

*Р. С. Щербина, к. т. н.*

*(доцент кафедри «Управління процесами перевезень» Державного економіко-технологічного університету транспорту, м. Київ)*

### ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

*У статті розкрито низку інфраструктурних недоліків, які повинні бути вирішені з метою підвищення ефективності транспортної логістики на території України і забезпечення високого стандарту логістичних послуг в майбутньому. Запропоновано пріоритетні напрями розвитку транспортної логістики на території України. Досліджено мультимодальні перевезення, які поєднують в собі переваги кожного режиму та можуть бути особливо дієвим і ефективним підходом для реалізації напрямів щодо розвитку інфраструктури України. Охарактеризовано взаємозв'язок між мережею внутрішніх водних шляхів та автомобільним і залізничним транспортом України.*

*Ключові слова: транспортна логістика, напрями розвитку, мультимодальні перевезення, транспортна інфраструктура, механізми вдосконалення.*

*В статье раскрыт ряд инфраструктурных недостатков, которые должны быть устранены в целях повышения эффективности транспортной логистики на территории Украины и обеспечение высокого стандарта логистических услуг в будущем. Предложены приоритетные направления развития транспортной логистики на территории Украины. Исследованы мультимодальные перевозки, которые сочетают в себе преимущества каждого режима и могут быть особенно действенным и эффективным подходом для реализации направлений по развитию инфраструктуры Украины. Охарактеризована взаимосвязь между сетью внутренних водных путей, автомобильным и железнодорожным транспортом Украины.*

*Ключевые слова: транспортная логистика, направления развития, мультимодальные перевозки, транспортная инфраструктура, механизмы совершенствования.*

Ефективна транспортна логістика необхідна, безпосередньо, для підвищення конкурентоспроможності продукції та послуг, які можуть зробити значний внесок у розвиток економіки і життя людей та національного процвітання.

На сьогоднішній день як держава, так і суспільство висувать все нові вимоги щодо якості послуг транспортних перевезень. Щоб задовольнити заявленим вимогам транспортна система України потребує подальшого поліпшення системи логістики. Існуюча система логістики як і раніше має значні недоліки, які стосуються її ефективності, безпеки та стійкості.

© Щербина Р. С., 2014

## ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ І БЕЗПЕКА ТРАНСПОРТУ

---

Вони стримують економічний розвиток країни і, отже, повинні бути вирішені.

Логістика розглядається як процес планування, реалізації та контролю ефективного потоку продуктів, інформації і засобів, які необхідні, щоб відповідати вимогам клієнта [1]. Транспорт є основною компонентою логістики, просування товарів між різними точками в ланцюжку поставок. Досягнення ефективності та результативності логістики вимагає:

- підвищення ефективності кожного виду транспорту;
- координації і обміну різними видами транспорту;
- ефективної інтеграції всіх функцій з управління ланцюгами поставок (зокрема це попит, менеджмент, постачання, виробництво, зберігання, транспортування, розподіл і додаткові послуги);
- розширення співробітництва між ланцюгом партнерів по поставках (наприклад, постачальники, виробники, дистрибутори і кінцеві користувачі).

Спираючись на вищевикладене варто наголосити, що транспортна логістика є актуальною в умовах сьогодення, як фундаментальний метод підвищення рівня розвитку транспортної інфраструктури.

Сучасний стан дослідження принципів логістичної структури у розподілених системах транспортних перевезень є недостатньо вивченим. Розглядаючи транспорт як одну з основних фундаментальних галузей економіки України, варто наголосити на рівень взаємодії різних галузей господарського комплексу країни під час економічного розвитку на рівні транспортної системи. Постає питання економічної ситуації, яка склалася на території України за останні кілька років, що вимагає від працівників транспортної галузі підвищення уваги до вирішення питань організації і управління перевезеннями, підвищення якості надаваних послуг, а також вибору каналів руху товару (на сьогодні головним пріоритетом є цінова політика послуги).

Стосовно шляхів підвищення рівня розвитку транспортної логістики країни, до проблемних питань належать: запровадження екологічних норм граничних викидів шкідливих речовин автомобілів, усунення перебоїв безперервного переміщення товарів і транспортних засобів від пункту відправлення до пункту призначення, зношеність транспортних засобів та одним з головних напрямів є, безпосередньо, труднощі в організації взаємодії декількох видів транспорту при реалізації логістичного ланцюга. Взаємодія різних видів транспорту полягає в злагодженості та узгодженості операцій на різних видах транспорту, що беруть участь у загальному перевізному процесі вантажів і пасажирів [2].

Дослідженням основних проблем розвитку транспортної логістики в Україні займалися багато як зарубіжних так і вітчизняних дослідників, це: V. Roso, J. Woxenius, and K. Lumsden [3], М. О. Устенко [4], Л. Л. Ніколаєва [5], В. Л. Дикань [6] та інші. Загалом у теоретичній частині дослідження варто виділити таких науковців як: О. В. Декалюк, П. О. Коронівський, І. В. Левицька [7]. З практичної точки зору, актуальними є праці Л. Г. Зайончик [8], J. Woxus and K. Msen [9].

