

УДК 658.7:656.615

ФОРМИРОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ТЕХНОЛОГИИ «СУХОЙ ПОРТ» В УСЛОВИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

*Панкратов В.И., к.т.н., председатель
Правления (ОАО «Киев-Днепровское
железнодорожное предприятие промышленного
железнодорожного транспорта»),
Ломотько Д.В., д.т.н., профессор,
Бутько Т.В., д.т.н., профессор (УкрГАЗТ)*

Объединение типа «сухой порт» представляет разновидность регионально - распределительного центра, который целесообразно создавать возле больших городов в случае доставки многономенклатурной продукции с использованием логистических технологий.

Создание таких структур позволяет минимизировать, или совсем исключить строительство складов и терминалов у производителей продукции и доставлять грузопотоки в виде повагонных или контейнерных отправок. Таким образом, объединение типа «сухой порт» должны стать элементами единой логистической системы железных дорог общего и необщего пользования. Целесообразность создания такого объединения и привлекательность его для клиентов обусловлено возможностью сокращения доставки грузов до места назначения, сокращением времени накопления и сохранности транспортной партии груза, а также уменьшением эксплуатационных и капитальных расходов на содержание складов и терминалов.

Как свидетельствует отечественный и заграничный опыт, совершенствования технологии взаимодействия больших предприятий с магистральным транспортом при формировании объединения типа «сухой порт» возможно достичь за счет использования новых технологических процессов перевозки и повышения качества обслуживания.

Для установления рациональных технологических параметров сформирована нелинейная модель функционирования логистического центра типа «сухой порт» для определения оптимальной партии груза, который доставляется грузовладельцу. В связи с этим при создании и эксплуатации логистического центра типа «сухой порт», как регулятора грузопотоков, возникает ряд задач:

– определение целесообразности использования логистического центра типа

«сухой порт» при обслуживании грузопотоков с точки зрения выполнения ограничения «доставка точно в срок»;

– определение экономической целесообразности участия логистического центра типа «сухой порт» при обслуживании грузопотоков с целью экономии эксплуатационных расходов;

– определение оптимальной партии груза, которая формируется на логистическом центре типа «сухой порт»;

– определение условий целесообразности создания логистического центра типа «сухой порт» в зависимости от мощности грузопотоков.

Таким образом, предложено создание логистического центра типа «сухой порт» с целью минимизации затрат на формирование партий груза у производителей продукции в условиях доставки грузопотоков с участием железнодорожного транспорта необщего пользования.

УДК 658.7:656.2

СТРАТЕГІЧНІ ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СФЕРИ В УКРАЇНІ

Панченко С.В., д.т.н., професор (УкрДАЗТ)

Транспорт – це з'єднувальна ланка між різними регіонами, населеними пунктами, галузями промисловості та сільського господарства, підприємствами та просто між людьми в нашому повсякденному житті. Виключне значення транспорту в структурі держави та в житті суспільства диктує особливі вимоги до нього, основними з яких є керуваність та безпека.

Особливо актуальним є питання підвищення ефективності та якості діяльності транспорту у сфері нових інтеграційних процесів входження в систему світових господарських зв'язків. Від того, як ефективно будуть відбуватися ці інтеграційні процеси, залежить не тільки стан зовнішньої торгівлі України, а й подальший розвиток держави як органічної підсистеми світової економіки. Відтоді, як транспортно-логістичну сферу на державному рівні було визнано одним із найважливіших аспектів економічного зростання, її розвитку у нас почали приділяти чимало уваги. За інформацією, оприлюдненою представниками Міністерства транспорту України, у розвитку міжнародних транспортних коридорів в Україні уже інвестовано майже 1 млрд. доларів США. А відтак

збільшився і обсяг міжнародних транзитних перевезень територією України: наприклад, у минулому році показники зростання сягнули 20%.

Необхідність подальшого розвитку транспортної сфери у нашій державі обумовило посилення уваги фахівців та влади до сучасних логістичних та інформаційних технологій, які охоплюють виробництво, постачання, матеріальні, фінансові та інформаційні потоки. Як свідчать підрахунки фахівців Міністерства транспорту, застосування таких технологій дає можливість скорочення транспортних витрат вантажовідправників на 20-30%.

