи засобів зв'язку і сигналізації;
- здійснення технічного обслуговування повітряних суден і їхнє заправлення;
- оперативне приготування і надання комплектів харчування на авіалайнери.

АЕРОДРОМ

Комплекс інженерних споруд і будівель, призначений і спеціально обладнаний для зльоту, посадки, руління, стоянки і обслуговування повітряних суден.

Функції:

- управління зльотом і посадкою авіалайнерів;
- технічне обслуговування літаків;
- забезпечення безпеки польотів світовими та електронними засобами навігації.

АЕРОВОКЗАЛ

Комплекс будівель, призначений для обслуговування пасажирів.

Функції:

- приймання, розміщення, реєстрація і відправлення пасажирів і багажу;
- забезпечення відпочинку пасажирів у залах очікування;
- продаж авіаквитків у касах;
- надання послуг камери схову багажу;
- послуги ресторанів, барів, магазинів.

Довжина злітної смуги – важливий показник у технічних характеристиках аеропорту. Від цього показника залежить пропускна спроможність аеродрому. Довжина злітної смуги в сучасних аеропортах складає 4 км, що необхідно для посадки крупних авіалайнерів. Додатково є паралельні смуги з твердим покриттям для руління літаків і проходження їх до початку злітної смуги і після прибуття до терміналу. В аеропорту «Heathrow» (Лондон, Великобританія) періодичність зльоту і посадки важких пасажирських лайнерів складає менше хвилини на кожній з чотирьох смуг. Щонайдовша в Європі злітно-посадкова смуга 4,4 км побудована в Мадридському аеропорту «Barajas» (Іспанія). За технічними даними смуга дає змогу піднімати або приймати до 25 літаків на годину.

В аеровокзалі розміщуються зали прибуття, реєстрації і відправлення пасажирів і багажу, зали очікування для різних класів обслуговування. Це складний комплекс технічних і інших служб, що забезпечують діяльність аеропорту. У міжнародних аеропортах в аеровокзалі розміщуються митні, санітарні і прикордонні служби, касові зали, адміністрація, страхові компанії, магазини «duty free», ресторани, бари, камери схову багажу. Конструкція будівель забезпечує паркування одночасно великої кількості авіалайнерів і проходження пасажирів по спеціальних переходах безпосередньо в літак.

В аеровокзалах передбачаються спеціальні зали для тих, хто зустрічає (meeting point). Усі публічні приміщення аеропорту і терміналів оснащені єдиною мережею аудіо- і відеоінформації.

За характером потоку пасажирів аеровокзали поділяються на міжнародні, внутрішні і місцеві.

Залежно від умов експлуатації, пропускної спроможності і з метою уніфікації технологічних процесів аеровокзали поділяються:

- на малі з пропускною спроможністю 50-400 пасажирів за годину;
- середні з пропускною спроможністю 400-800 пасажирів за годину;
- великі з пропускною спроможністю 800-1500 пасажирів за годину.

У світі нараховується близько 1000 міжнародних аеропортів. Близько 50 з них мають найвищу пропускну спроможність – понад 10 млн пасажирів за рік, а 20 – понад 30 млн пасажирів за рік. Більшість з них знаходяться в США – це, зокрема, «Chicago-O’Hare», «Atlanta», «Los Angeles», «Dallas», «San Francisco», «New York – JFK». Серед найбільших аеропортів Європи – «Heathrow» (Лондон, Великобританія), «Frankfurt» (Німеччина), «Paris Charles de Gaulle» (Франція), «Schiphol» (Амстердам, Нідерланди), «Barajas» (Мадрид, Іспанія) та ін. В Азії – це «Токуо» (Японія) і «Кімпо» (США, Південна Корея) [16].

В Україні діє 30 аеропортів, з них тільки 16 аеропортів мають міжнародне значення. Найвища завантаженість спостерігається в 10 аеропортах. У 16 аеропортах відкриті пункти пропускання через державний кордон, що дає змогу виконувати міжнародні рейси. 11 аеропортів мають дозволи на польоти тільки в країни СНД, вісім аеропортів – тільки в межах України.

Згідно з розробленими заходами з оздоровлення авіаційної галузі сім стратегічно важливих аеропортів – «Бориспіль», «Жуляни», «Сімферополь», «Донецьк», «Одеса», «Львів», «Дніпро» – були об’єднані в державну компанію «Аеропорти України». Частка цих аеропортів складає 80 % усіх пасажирських перевезень в Україні.

Найсучаснішим на сьогодні в нашій країні є аеропорт «Бориспіль», який приймає регулярні рейси 38 іноземних і 32 українських авіакомпаній, обслуговує за добу близько 10 тис. пасажирів на виліт і приліт (влітку ця цифра збільшується до 15 тис.). Аеропорт надає понад 50 видів різних послуг пасажирам [27].

Іншим важливим компонентом матеріальної бази пасажирського повітряного транспорту є парк літаків. Він складається з різних за видами, потужністю, функціональним призначенням літальних засобів і апаратів.

Літальні засоби можуть бути класифіковані і за іншими ознаками. Наприклад, за пасажиромісткістю повітряні судна поділяються на малі (до 40 місць); середні (до 200 місць); великі (до 350 місць).

За швидкістю руху літаки поділяються на надзвукові (більше 2000 км/год) і з дозвуковою швидкістю (до 950 км/год).

Основну частку міжнародних далеко- і середньомагістральних комерційних рейсів забезпечують турбореактивні широкофюзеляжні пасажирські літаки виробництва компаній «Airbus Industry» і «Boeing». Найбільш популярними є пристосовані для авіаліній малої і середньої довжини «Boeing-737», «A-320» та далекомагістральні «Boeing-747», «Boeing-777», «A-300», «A-340», «A-380».

Класифікація повітряного флоту:

- 1) за видами:
 - пасажирські;
 - вантажні;
 - навчальні;
 - спортивні;
 - спеціалізовані (застосовуються для обслуговування різних галузей);
 - повітряні таксі, що оперують як чартери;
 - літаки, що належать підприємствам і фірмам;
- 2) призначенням:
 - спеціальні літаки для аерофотознімань, пожежні, медичні і т. д.;
 - приватні літаки для бізнесу і подорожей;
 - спортивні літаки;
- 3) типом двигунів:
 - поршневі;
 - турбінні;
 - турбореактивні;
- 4) кількістю двигунів, їхнім розміщенням, типом шас:
 - сухопутні;
 - гідролітаки;
 - амфібії;
- 5) дальністю польоту і місткістю літака:
 - магістральних сполучень;
 - місцевих сполучень.

Літак «Airbus-380» зараз є найбільшим пасажирським авіалайнером у світі: розмах крил становить 79,8 м, довжина 72,7 м, висота 24,1 м. Максимальна дальність польоту без дозаправлення 1500 км. Лайнер має дві палуби. Кількість пасажирських місць у салонах літака залежить від компонування відповідно до класу обслуговування і може перевищувати 600 од.

На малих і середньомагістральних перельотах експлуатуються літаки «McDonnell Douglas DC-9», «Bae-146 Embraer», «ТУ-13», «ТУ-1546», «Як-42».

Розвиток повітряних перевезень супроводжується постійним удосконаленням матеріальної бази пасажирського повітряного транспорту, використанням нових методів і прогресивних технологічних і організаційних рішень у процесі його експлуатації.

Для польоту літаків певним маршрутом виділяються повітряні смуги шириною приблизно 30 км. Шлях, по якому здійснюється політ, називається повітряною трасою, а її проєкція на землю – наземною трасою повітряної лінії.

Повітряна лінія – це постійний маршрут регулярних польотів літаків між наземними пунктами, забезпечений наземним устаткуванням для обслуговування польоту.

Сукупність усіх повітряних ліній і пристроїв, призначених для забезпечення регулярних польотів цивільної авіації, складає мережу повітряних шляхів сполучення.

Повітряні лінії поділяються на місцеві, регіональні, національні і міжнародні.

Польоти для перевезення пасажирів, здійснювані за твердим розкладом (річним або сезонним), називаються регулярними перевезеннями. Рейси, виконувані за замовленням, – це чартерні перевезення.

Регулярні рейси проводяться за встановленими напрямками з частотою, обумовленою попитом пасажирів.

Виділяють декілька типів авіарейсів: щоденний авіарейс; щотижневий рейс; додатковий рейс; спеціальні, замовлені рейси.

За часом доби розрізняють денні рейси або нічні.

Денні рейси звичайно проводяться на коротких трасах між парами міст або туристичних центрів.

Нічні рейси плануються і виконуються з різною метою, наприклад для зручності туристів і скорочення витрат денного часу на перевезення, розвантаження денної програми туристів. Нічні рейси використовуються також на протяжних дальніх маршрутах, наприклад при трансокеанських польотах.