Проте, питання розвитку транспортної логістики наразі залишається розкритим не повною мірою, що спонукає до подальших глобальних досліджень у цій сфері.

Не зважаючи на те, що за останні 20 років сфера транспортної логістики вийшла на новий рівень розвитку, залишається низка інфраструктурних недоліків, які повинні бути вирішені з метою підвищення ефективності транспортної логістики на території України і забезпечення високого стандарту логістичних послуг в майбутньому.

---

## ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ І БЕЗПЕКА ТРАНСПОРТУ

---

По-перше, внутрішні водні шляхи України відстають від розвитку інших видів транспорту, що робить використання не повною мірою їх можливостей та організації взаємодії з іншими видами транспорту, особливо з залізничним транспортом. Незважаючи на свої великі ресурси для внутрішнього водного транспорту, Україна не прагнула до розвитку водної інфраструктури та розвивала сільське господарство, яке, в свою чергу, було пріоритетом. При розробці річок надавалася перевага гідроенергетиці та іригації, а не транспорту. Наприклад, мости і дамби, побудовані протягом останніх декількох десятиліть, створили перешкоди для навігації.

Крім того, взаємозв'язок між мережею внутрішніх водних шляхів та автомобільним і залізничним транспортом залишається низьким, внаслідок чого відбувається ізоляція системи внутрішніх водних шляхів України.

Хоча, на сьогодні, уряд України визнає важливий потенціал внутрішнього водного транспорту для створення ефективних та екологічно чистих транспортних систем, багато інституційних перешкод повинні бути вирішені.

По-друге, пропускна спроможність залізниць залишається недостатньою, і нове будівництво шляхів відстає від швидко зростаючих залізничних транспортних потреб. До недавнього часу, розширення пропускної спроможності залізниць було обмежене через брак джерел фінансування та мало низку інституційних обмежень. Брак потужностей відчувається особливо гостро, якщо магістральні лінії завантажуються швидкісними пасажирськими поїздами. Проведення великої кількості вантажних поїздів і пасажирських поїздів по одних коліях впливає не тільки на ефективність роботи, але і безпеку. З 2008 р. швидке зростання швидкісного пасажирського руху дозволило здійснити поділ вантажних поїздів і пасажирських поїздів на різні маршрути. Незважаючи на збільшення потужності в результаті переміщення пасажирських поїздів на виділені лінії, залізниці досі не в змозі задовольнити попит на вантажні перевезення [4].

По-третє, відсутність комплексного планування розвитку логістичного ринку призвело до зменшення конкуренції і недостатнього зв'язку з транспортними мережами. Чиновники на всіх рівнях уряду України як і раніше мають тенденцію впливати на логістичний ринок. Однак, відповідальність за проектування та розвиток логістичного ринку поширюється серед численних місцевих, провінційних та національних установ через комплексне планування роботи транспорту, торгівлі і комерції, землі і управління ресурсами [6]. Сфера їхньої відповідальності та повноважень щодо планування, проектування, фінансування та будівництва часто неясна. Є проблеми, які виникають стосовно неефективної координації серед цих установ. Крім того, приватний сектор не дуже охоче бере участь у розробці та розвитку логістичних парків, в результаті виникають невідповідності між тим, що створює уряд і що потрібно сектору логістики. Наприклад, багато логістичних центрів не об'єднані в транспортні концерни, що знижує їхню корисність.

Як правило, планування роботи транспортного вузла і планування роботи логістичного парку здійснюється самостійно, що знижує ефективність обох складових. Відсутність комплексного планування обох типів інфраструктури призвело до низької ефективності і слабкого землекористування. На відміну від України планування в Німеччині, Японії і США високоінтегроване [9]. Злагоджений розвиток сприяє створенню регіональних логістичних центрів з мультимо-

## ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ І БЕЗПЕКА ТРАНСПОРТУ

---

дальних перевезень, які виконують безліч функцій, включаючи митне оформлення, складування, розподіл, крос-стикування, а також різні додаткові послуги.

Транспортна логістика України для усунення виявлених недоліків, в першу чергу, потребує цілісності ринку податкової політики, розвитку логістичного парку, усунення адміністративних бар'єрів та створення регіональної політики, яка сприяє розвитку місцевих підприємств логістики.

У загальній складності всі проблеми можна розділити на: інфраструктуру, регулювання ринку транспортних і логістичних методів.

Одним з основних пріоритетних напрямів у розвитку транспортної логістики України, слід виділити будівництво ефективної, безпечної та екологічно чистої системи внутрішніх водних шляхів

Існує загальна відсутність комплексного планування при розробці логістичної мережі України. Як результат, логістичні центри, як правило, не підключені до мультимодальних транспортних вузлів. Їхні службові функції також обмежені, планування логістичного центру не інтегроване з міським плануванням. Більшість логістичних вузлів пов'язані тільки з однією мережею (наприклад, більшість морських портів України пов'язані тільки через автомобільну мережу, але не через залізничну).