Транспортно-логістичні операції з доставки товарів завжди відігравали дуже велику роль у міжнародних господарських зв'язках, але через обмеженість у розвитку засобів транспорту і зв'язку, просторові масштаби основної маси таких операцій були невеликими і рідко виходили на трансконтинентальний або міжконтинентальний рівень.

Світовий ринок логістичних послуг, за результатами досліджень та розрахунків, нині характеризується не тільки великими обсягами та динамікою, а й просторовою структурою, в якій перевага належить країнам Західної Європи (зокрема ЄС) – 27,5%, Північної Америки (зокрема США) – 26,7%, країнам Азійсько-Тихоокеанського регіону (зокрема Японії) – 19%.

Об'єднана Європа в особі Європейського Союзу нині інтенсивно працює над створенням Пан'європейської транспортно-логістичної системи, яка має забезпечити зростаючі потоки вантажів та пасажирів у межах розширеної до 27 країн-членів Спільноти, а також – надійно зв'язати країни ЄС з сусідніми країнами та регіонами світу, з якими здійснюють зростаючі обсяги торгівлі товарами та послугами, міжнародних інвестицій тощо.

Сполучення з країнами-сусідами Євросоюзу відіграють важливу роль у формуванні інтегрованої Пан'європейської ТЛС. У цьому контексті важливим є укладення Угоди між Швейцарією та ЄС про нові альпійські залізничні сполучення у Швейцарії, територія якої характеризується дуже високою інтенсивністю перевезень. У Західних Балканах основні проекти стосуються Дунаю. Також у структурі Пан'європейської ТЛС важливу роль відіграє мережа внутрішніх водних шляхів міжнародного значення. Пан'європейські транспортні зони представлені морськими басейнами і включають Чорноморську, Баренцеву, Євроарктичну та Середземноморську мультимодальні територіально-транспортні зони, які мають певний характер геопросторової організації та комплексно-пропорційного розвитку транспортно-логістичної діяльності.

Активізація участі України в процесах стратегічного розвитку транспортно-логістичної

системи Європейського Союзу має бути спрямована на те, щоб значна частина цього транзитного потоку товарів пройшла через транспортну систему нашої країни, що може принести додатково до бюджету України 7 млрд. дол.

У проектах стратегічного розвитку транспортно-логістичної сфери в Україні відводиться важливе місце через її надзвичайно вигідне транзитне положення. Це підтверджує найвищий серед країн Європи транзитний рейтинг. Визначаються наступні напрямки участі України у Європейській транспортно-логістичній інтеграції:

- Пан'європейські транспортні коридори (ПЕК);

- Трансконтинентальні транспортні коридори (ТКТК);

- Пан'європейські транспортні зони (ПЕТА);

- Міжнародні логістичні термінали (МЛТ).

Оптимальним напрямком розвитку транспортної галузі України є формування багатопрофільної та багатофункціональної інтегрованої транспортно-логістичної системи країни, яка б:

- стала засобом інтеграції вітчизняного транспортного комплексу в міжнародні транспортно-логістичні системи шляхом забезпечення їх ефективної взаємодії;

- задовольняла потреби споживачів транспортно-логістичних послуг за рахунок гармонізації їх інтересів з інтересами всіх учасників транспортно-розподільного процесу;

- сприяння реалізації ефективної транспортної політики на основі раціонального розподілу інвестиційних коштів держави та приватного сектору;

- створювала гнучку тарифну політику на різних видах транспорту з метою збільшення транзитних вантажних потоків через територію України на основі формування оптимальних схем доставки вантажу.

УДК 334.012.82:656.2

ПЕРСПЕКТИВИ УЧАСТІ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНИХ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСАХ

Пащенко Ю.Є., д.е.н., професор (МНТУ ім. Ю.Бугая)

Початок ХХІ століття характеризується динамічним розвитком інтеграційних процесів у багатьох країнах світу, що зумовлено глобалізацією. Найважливішими рисами сучасності стають: зростання взаємозалежності економік різних країн, зростання міжнародного