При пасажирських авіаперевезеннях розрізняють також прямі і стикувальні маршрути. Прямий політ або прямий рейс – це переліт між двома точками з однією або декількома посадками, але без зміни літака. Для великої кількості напрямків (особливо дальніх) пасажирам доводиться здійснювати пересадку на рейси інших авіакомпаній і продовжувати політ. Формування маршруту за замовленням клієнтів є турботою агентів з продажу квитків.

Приєднаний, стикувальний, суміжний, узгоджений рейси – це рейси раціонального планування часу перевезення і зручності пасажирів при пересадки з одного маршруту на інший.

Більшість авіакомпаній світу надає послуги з перевезення туристів у режимі:

- рейсових регулярних перевезень;
- чартерних перевезень;
- обслуговування бізнес- і конгрес-турів за системою бізнес-офісу;
- індивідуальне обслуговування туристів.

Основними критеріями при виборі конкретного авіаперевізника є швидкість доставляння до кінцевого пункту поїздки; комфортабельність польоту; рівень тарифів і наявність пільг; надійність і репутація авіакомпанії.

8.3. Трансформація авіаційної галузі в умовах структурних змін світової економіки

Авіаційна галузь з початку світової пандемії зазнала значних позапланових змін і продовжує свою трансформацію. Змін зазнали як виробники, так і експлуатанти повітряних суден, багато авіакомпаній припинили своє існування, інші зазнали значного скорочення як парку літаків, так і кількості авіапослуг. Пандемія COVID-19 мала значний вплив на Світову цивільну авіацію, і на подолання наслідків глобального карантину, за різними оцінками, піде кілька років. Економічні збитки, яких зазнала авіаіндустрія за поточний рік, можна співставити зі збитками від серйозного воєнного конфлікту. Так, Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) оцінює мінімальний річний збиток авіакомпаній у розмірі 280 млрд євро. На думку генерального директора IATA Олександра де Жюньяка, у фінансовому відношенні 2020 р. стане найгіршим роком в історії авіації [11].

Відновлення авіації можливе лише через перезавантаження галузі з запровадженням заходів, узгоджених з Міжнародною організацією цивільної авіації. Оскільки близько 10 % світового ВВП припадає на туризм, а його більша частина залежить від авіаперевезень, то відновлення галузі стане важливою складовою відновлення світової економіки. Зрозуміло, що єдиним виходом з такої ситуації буде трансформація світової авіаційної галузі. Можна говорити про зміни як у структурі доходів, так і видатків, відбудеться зміна ризиків і маржинальності в технологічному ланцюгу. Слід також очікувати подальше скорочення

операційних видатків за рахунок збільшення механізації, енергоспоживання та подальшого зниження частки людської праці. Очікувано, що більшість продажів і реєстрація буде здійснюватися онлайн, як і більшість інших сервісів. Компанії будуть вимушені шукати дешевші технології, починаючи з пального і закінчуючи впровадженням безпілотних комплексів для управління повітряним судном. Слід очікувати також поступового зростання цін і паралельно перерозподілу ринків, монополізації окремих територій і напрямків.

Зрозуміло, що в кожній країні буде власна специфіка та правила гри, але в умовах глобальних змін тренди будуть саме такими, з чим погоджується більшість авіаційних аналітиків. Прогнозують, що країни з великим внутрішнім ринком будуть впроваджувати механізми протекціонізму, держдопомоги і фінансової підтримки критично важливих національних авіакомпаній, обмеження для іноземних авіакомпаній. Країни з обмеженим внутрішнім ринком і слабкою економікою будуть зацікавлені в забезпеченні власним громадянам можливості дешево вилетіти за кордон на роботу. Такі країни будуть обслуговуватися переважно лоукостами на фоні вимирання місцевих авіакомпаній.

Серед чинників, які будуть сприяти відновленню авіації у 2021 р., будуть ціни на авіаційне паливо та вантажні авіаперевезення. Щодо цін на паливо, то якщо у 2019 р. ціна авіаційного палива складала 77 дол., то у 2020 р. ціна складала 36,8 дол. Очікується, що вартість палива сягне менше 15 % у структурі загальних витрат, що буде стимулювати авіакомпанії нарощувати обсяги авіаперевезень. Ще один стимул – це вантажні авіаперевезення, збільшення яких прогнозують на рівні 14 % порівняно з 2019 р. На початку економічного підйому підприємствам знадобиться швидко збільшувати власні запаси, отже, попит на такий вид послуг є очікуваним [10].

З початком повномасштабного вторгнення росії в нашу державу відбуваються негативні зміни в роботі авіаційного транспорту, які виражаються в закритті неба над Україною та припиненні діяльності

авіаційних компаній. На рис. 8.1 і 8.2 показано, які внутрішні авіарейси здійснювалися у 2012 р. і які зміни відбулися у 2022 р.

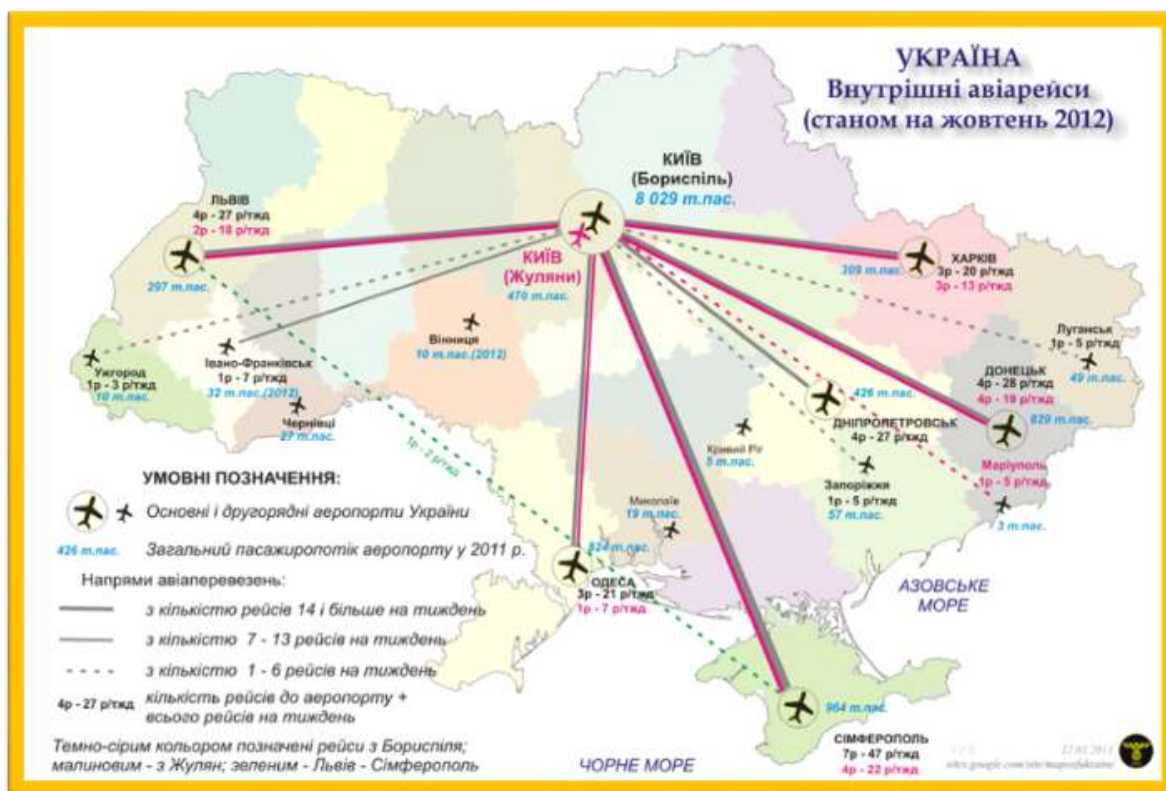


Рис. 8.1. Напрямки авіаційних перевезень станом на жовтень 2012 р.

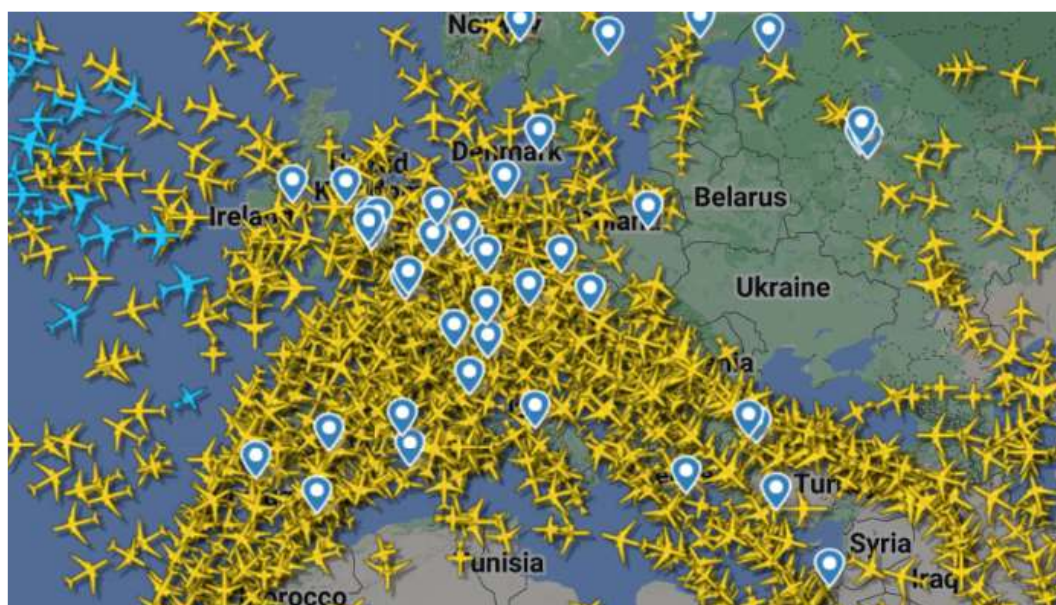


Рис. 8.2. Небо над Україною від 24 лютого 2022 р.

Запитання для самоперевірки до розділу 8

1. Основні техніко-економічні характеристики пасажирського повітряного транспорту.
2. Класифікація повітряного флоту.
3. Основні напрями розвитку авіаційної промисловості України.
4. Головні завдання авіаційних підприємств на ринку транспортних послуг.
5. Авіаційний туризм.

Тестові запитання до розділу 8

1. Що виступає аргументом на користь вибору авіаційного виду транспорту туристами:
 - 1) найдешевший вид транспорту;
 - 2) найшвидший і найзручніший вид транспорту при перевезеннях на дальні відстані;
 - 3) відносно екологічно чистий;
 - 4) регулярність перевезень?
2. Чинники, що найбільше впливають на перебіг процесів взаємодії авіації та туризму:
 - 1) конкурентна боротьба різних видів транспорту;
 - 2) доставляння багажу до пункту призначення;
 - 3) технічний прогрес, що призвів до зростання комфортності та екологічності авіаційного транспорту, збільшення дальності польотів і зниження вартості послуг;
 - 4) перевезення туриста до пункту призначення.
3. Яка країна має найбільшу кількість аеропортів:
 - 1) Канада;
 - 2) Бразилія;

3) Німеччина;

4) США?

4. Кого можна вважати перевізником на авіаційному транспорті:

1) суб'єкт господарювання, що здійснює перевезення групи осіб, які мають спільну мету подорожі;

2) суб'єкт господарювання, який надає послуги з перевезення пасажирів;

3) юридичну чи фізичну особу, яка здійснює перевезення пасажирів і багажу між пунктами, розташованими на території України;

4) юридичну чи фізичну особу, яка надає послуги з перевезення пасажирів або вантажів?

5. Укладення договору повітряного перевезення та його умови підтверджуються;

1) квитком;

2) дорожньою відомістю;

3) договором перевезення пасажирів;

4) договором перевезення туристів.

Практичні завдання до розділу 8

Завдання 1

Запропонуйте заходи підвищення ефективності системи транспортної логістики аеропорту.

Завдання 2

Виконайте SWOT-аналіз для оцінювання доцільності проведення трансформації авіаційної галузі України в умовах структурних змін світової економіки. Запропонуйте шляхи подолання проблем, що виникають на авіаційному транспорті.

9. МЕНЕДЖМЕНТ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ НА ВОДНОМУ ТРАНСПОРТІ. ОСОБЛИВОСТІ НАДАННЯ ПОСЛУГ ТРУБОПРОВІДНИМ, ПРОМИСЛОВИМ, СПЕЦІАЛЬНИМ І НЕТРАДИЦІЙНИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ

9.1. Сучасний стан інфраструктури водного транспорту

Роль внутрішнього водного транспорту визначається географією українських річок і озер, а також сезонністю їх використання. Можливості внутрішніх водних шляхів у 2019-2020 рр. використовувалися лише на 15 %, а зараз не більш ніж на 4 %.

Найбільші компанії, що працюють на цьому ринку, є збитковими. Останнє десятиліття, починаючи з 2001 р., обсяги перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами мали стабільну тенденцію до зростання. До 2007 р. їхні обсяги досягли 15,1 млн т, але за рахунок падіння під час економічної кризи в другій половині 2008 р. було скорочено понад 25 % і скоротилися до 11,3 млн т. Спад тривав і далі: маємо 5,1 млн т у 2009 р. і 3,5 млн т у 2010 р. Аналогічна ситуація і з обробкою вантажів у річкових портах: 18,7 млн т у 2007 р., 14,5 млн т – 2008 р., 4,9 млн т – 2009 р. [26].

Фактично можна стверджувати, що сьогодні по Дніпру нема судноплавства, адже до розвалу СРСР цією водною артерією транспортувалося до 100 млн т вантажів на рік.

Отже, за весь час незалежності України ступінь використання річкової інфраструктури для вантажоперевезень жодного разу не перевищила 15 %, а зараз і зовсім мізерно малий, і пропускні можливості цієї інфраструктури також низькі. Строк служби судноплавних шлюзів досяг на сьогодні 25-75 років. Контрольні параметри технологічного обладнання шлюзів або вже досягли, або перевищують допустимі значення. Більш того, габарити, вантажопідйомність і швидкість руху

суден вже давно перевищили ті, на які розраховані ці споруди, що прискорює руйнування інфраструктури. Уся справа в тому, що утримання інфраструктури внутрішніх водних шляхів сьогодні здійснюється переважно за рахунок бюджетних коштів. А фінансування в останні роки не перевищувало 50 % необхідного, а в кризовий 2009 р. скоротилося ще більше, склавши лише 35 % потреб. Недофінансування утримання основних водних шляхів і гідротехнічних споруд призвело до різкого скорочення обсягів днопоглиблювальних робіт, зменшення кількості і протяжності судноплавних шляхів.

Ринок річкових вантажоперевезень аж ніяк не є прикладом досконалої конкуренції, хоча явних обмежень для його існування нема. За даними статистичних видань, на внутрішніх водних шляхах зареєстровано 1295 вантажних суден, однак в основному це судна малої водотоннажності; до них також належать судна, які не експлуатуються через незадовільний технічний стан. Судноплавні компанії збиткові.

Найбільші судноплавні компанії України:

- 1) Державна судноплавна компанія «Укртанкер»;
- 2) судноплавна компанія «Укррічфлот» (створена в 1992 р. на базі Міжгалузевого державного об'єднання річкового флоту «Укррічфлот»), має власну інфраструктуру та надає комплексні логістичні послуги, використовуючи річку Дніпро;
- 3) судноплавна компанія ТОВ СП «НІБУЛОН» (створена у 2009 р.);
- 4) суднобудівний завод «Океан»;
- 5) Чорноморський суднобудівний завод;
- 6) судноплавна компанія «Укрферрі», має офіційний статус національного поромного перевізника;
- 7) ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (засноване в 1944 р.);
- 8) судноплавна Компанія «АРГО» (заснована у 2001 р.). Охоплює групу компаній ООО СК «АРГО» та ООО СК «ЕНІРЕ», що протягом

десятиліття виконують вантажні перевезення водними шляхами України, Туреччини, Румунії, Болгарії, росії та інших країн.

Географія перевезень охоплює розгалужену мережу в акваторіях Чорного, Азовського, Середземного, Адріатичного морів, а також річок Дніпро і Дунай (до порту «Будапешт»). У власності компанії перебуває власний флот у кількості 10 од. загальним тоннажем 35 000 т. Більша частина флоту ходить під українським прапором, що у свою чергу забезпечує значні надходження до державного бюджету, а також нові робочі місця для громадян нашої країни.

Морських портів України налічують 13, управління адміністраціями яких здійснює Адміністрація морських портів України:

- 1) Білгород-Дністровський морський порт;
- 2) Бердянський морський порт;
- 3) Ізмаїльський морський порт;
- 4) Маріупольський морський порт;
- 5) Миколаївський морський порт;
- 6) Одеський морський порт;
- 7) спеціалізований морський порт «Ольвія»;
- 8) Морський порт «Південний»;
- 9) Ренійський морський порт;
- 10) Скадовський морський порт;
- 11) морський порт «Усть-Дунайськ»;
- 12) Херсонський морський порт;
- 13) морський порт «Чорноморськ».

Ще п'ять морських портів – Севастополь, Ялта, Керч, Феодосія та Євпаторія в АР Крим – закриті для судноплавства до відновлення конституційного ладу.

Про те, що ринок річкових вантажоперевезень відкритий для нових гравців, можна говорити на прикладі компанії «Нібулон», яка з моменту

свого створення пережила всі етапи розвитку країни, зміни в економічній і політичній ситуації та законодавчому полі, показавши здатність до виживання і стабільного розвитку. Компанії довелося лише обзавестися власним флотом і за короткий час вдалося зайняти чільне місце в судноплавному бізнесі. На сьогодні компанія має у своєму розпорядженні флот загальною водотоннажністю 108 тис. т, що дало їй змогу у 2010 р. перевезти 800 тис. т вантажів. Керівництво компанії ставило перед собою завдання з реалізації інвестиційної програми, яка б дозволила повернути річкам Дніпро і Південний Буг статус провідних транспортних артерій країни.

На відміну від інших компаній на ринку вантажоперевезень, для яких ця діяльність є основним бізнесом, «Нібулон» будує флот і розвиває річкові перевезення як додаткову ланку зерноторговельного бізнесу. «У нас є ряд пропозицій щодо того, щоб возити нашим флотом і інші вантажі для сторонніх компаній. Але поки нам це нецікаво, оскільки флот повністю завантажений зерном. Наші цілі амбітні, але ми їх досягаємо крок за кроком. Ми вже створили найпотужнішу в Україні сучасну логістичну інфраструктуру, яка включає розвинену мережу елеваторів і перевантажувальних терміналів із загальним обсягом зберігання зерна понад 2,25 млн т і найсучасніший флот, який налічує вже 85 од. Нам вдалося змінити логістичну карту країни і переорієнтувати свої вантажопотоки на річки», – зазначає генеральний директор «Нібулона».

«Нібулон» вибрав ефективну модель розвитку, є компанії-послідовники, які теж перебудовують свої логістичні системи за цим прикладом.

«Нібулон» – не єдина компанія, яка в таких несприятливих умовах для ведення бізнесу активно інвестує в його розвиток. Експерти вважають, що вкладати кошти в збитковий сьогодні бізнес інвесторів змушує перспективність цього напряму діяльності, який у майбутньому змусить посунути своїх конкурентів – залізничний і автомобільний транспорт.

«Одна з основних проблем річкових перевезень сьогодні – це відсутність законодавства, яке не можуть прийняти ось уже більше десятка років. У випадку з Дунаєм – це ще й проблема «третього прапора». Тобто основні конкуренти України в перевезеннях по Дунаю вже давно вступили в ЄС, що дає їм змогу возити вантажі будь-якого походження в межах ЄС. Для України ж, як країни «третього прапора», можливість транспортування обмежена власними експортно-імпортними вантажами», – відзначає експерт, який побажав залишитися невідомим, додаючи, що інтенсифікація внутрішніх річкових вантажопотоків лише питання часу.

Для перевезення туристів по Дніпру в період проведення Євро-2012 було залучено додатковий пасажирський флот вітчизняних та іноземних перевізників. Одним із пріоритетних маршрутів став «Київ-Тарасова гора» (м. Канів), а також відновлення пасажирського судноплавства по Десні до Чернігова.

9.2. Особливості надання транспортних послуг трубопровідним транспортом

Трубопровідний транспорт відрізняється найменшою собівартістю і використовується для перекачування нафти, нафтопродуктів, газу, а також деяких хімічних продуктів (зокрема аміаку). Він є одним з найбільш ефективних, оскільки порівняно з залізничним і автомобільним транспортом доставляння нафти ним у три рази дешевше. Перевагами цього виду транспорту є можливість функціонування протягом усього року, висока продуктивність праці, відносно мала кількість обслуговуючого персоналу мінімальні втрати при транспортуванні, можливість прокладання трубопроводів незалежно від рельєфу, безперервність процесу транспортування, а також його екологічна чистота. Це відносно новий вид транспорту.

Трубопровідний транспорт в Україні є одним з найбільш розвиненим і складається з двох видів – газопроводів і нафтопроводів. За обсягом транзиту трубопровідний транспорт є першим. На сьогодні Україна – найбільший у світі транзитер природного газу. Системами магістральних газопроводів, що перебувають у користуванні НАК «Нафтогаз України», російський природний газ надходить до країн Західної, Центральної та Східної Європи. Ці системи технологічно пов'язані з аналогічними магістральними газопроводами росії, Білорусі, Молдови, Румунії, Угорщини, Словаччини та Польщі, а через них із газопроводами всього Європейського континенту. Пропускна спроможність вітчизняної газотранспортної системи на вході становить 290 млрд м³, а на виході (у країни Західної, Центральної та Східної Європи, а також Молдову і на південь росії) – майже 170 млрд м³ на рік. За програмою розширення потужностей для транзиту газу і забезпечення його надійності, передбачено будівництво чотирьох компресорних станцій на першій нитці газопроводу «Торжок – Долина» (довжиною 529 км) і другої нитки цього газопроводу з двома компресорними станціями; другої нитки газопроводу «Ананьїв – Ізмаїл» (довжиною 377 км) із трьома компресорними станціями; газопроводу-перемички «Тальне-Ананьїв» (довжиною 190 км), а також розширення газопроводу «Долина-Ужгород». Газопроводом «Хуст-Сату-Маре» (довжиною 35 км і річною продуктивністю до 10 млрд м³), введеним в експлуатацію в 1999 р. з метою подавання газу в Румунію, його додаткові обсяги наявною системою надходять до Туреччини і Балканських країн. Тим часом будівництво другої нитки газопроводу «Ананьїв – Ізмаїл» (річною продуктивністю 18 млрд м³), компресорних станцій «Тарутине» і «Ананьїв», газопроводу-перемички «Тальне-Ананьїв» не тільки повністю задовольнить перспективні потреби в транзиті російського газу до країн цього регіону, але і створить умови для подальшого нарощування цієї системи. Газопровідний транспорт є не

тільки найбільш ефективним, а й фактично єдиним видом транспорту в Україні для транспортування газу. Загальна протяжність газопроводів України складає 38 тис. км.

Газотранспортна система України продовжує свій розвиток, будуючи нові трубопроводи, що дає змогу більш ефективно транспортувати газ по території України.

Основу становлять магістральні газопроводи, збудовані в 1950–60-х рр. для експорту газу з України. Нове будівництво та реконструкція газопроводів і компресорних станцій дадуть змогу підвищити потужність і надійність наявної транзитної системи газопроводів, забезпечити перспективні потреби нашої країни в транзитних поставках газу.

На рис. 9.1 і 9.2 зображена карта нафтопроводів і газопроводів в Україні.



Рис. 9.1. Нафтопроводи в Україні



Рис. 9.2. Газопроводи в Україні

В умовах повномасштабного вторгнення з боку сусіда-агресора «Нафтогаз» ще у травні 2022 р. відмовився приймати російський газ через газорозподільний пункт «Сохрановка» на окупованій російською армією території Луганської області та запропонував «Газпрому» перекинути всі транзитні обсяги на підконтрольний українцям інший пункт – «Суджа». Росіяни відмовилися, українці звернулися до арбітражу. У разі відключення транзиту через «Суджу» прокачування газу буде можливим лише через Туреччину на південь Європи [21].

Загалом Україна та країни Європи займаються пошуком нових шляхів транспортування нафти і газу. Так, відкриття альтернативного підводного газопроводу до Польщі з Норвегії назвали «кінцем російського домінування в газовій сфері».

9.3. Організація надання послуг промисловим, спеціальним і нетрадиційними видами транспорту

Промисловий транспорт безпосередньо бере участь у виробництві продукції, переміщень предметів праці, а потім разом з транспортом загального користування продовжує процес виробництва в галузі обертання, доставляє продукцію споживачеві.

Промисловий транспорт виконує технологічні перевезення, тобто переміщення палива та сировини в локальних межах підприємств (внутрішні технологічні перевезення), і ввезення (вивезення) вантажів на інші види транспорту (зовнішні перевезення). Визначну роль промисловий транспорт відіграє в роботі підприємств чорної металургії, вугільної, хімічної, будівельної, лісової, дерево- та нафтопереробної та інших галузей.

Залежно від призначення промисловий транспорт поділяється на внутрішній і зовнішній.

Внутрішній транспорт забезпечує внутрішньоцехові і міжцехові перевезення в межах одного підприємства.

Зовнішній транспорт знаходиться на стику з транспортом загального користування. Його основна функція полягає в доставлянні сировини, палива, матеріалів з магістрального транспорту на підприємства та готової продукції у зворотному напрямку.

Як промисловий транспорт використовують залізничний, автомобільний, річковий, морський, повітряний і трубопровідний або поєднання цих видів транспорту. Разом із тим широко використовують для внутрішньоцехових і міжцехових перевезень конвеєри, транспортери, електро- і автокари та ін.

Внутрішньовиробничі перевезення на підприємствах різних галузей народного господарства виконують близько 100 тис. автомобільних

господарств. Для цього використовують також багато господарств водного транспорту, конвеєрів, гідротрубопроводів, пневмотрубопроводів, канатно-підвісних доріг.

Основу зовнішнього промислового транспорту складають залізничний і автомобільний транспорт, частка яких становить більше 80 % усіх внутрішньовиробничих перевезень. У забезпеченні взаємодії підприємств різних галузей промисловості і транспорту сфери обертання головну роль відіграють залізничні під'їзні шляхи незагального користування, які не входять до загальної мережі залізниць, але пов'язані з нею рельсовою колією.

Забезпечення раціонального обслуговування транспорту промислових підприємств – дуже складне завдання. При його вирішенні необхідно забезпечити максимальне скорочення часу знаходження рухомого складу на підприємстві, їхнього пробігу шляхами загального користування та промислових підприємств, а також можливу концентрацію перероблення вантажів, відповідаючи потребам технології виробництва, найкращому використанню транспортних засобів і капіталовкладень. Істотне значення має при цьому чітка взаємодія в роботі залізничного (зовнішнього) транспорту з внутрішнім транспортом підприємств.

Використовуються два способи транспортного обслуговування промислових підприємств. Перший спосіб пропонує взаємопов'язану єдиним технологічним процесом роботу зовнішнього та внутрішнього транспорту, кожний з яких має власні локомотиви, шляховий розвиток, вагони тощо. Другий спосіб – це транспортне обслуговування підприємств засобами залізниці загального користування, до обов'язків промислових підприємств в цьому випадку входить лише виконання вантажно-розвантажувальних операцій.

Для поліпшення роботи промислового транспорту проводиться збільшення розрізнених транспортних цехів підприємств одного промислового району, створюються комерційні об'єднання, залізничні або комплексні залізнично-автомобільні господарства. Такі об'єднання з'єднують транспорт промислових підприємств.

Одночасно в транспортних об'єднаннях створюються сприятливі умови для посилення технічного обладнання промислового залізничного транспорту, введення нової техніки, покращання механізації та автоматизації транспортних вантажно-розвантажувальних робіт, значного зниження нерівномірності та підвищення ритмічності транспортної роботи, більш ефективного використання локомотивів, вантажно-розвантажувальної техніки, створення технічного обладнання ремонтного господарства, підвищення темпів зростання продуктивності.

Одним з найважливіших напрямів підвищення ефективності роботи промислового залізничного транспорту є розширення сфери застосування електричної тяги.

Важливим резервом підвищення ефективності роботи промислового залізничного транспорту є вдосконалення технологічних процесів під'їзних колій. Як правило, найбільш інтенсивно експлуатуються під'їзні колії металургійних комбінатів, рудників, шахт, кар'єрів, великих машинобудівних і нафтопереробних заводів, хімічних комбінатів тощо. Ці під'їзні колії відрізняються відносно розвинутою схемою, обладнані різними вантажно-розвантажувальними механізмами, мають сучасний рухомий склад.

Усе це створює сприятливі умови для формування відправних маршрутів. Розвитку відправної маршрутизації сприяє збільшення вантажних перевезень і пов'язане з ними створення на під'їзних шляхах високопродуктивного вантажно-розвантажувального комплексу.

Одним зі шляхів підвищення ефективності роботи промислового транспорту є введення різноманітних видів безперервного транспорту, конвеєрного, гідротранспортного, канатно-підвісного.

Конвеєрний транспорт розвивається на базі багатопровідних стрічкових конвеєрів для транспортування сипких вантажів, крутонахилених стрічкових конвеєрів, конвеєрних стрічок зі сталевим осердям, а також морозостійких і для транспортування гарячих матеріалів.

Зростаючі масштаби перевезень вантажів і збільшення відстаней транспортування, спорудження магістралей у віддалених і важкодоступних районах з суворим кліматом, необхідність організації транспортного обслуговування великих міст і виробничих об'єктів, підвищення швидкості, надійності комунікацій, поліпшення комфорту і зниження вартості перевезень – усе це потребує розвитку нових нетрадиційних транспортних засобів, особливо промислового призначення. Більшість з них існує у вигляді проєктів, частка яких вже реалізована.

Разом із тим більшість ідей про стан і створення нових видів транспорту існує вже давно, але реалізуються вони на сучасній техніці тільки зараз. До таких видів транспорту належать системи, що відрізняються від традиційних принципом дій, конструкцією двигуна: судна на повітряній подушці, поїзди на магнітному підвісі, дирижаблі.

Ведуться роботи зі створення транспортних засобів на магнітній підвісці. Розроблено проєкт такого шляху. Найбільше застосування для цього транспорту – з'єднання великих міст з містами-супутниками, аеропортами. Роботи ведуться у двох основних напрямках: для міського (приміського) транспорту і швидкісного міжміського. Апарати міського і приміського промислового транспорту можуть мати максимальну швидкість до 300 км/год, а міжміські – у межах 400-600 км/год.

Запитання для самоперевірки до розділу 9

1. Водний транспорт України: проблеми та перспективи розвитку.
2. Ринок річкових вантажоперевезень в Україні.
3. Переваги використання водного транспорту.
4. Головні завдання трубопровідного транспорту на ринку транспортних послуг.
5. Шляхи удосконалення роботи промислового транспорту.

Тестові запитання до розділу 9

1. Який з видів транспорту є найдешевшим:
 - 1) морський;
 - 2) річковий;
 - 3) трубопровідний;
 - 4) залізничний?
2. Як зростання цін на енергоносії впливає на економіку України:
 - 1) зростання рівня світової інфляції;
 - 2) призводить до зменшення цін на більшість товарів і послуг, вироблених в Україні;
 - 3) призводить до зростання обсягів кредитування;
 - 4) призводить до зростання цін на більшість товарів і послуг, вироблених в Україні?
3. Назвіть кількість морських портів в Україні:
 - 1) 13;
 - 2) 8;
 - 3) 15;
 - 4) 10.
4. Внутрішній промисловий транспорт забезпечує:
 - 1) внутрішньоцехові і міжцехові перевезення в межах одного підприємства;

- 2) участь у виробництві продукції, переміщенні предметів праці;
- 3) раціональне забезпечення транспорту сировиною та матеріалами;
- 4) доставляння сировини, палива, матеріалів із магістрального транспорту на підприємства та готову продукцію в зворотному напрямку.

5. Конвеєрний транспорт розвивається на базі:

- 1) багатопровідних стрічкових конвеєрів для транспортування сипких вантажів;
- 2) конвеєрних стрічок;
- 3) стрічкових конвеєрів для транспортування гарячих матеріалів;
- 4) усі відповіді правильні.

Практичні завдання до розділу 9

Завдання 1

Дослідивши види послуг на водному, трубопровідному, промисловому, спеціальних і нетрадиційних видах транспорту, охарактеризуйте їх. Відповіді обґрунтуйте і наведіть у формі табл. 9.1.

Таблиця 9.1

Види послуг на водному, трубопровідному, промисловому, спеціальних і нетрадиційних видах транспорту

Вид транспорту	Послуга	Характеристика
1	2	3

Завдання 2

Виконайте SWOT-аналіз для оцінювання доцільності проведення трансформації водного транспорту України в умовах структурних змін світової економіки. Запропонуйте шляхи подолання кризових явищ.

10. СУЧАСНІ МЕТОДИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

10.1. Основні вимоги вантажовідправників і вантажоодержувачів до організації перевезень

Світовий досвід показує, що конкурентна боротьба з іншими видами транспорту за залучення нових вантажопотоків змушує залізниці безперервно поліпшувати транспортне обслуговування вантажовласників, підвищувати рівень сервісу, розширювати перелік пропонованих послуг.

Зростаючі вимоги відправників і одержувачів зводяться в основному до забезпечення надійності (збереження і безпеки) перевезень, доставляння вантажів за принципом «від дверей до дверей», заміни перевантаження перевезенням у транспортних ємностях, ув'язуванні графіка руху поїздів з технологією виробничих процесів (перехід від системи відправницьких маршрутів до системи технологічних маршрутів). Крім того, однією з головних вимог клієнтів є своєчасність відправлення та доставляння вантажів. Пов'язано це з прагненням більшості вантажовласників до скорочення запасів як у сфері виробництва, так і сфері обігу, оскільки їхні витрати на утримання запасів становлять за рядом галузей 20 і більше відсотків вартості продукції, що випускається.

Отже, у транспортному секторі сформувався попит на ті послуги, які допомагають клієнтові поліпшити становище на ринку транспортних послуг завдяки комплексному, що враховує його інтереси, точному і доступному, з точки зору тарифів, обслуговуванню.

Маркетингові підходи викликали необхідність вдосконалення діючих (традиційних) систем і технологій перевізного процесу. Потрібні були координація управління та уніфікація (приведення до однаковості, єдиної форми або системи) транспортного рухомого складу, вдосконалення всієї інфраструктури перевізного процесу, створення єдиної

мережі міжнародних ліній, єдиних тарифів і митних правил, узгодження графіків руху поїздів і способів їхнього формування тощо.

На сьогодні у зв'язку з новими економічними умовами, формуванням ринку транспортних послуг виникає необхідність впровадження нових методів і технологій доставляння вантажів, які базуються на концепції інтеграції транспорту і матеріально-технічного забезпечення.

10.2. Організація транспортних послуг

Перевізний процес включає операції, які зобов'язані виконувати відправники або одержувачі вантажу:

1) складання і передання станції декадних заявок на навантаження повагонних відправлень і вантажів у контейнерах;

2) оформлення облікових карток виконання плану перевезень вантажів;

3) заповнення перевізних документів та одержання дозволу (візи) на вивезення вантажу на станцію;

4) одержання на станції комерційних актів;

5) розкредитування перевізних документів – оформлення видавання вантажу за перевізними документами з видаванням накладної вантажоодержувачу під розписку в дорожній відомості;

6) підготовка вантажу до перевезення, доставляння його на вантажний двір станції та здавання на перевезення;

7) одержання вантажу, навантаження на автомобільний транспорт, доставляння та супроводження зі станції на свій склад;

8) одержання в товарній конторі квитанцій про прийняття вантажів для перевезення;

9) одержання накладних та інших документів на вантажі, що надійшли;

10) придбання і заповнення бирок маркування відправлень;

11) внесення платежів за перевезення вантажів і виконання додаткових операцій.

Окрім того, багато відправників і одержувачів зацікавлені в додаткових послугах транспортних операцій:

- попереднє повідомлення про підхід вантажу для розвантаження;
- інформація про час подання для навантаження чи розвантаження контейнерів, що доставляють автомобільним транспортом на склад одержувача;
- перевірка кількості місць і маси вантажу, коли залізниця робити це не зобов'язана;
- повідомлення одержувачів про відправлення на їхню адресу вантажів;
- виконання деяких операцій, пов'язаних із перевезенням зовнішньоторговельних вантажів;
- перепаккування, обшивання вантажів, відправлення тари, спеціальне маркування.

Для виконання всіх цих операцій потрібні висококваліфіковані працівники (експедитори), а також працівники для виконання вантажно-розвантажувальних робіт і супроводження вантажу зі складу станції до складу одержувача чи від складу відправника до складу станції. Утримання такого штату не вигідне для підприємств, що займаються перевезеннями.

Усі роботи, покладені на відправника та одержувача, можна поділити на чотири групи:

- транспортні – завезення і вивезення вантажу;
- вантажно-розвантажувальні – навантаження, розвантаження, сортування, пакування, комплектування дрібних відправлень у повагонну партію тощо;

- експедиторські – оформлення здавання вантажу до відправлення та одержання вантажів, що надійшли, внесення платежів за перевезення і додаткові операції;

- допоміжні – виконуються залежно від потреби в них [33].

Такі операції виконують спеціалізовані організації за дорученням відправників чи одержувачів, що називаються транспортно-експедиторськими та виступають посередником між вантажовласником і перевізником.

Експедиторські послуги можуть надавати як різні транспортні організації, так і організації-посередники. Підставою для надання експедиторських послуг є договір, який укладається між відправником, одержувачем і транспортно-експедиторською організацією. Стосунки сторін, не передбачені договором, регулюються законодавством. Транспортно-експедиторська організація має право взяти на себе весь комплекс послуг чи тільки частину залежно від укладеного договору. У договорі зазначають порядок і строки виконання операцій з обслуговування. Транспортно-експедиторські організації можуть виконувати деякі допоміжні операції: пакування, перепакування та поділ великих вантажів на більш дрібні, зміну пошкодженої тари, відправницьке маркування деяких вантажних місць, супроводження вантажів на шляху прямування, зберігання їх до відправлення тощо.

Обов'язком вантажовідправника є своєчасна підготовка вантажу до здавання.

Порядок виконання транспортно-експедиторських операцій з вантажами, які приймають до відправлення:

- вантажовідправник своєчасно, до подання вантажу для відправлення, подає до транспортно-експедиторської організації заповнену накладну відповідного виду транспорту і повідомлення (якщо послуга полягає в доставлянні вантажу на станцію чи в порт відправлення).

Оформляти накладну може транспортно-експедиторська організація за дорученням вантажовідправника.

Одержані накладні візуються безпосередньо транспортно-експедиторською організацією або через товарну контору залізниці, порту чи пристані. У більшості транспортно-експедиторських організацій існує такий порядок приймання та супроводження вантажу експедитором. На завізовані накладні транспортно-експедиторська організація виписує наряд у трьох примірниках. Своєчасно, перед днем приймання вантажів, транспортно-експедиторська організація дає своєму експедиторові або шоферу-експедитору накладну і два примірники наряду з відправлення (наряд і дублікат наряду) під розписку на корінці наряду, що залишається в транспортно-експедиторській організації для обліку.

Вантажовідправників повідомляють напередодні про час прибуття експедитора на склад за одержанням вантажу. Експедитор (шофер-експедитор), що має постійне доручення на право одержання вантажу, після прибуття на склад вантажовідправника передає останньому накладну і наряд на відправлення з дублікатом. Накладну, складену транспортно-експедиторською організацією, підписує вантажовідправник.

При здаванні вантажу відправником і прийнятті його експедитором визначають масу вантажу, зважуючи на вагах або обчислюючи загальну масу вантажу, який здають, виходячи з маси, зазначеної на вантажних місцях, чи стандартної маси вантажних місць. Приймання вантажу засвідчує підписом у наряді на відправлення експедитор. Наряд залишається у вантажовідправника. У дублікаті наряду на відправлення і дорожньому листі водія вантажовідправник відмічає час прибуття автомобіля на склад і відправлення його зі складу. Після прибуття на станцію, у порт чи на пристань експедитор здає вантаж за накладною на склад. Вагар складу розписується в дублікаті наряду на відправлення про прийняття вантажу та відмічає час прибуття і відправлення автомобіля.

Експедитор (шофер-експедитор) звітує перед транспортно-експедиторською організацією за дублікатом наряду на відправлення. На корінці наряду на відправлення роблять позначку про виконання операції.

Накладну від вагара складу передають у товарну (вантажну) контору станції, порту чи пристані, де її таксують, після чого виписують дорожню відомість. Товарний касир транспортно-експедиторської організації розкредитує в товарній конторі всі накладні на вантажі, що відправляються, тобто сплачує вантажовідправлення та одержує квитанцію на прийнятий для перевезення вантаж. Квитанції за здані до перевезення вантажі після їхньої обробки в розрахунковій групі передають вантажовідправнику.

Послідовність виконання транспортно-експедиторських операцій з вантажами, що прибувають на адресу вантажоодержувачів, у більшості транспортно-експедиторських операцій така. Після прибуття вантажів на станцію, у порт чи на пристань перевізні документи надходять у товарну (вантажну) контору; тут їх таксують у порядку контролю та перевірки сплат. Товарний касир транспортно-експедиторської організації розкредитує за вантажоодержувачів документи й одержує накладні на вантаж, що прибув з виписаними на них дозволами на вивезення зі станції, порту чи пристані.

У транспортно-експедиторській організації на кожну накладну чи групу накладних залежно від кількості вантажів для відправлення виписують по два примірники наряду на прибуття і реєстр. Експедитору передають накладну, дозвіл на вивезення вантажу, наряд на прибуття, реєстр у двох примірниках [31].

Під час приймання вантажу експедитор звертає увагу на його стан. У разі виявлення будь-яких пошкоджень чи псування вантаж не приймають, про що повідомляють транспортно-експедиторській організації, а вона викликає вантажоодержувача для перевірки вантажу.

Видавання вантажу експедитором (шофером-експедитором) на склад вантажоодержувача засвідчується підписом і штампом на наряді про прибуття, зазначають також час простою автомобіля. Накладну разом з реєстром передають (під розписку на другому примірнику реєстру) вантажоодержувачеві.

Експедитор (шофер-експедитор) звітує перед транспортно-експедиторською організацією про виконання операцій за нарядом і другим примірником реєстру.

10.3. Децентралізована і централізована організація перевезень

При організації доставляння продукції споживачам необхідно вирішити такі питання, як розмір вантажопотоків, напрямок, особливості перероблення, організації управління, а також синхронізація процесів виробництва і логістики. Для оптимізації процесів доставляння потрібне розроблення варіантів перевезень, процеси формування потоків, підготовка матеріалів до переміщення, розроблення графіків руху вантажопотоку.

Транспортно-експедиторським структурам різного рівня необхідно володіти резервами ресурсів і потужностей, оскільки їх відсутність значно знижує гнучкість, комплексність і не дає змогу здійснювати оперативне доставляння.

За способом організації вантажні перевезення поділяють на децентралізовані й централізовані, що бувають прямими, змішаними та комбінованими, а також контейнерними і пакетними [29].

При *децентралізованій організації перевезень* доставляння вантажів здійснює одержувач, який замовляє транспорт, виконує навантаження, експедирування та розвантаження вантажу. При цьому постачальник не

зацікавлений у механізації вантажних робіт, скороченні простоїв рухомого складу та ефективному його використанні.

Централізовані перевезення є прогресивним способом виконання транспортного процесу та експлуатації рухомого складу. Перевезення вантажів у такий спосіб дає змогу поліпшити використання рухомого складу, підвищити продуктивність праці на всіх стадіях переміщення вантажів, звільнити вантажовідправників і вантажоодержувачів від турбот про транспортування вантажів. При централізованих перевезеннях істотно скорочуються невиробничі простої транспортних засобів. Довші простої за умов «самовивезення» пояснюються такими причинами: вантаж не готовий до перевезення; не готові товарно-транспортні документи; відсутній чіткий графік, внаслідок чого виникають стихійні черги для завантаження.

Організація централізованих перевезень дає змогу вчасно підготувати вантаж і документи на нього для перевезення, а також скласти графік черговості подання і навантаження транспортних засобів. Скорочення приблизно втричі простоїв забезпечує зростання втричі кількості поїздок за один день. Усі перелічені вище чинники роблять рухомий склад більш продуктивним при централізованих перевезеннях у тоннах за годину приблизно в чотири рази, а в тонно-кілометрах за годину – більш ніж у шість разів, що сприяє зниженню собівартості перевезень у 2,5 рази.

Централізоване перевезення дає змогу широко використовувати контейнери й пакети, забезпечуючи цим такі переваги: скорочення кількості перевантажувальних операцій за рахунок поєднання дрібних вантажних місць в одне; спрощення приймання, сортування та видавання вантажів; механізація вантажно-розвантажувальних робіт. При цьому скорочується час на навантаження та розвантаження, а отже, зменшуються простої транспортних засобів, підвищується їхня продуктивність, знижуються витрати вантажів при транспортуванні.

При децентралізованому перевезенні вантажів для навантаження автомобілів споживачі користуються послугами вантажників та експедиторів. Тому виникають не тільки додаткові транспортні витрати споживачів, а й витрати, пов'язані з непродуктивними витратами часу вантажників та експедиторів.

Важливою організаційною перевагою централізованих перевезень є чіткий розподіл зобов'язань і відповідальності між вантажовідправником, вантажоодержувачем та автотранспортною організацією. Це є передумовою організації ефективного технологічного процесу, у якому кожен з учасників доставляння спеціалізується на конкретних видах робіт, несе за них матеріальну відповідальність, а отже, зацікавлений у підвищенні якості та ефективності кожної операції. Усе це зменшує сумарні витрати на переміщення вантажів від виробників до споживачів.

10.4. Організація перевезень вантажів у змішаному сполученні

Одним із найбільш поширених видів взаємодії різних видів транспорту, що потребує відповідної координації на всіх стадіях перевізного процесу, є організація перевезень вантажів в *змішаному сполученні*.

Ще в кінці XIX ст. склалися основні прийоми кооперації коштів двох-трьох галузей у вигляді змішаних (комбінованих) (від англ. *to combine* – об'єднувати) або мультимодальних (від англ. *multi* – багато, *modal* – вид, форма) сполучень [30].

Змішані перевезення неможливі без уніфікації та укрупнення вантажних місць. У результаті з'явилися контейнери, контрейлери, піддони, намітилися тенденції до створення транспортно-технологічних систем змішаних перевезень вантажів.

При перевезенні вантажів у змішаному сполученні з'являються додаткові вантажні операції з перевалки або перевантаження вантажів з одного виду транспорту на інший і пов'язані з цим додаткові транспортні витрати, які при відповідній координації перевізного процесу компенсуються завдяки застосуванню більш раціональних схем і маршрутів перевезень, зменшенню затримок вантажів у шляху і скороченню простоїв рухомого складу на основі впровадження єдиного технологічного процесу і синхронізації роботи різних видів транспорту.

Перевезення вантажів у змішаному сполученні припускають участь двох і більше видів транспорту, які працюють послідовно. При цьому транспортування здійснюється кожним видом транспорту за окремим перевізним документом – від вантажовідправника до пункту перевалки та від пункту перевалки до споживача.

Найбільш ефективним різновидом змішаних перевезень вантажів за участю декількох видів транспорту є прямі змішані перевезення, при яких транспортування на всьому шляху прямування вантажів здійснюється за єдиним перевізним документом без участі вантажовідправника і вантажоодержувача.

Розрізняють такі основні види прямого змішаного сполучення: залізнично-водне; залізнично-автомобільне; залізнично-водно-автомобільне; водно-автомобільне; залізнично-повітряне та повітряно-автомобільне, а також пряме сполучення річка-море. Особливий інтерес мають прямі змішані перевезення вантажів у контейнерах, що передбачають відправлення вантажів у контейнерах з будь-якої вантажної станції, порту або аеропорту, відкритих для їхнього приймання, оформлення єдиного документа на весь шлях прямування і складання вантажовідправником окремої накладної на кожний контейнер.

У прямому сполученні кожен вид транспорту здійснює перевезення вантажу на своїй ділянці маршруту, продовжуючи процес

транспортування, розпочатий початковим підприємством транспорту. Це сприяє раціоналізації транспортно-економічних зв'язків, дає змогу використовувати переваги кожного виду транспорту відповідно до найбільш доцільних сфер його застосування, створює додаткові зручності клієнтурі, звільняючи її від необхідності складання супровідних документів на кожен вид транспорту, а також від безпосереднього участі в операціях з передаванні вантажу з одного виду транспорту на інший.

Комбіновані перевезення – це інтермодальні перевезення, у рамках якого велика частина рейсу припадає на залізниці, внутрішній водний або морський транспорт.

Інтермодальні перевезення – послідовне перевезення вантажів двома або більше видами транспорту в одній і тій самій вантажній одиниці або автотранспортному засобі без перевантаження самого вантажу при зміні виду транспорту. У більш широкому сенсі термін інтермодальний застосовується при описуванні системи транспортування, яка передбачає використання двох і більше видів транспорту для перевезення однієї і тієї самої вантажної одиниці або вантажного автотранспортного засобу в рамках комплексного транспортного ланцюга (від дверей до дверей) без вантажно-розвантажувальних операцій.

Існує ряд причин, за якими доцільно використовувати інтермодальні перевезення:

1) географічні:

а) транспортна операція носить міжконтинентальний характер і потребує використання двох або більше видів транспорту і відповідного перевантажувального обладнання;

б) континентальна транспортна операція може залучати через різні обставини кілька видів транспорту (їхню комбінацію):

- автомобільний і залізничний для вантажів у контейнерах, знімних вантажних місць, трейлерів, супроводжуваних наявністю або відсутністю водія;

- автомобільний і поромний для вантажів у трейлерах;
- автомобільний і морський для вантажів у контейнерах;

2) економічні: переваги масових перевезень і можливість економії на певних ланках транспортного процесу;

3) екологічні: переваги певних інтермодальних варіантів завдяки ціновій політиці, стягуються зовнішні (наприклад екологічні) збори з деяких видів транспорту;

4) соціальні: переваги певних інтермодальних варіантів, що забезпечують достатній час для відпочинку водіїв між двома операціями в умовах, наприклад, обмеження в деяких країнах тривалості управління автомобілем;

5) міркування регулювання: у результаті регулювання технічних аспектів (наприклад обмеження навантаження на вісь) у деяких країнах певні види транспортних засобів не можуть використовувати всі свої можливості [36].

До систем за участю залізничного транспорту належать контрейлерні, роудрейлерні перевезення, перевезення контейнерів у два яруси.

Контрейлерні перевезення – це комбіновані залізнично-автомобільні перевезення, при яких перевозиться трейлер, напівпричіп або знімний кузов без водія і тягача на залізничній платформі. Цей же термін застосовується для визначення перевезення автомобільних шасі зі встановленими на них контейнерами, зануреними на полегшені без бортових залізничні платформи. Контрейлерні перевезення являють собою сухопутний варіант інтермодальних перевезень.

Запитання для самоперевірки до розділу 10

1. Сучасні вимоги вантажовідправників і вантажоодержувачів до організації перевезень.
2. Передумови організації ефективного технологічного процесу.
3. Транспортно-експедиторські послуги, їхні види.
4. Децентралізовані та централізовані перевезення: різниця способів організації перевезень.
5. Перевезення у змішаному сполученні, їхня актуальність і перспективи.

Тестові запитання до розділу 10

1. До суб'єктів транспортно-експедиторського обслуговування не відносять:
 - 1) стивідорні компанії;
 - 2) термінали, склади;
 - 3) державні органи;
 - 4) нема правильної відповіді.
2. Обов'язковою умовою організації змішаних перевезень є:
 - 1) наявність транспортних засобів;
 - 2) перевезення в будь-який час доби, незалежно від природно-кліматичних умов;
 - 3) механізація вантажно-розвантажувальних робіт;
 - 4) координація управління, уніфікація та укрупнення вантажних місць.

3. Розкредитування перевізних документів – це:

- 1) комплекс необхідних формальностей, що виникають у зв'язку з переміщенням через кордон товарів і транспорту;
- 2) оформлення видавання вантажу за перевізними документами з видаванням вантажоодержувачу накладної під розписку в дорожній відомості;
- 3) приведення перевізних документів до однакової форми;
- 4) процедура видавання вантажу перевізником у розпорядження вантажоодержувача або експедитора.

4. З чим пов'язана вимога клієнтів щодо своєчасності відправлення і доставляння вантажів:

- 1) з ув'язуванням графіка руху транспортних засобів;
- 2) з перевезенням «від дверей до дверей»;
- 3) скороченням простоїв транспортних засобів;
- 4) скороченням запасів, оскільки витрати на утримання запасів у вартості продукції, що випускається, складають 20 і більше відсотків?

5. До переваг централізованих перевезень можна віднести:

- 1) скорочення кількості перевантажувальних операцій;
- 2) чіткий розподіл обов'язків і відповідальності між вантажовідправником, вантажоодержувачем і транспортною організацією;
- 3) поліпшення використання рухомого складу і транспортних засобів;
- 4) усі відповіді - це переваги централізованих перевезень.

Практичні завдання до розділу 10

Завдання 1

Проаналізуйте сучасні вимоги відправників і вантажоодержувачів щодо організації перевізного процесу. Поясніть, як вони позначаються на роботі транспорту та економіки держави.

Завдання 2

Охарактеризуйте один із видів змішаного сполучення, що використовується на ринку транспортних послуг. Розкрити особливості організації перевезень обраного виду.

ПРЕДМЕТНИЙ ПОКАЖЧИК

Авіаційний транспорт	38, 48
Автобусний туризм	129
Автомобільний транспорт	120, 152, 158
Агентські компанії	74
Асоціації сюрвеєрів	75
Вантажне місце	77
Відправка	22, 109
Децентралізована організація перевезень	169
Дорожня відомість	108
Доставляння «від дверей до дверей»	101, 119, 163
Експедитор	169-171
Експедиторська діяльність	82
Єдина транспортна система	29, 31, 56
Залізничний транспорт	55, 103
Змішані перевезення	171, 172
Інтермодальні перевезення	173, 174
Інформаційна культура	90
Інформаційна система	87, 95
Інформаційна технологія	89, 93-97
Інформаційне суспільство	90
Інформаційний продукт	90, 92
Інформаційні ресурси	90
Інформаційно-довідкові послуги	78
Квитанція про приймання вантажу	108-109
Комбіновані перевезення	173
Комерційні послуги	78

Консалтингові компанії	75
Контрейлерні перевезення	174
Корінець дорожньої відомості	108, 109
Лізингові компанії	75
Логістичні компанії	75
Маркування вантажів	114, 126
Маршрут	110
Матеріально-технічна база залізниць	104
Менеджмент транспортних послуг	9, 12
Міжнародний стандарт ISO 8402-86	22
Морський транспорт	32, 39, 40
Накладна	108, 114
Організаційні послуги	79
Організація транспортно-експедиторських послуг	164
Пакування вантажів	76, 114, 126
Перевізник	166, 176
Послуга	7, 11
Промисловий транспорт	31, 54, 157
Річковий транспорт	42, 45, 46
Сервісні послуги	78
Спеціалізований транспорт	54
Споживачі транспортних послуг	73
Стандарт обслуговування	17
Стивідорні компанії	74
Страхові компанії	74
Сфера послуг	9, 10, 14, 27
Тальманські компанії	74
Телекомунікації	91, 94
Термінальні комплекси	44, 74

Технологічні послуги	76
Технологія	89, 94-97
Транзитні перевезення	34
Транспортна безпека	60, 68, 69, 71
Транспортна забезпеченість	51
Транспортна послуга	19, 23, 24
Транспортні комунікації	36
Транспортно-експедиторське обслуговування	79
Транспортне обслуговування	9, 23, 163
Транспортно-технологічна інформаційна система	87
Трубопровідний транспорт	45
Управління транспортом	56, 61
Централізовані перевезення	170

Бібліографічний список

1. Конституція України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>.
2. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text>.
3. Про транспорт: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>.
4. Про залізничний транспорт: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>.
5. Про автомобільний транспорт: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2673-12#Text>.
6. Повітряний кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>.
7. Про внутрішній водний транспорт: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>.
8. Про трубопровідний транспорт: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/192/96-%D0%B2%D1%80#Text>.
9. Валовий внутрішній продукт. URL: <https://uk.wikipedia.org/>.
10. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>.
11. Розвиток транспортної інфраструктури України вимагає нових підходів. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/01/28/681863/>.
12. Крамчанинова М., Касаткина М., Маслова Т. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку вантажних залізничних перевезень в Україні. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2018. № 3 (15). С. 63-70. URL: <http://ppeu.stu.cn.ua/article/view/205304/205108>.
13. Піріашвілі О. Б. Особливості продуктивності залізничного транспорту України на сучасному етапі розвитку. *Економіка та*

суспільство. 2022. № 46. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2067/1995>.

14. Економічна статистика / Економічна діяльність / Транспорт. Державна служба статистики України: вебсайт. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

15. Кірдіна О. Г., Українська Л. О. Антикризове управління розвитком залізничного транспорту в умовах глобальної турбулентності. *Вісник економіки транспорту та промисловості*. 2021/2022. № 76-77. С. 22-32. URL: <http://repository.hneu.edu.ua/bitstream/123456789/27505/1/>.

16. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України. URL: <http://avia.gov.ua>.

17. Статистичні дані в галузі авіатранспорту. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>.

18. Інформація про водний транспорт України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.

19. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>.

20. Транспортна система України: загальна характеристика та особливості розвитку / Транспортний комплекс України / Особливості розвитку транспорту / економічна теорія. *Освіта*. URL: http://osvita.ua/vnz/reports/econom_theory/22230/.

21. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua>.

22. Малиш Н. А., Бондар Н. М. Економічний аналіз транспортної інфраструктури України. *Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. Серія «Державне управління»*. 2016. № 2. С. 50–57.

23. Загальний курс транспорту: підручник / М. Ф. Дмитриченко, І. І. Кельман, Е. К. Вільковський та ін. Львів, 2011. 524 с.
24. Статут залізниць України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF#Text>.
25. Управління автомобільним транспортом: навч. посіб. / Д. В. Зеркалов, П. Р. Левковець, О. І. Мельниченко та ін.; за ред. Д. В. Зеркалова. Київ: Арістей, 2006. 416 с.
26. Радченко О. В., Клімович С. О. Оцінка стану розвитку транспорту та транспортної інфраструктури України упродовж останніх років. *Державно-управлінські студії*. 2019. № 5. URL: http://studio.ipk.edu.ua/wp-content/uploads/2020/10/Stattia_RadchenkoKlymovych.pdf.
27. Офіційний сайт аеропорту «Бориспіль». URL: <https://kbp.kiev.ua>.
28. Крикавський Є. В. Чорнописька Н. В. Логістичні системи: навч. посіб. Львів: Вид-во Національного університету «Львівська політехніка», 2009. 264 с.
29. Перебийніс В. І., Болдирєва Л. М., Перебийніс О. В. Транспортний менеджмент: монографія. Полтава: РВВ ПУСКУ, 2009. 201 с.
30. Волинчук Ю. В. Теоретичний підхід до визначення сутності логістичних центрів. *Економічний форум*. 2012. № 4. С. 4–10. URL: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekfor/2012_4/1.pdf.
31. Волинчук Ю. В. Теоретичні та прикладні засади логістичного аутсорсингу. *Логістика: теорія та практика*. 2011. № 1. С. 43–53.
32. Костів Б. І. Експлуатація автомобільного транспорту: підручник. Львів: Світ, 2004. 496 с.
33. Маселко Т. Є., Шевченко С. Г. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції. *Науковий вісник*. 2007. Вип. 17.2. С. 301–305.

34. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України: сайт міністерства інфраструктури України. 08.07.2010 р. URL: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/transports/print/42.html>.
35. Моргулець О. Б. Менеджмент у сфері послуг: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. Київ: ЦУЛ, 2012. 383 с.
36. Науменко В. П., Пашко П. В., Руссков В. А. Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні. Київ: Знання, 2004. 404 с.
37. Павленко П. М., Філоненко С. Ф., Бабіч К. С. Інформаційні системи і технології: навч. посіб. Київ: НАУ, 2013. 324 с.
38. Соколенко С. І. Глобалізація і економіка України. Київ: Логос, 2007. 539 с.
39. Сокур І. М., Сокур Л. М., Герасимчук В. В. Транспортна логістика: навч. посіб. Київ: ЦУЛ, 2009. 222 с.
40. Шраменко Н. Ю., Кохановська Н. В. Виявлення проблем функціонування транспортно-складського комплексу в сучасних умовах. *Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті*. 2010. № 3. С. 37–41.

Навчальний посібник

Дикань Олена Володимирівна,
Дейнека Олександр Георгійович,
Волохова Інна Володимирівна
та ін.

МЕНЕДЖМЕНТ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Відповідальний за випуск Лук'янова О. М.

Редактор Ібрагімова Н. В.

Підписано до друку 27.10.2023 р.
Умовн. друк. арк. 11,5. Тираж . Замовлення № .
Видавець та виготовлювач Український державний університет
залізничного транспорту,
61050, Харків-50, майдан Фейєрбаха,7.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6100 від 21.03.2018 р.