Комплексному розвитку логістичного ринку має сприяти:

- проведення досліджень в функціях, методах, ролі та обов'язках державних і приватних підприємств для комплексного планування логістичного парку;
- визначення державних функцій, характеру і принципів інвестування капіталу, правового статусу і співвідношення між плануванням логістичного ринку та інших об'єктів інфраструктури;
- уточнення політики землекористування, зонування, схвалення і процедури планування логістичного ринку;
- стандартизація процедури затвердження для логістичних підприємств;
- з'ясування думки логістичних операторів і вантажовідправників на різних стадіях затвердження процесу;
- підключення підсилюючих логістичних сегментів автомобільного, залізничного, водного, повітряного і мультимодального транспорту через єдине планування і будівництво нових транспортних вузлів і логістичних центрів;
- поліпшення зв'язку між існуючими логістичними центрами і транспортними вузлами, щоб збільшити їх можливості і щоб уникнути будівництва нових об'єктів.

Наступним пріоритетним напрямком у розвитку транспортної логістики України, слід виділити прискорення розробки національної залізничної транспортної мережі.

Розвиток залізничних контейнерних перевезень має вирішальне значення для створення ефективної мультимодальної транспортної системи; оптимізації виробничої структури України; і прискорення скоординованого розвитку східних, центральних і західних регіонів України. Розвиток транспортної мережі залізничних контейнерних перевезень має бути підкріплений такими діями:

- оптимізацією розташування залізничних контейнерних терміналів для задоволення логістичних потреб;
  - прискоренням будівництва контейнерних центрів і станцій (особливо залізничних станцій, здатних обробляти контейнери);
  - поліпшенням зв'язку з іншими видами транспорту;
-

---

## ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ І БЕЗПЕКА ТРАНСПОРТУ

---

– вдосконаленням митного оформлення контейнерних перевезень для покращення торгівлі з внутрішніми районами.

Черговим пріоритетним напрямком у розвитку транспортної логістики України слід назвати напрям, заснований на створенні механізмів для координації розвитку інфраструктури. Ефективні механізми мають бути створені для координації центральних і місцевих керівних органів щодо проектування та будівництва транспортної інфраструктури.

**Висновки.** Підвищення ефективності транспорту через розвиток логістики полягає в сутності підходу, який містить подачу матеріалу, інформаційний потік і фінансові потоки між точкою поставки і точкою споживання, з транспортними перевезеннями, які виступають як її ядро. На сьогоднішній день, для підняття економіки України, пріоритетною є необхідність розвитку транспортної логістики, яка буде ефективною, безпечною, стійкою і такою, що відповідає вимогам клієнтів.

Пріоритетним напрямком розвитку транспортної логістики є необхідність оновити існуючу інфраструктуру, досягти взаємозв'язаності транспортних мереж з альтернативою щодо обміну об'єктів, створення мультимодальних транспортних вузлів і логістичних центрів; прискорити модернізацію транспорту, логістичних систем та обладнання.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Аникина Б. А. Логістика [Текст]: Учебное пособие. / Под ред. проф. Б.А. Аникина. – М.: ИНФРА-М, 1999. – 360 с.
2. Смехов А. А. Основы транспортной логистики [Текст]: [учеб. для вузов ж.-д. транспорта] / Смехов А. А. – М.: Транспорт, 1995. – 197 с.
3. Roso V., J. Woxenius and K. Lumsden. 2009. The Dry Port Concept: Connecting Container Seaports with the Hinterland. *Journal of Transport Geography*. 17 (5). pp. 338 – 345
4. Устенко М. О. Основні проблеми транспортної логістики УкрДАЗТ // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 29. – С. 2–5
5. Николаева Л. Л., Токмакова И. В. Проблемы та перспективи розвитку транспортної логістики. – 2010. – 6 с.
6. Дикань В. Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2006. – № 13. – С. 13 – 20.
7. Декалюк О. В., Коронівський П. О., Левицька І. В. Використання транспортних засобів в логістичній систем та її основні проблеми. – 2010. – 5 с.
8. Зайончик Л. Г. Транспортно-логістичні системи містоутворюючих підприємств: особливості формування і розвитку // Тези доповідей. Національний транспортний університет. – К., 2006
9. Woxus J. and Msen K. *Partners Warehouse*. 2011. *Intermodal Services*. [http://www.partnerswarehouse.com/transportation Services/IntermodalServices/tabid/303/Default.aspx](http://www.partnerswarehouse.com/transportation%20Services/IntermodalServices/tabid/303/Default.aspx).

**Rozaliya S. Shcherbina, PhD (Technical Sciences)**  
**(Associate Professor, Operation of Transportation Processes Chair, State University for Transport Economy and Technologies)**

### PRIORITY AREAS OF TRANSPORT LOGISTICS

*The article discloses a number of infrastructural deficiencies that must be addressed in order to improve the efficiency of transport logistics in Ukraine and en-*

---

*uring a high standard of logistics services in the future. Proposed priorities for the development of transport logistics in Ukraine. Investigated multimodal transportation, which combine the advantages of each mode, and can be particularly effective and efficient approach for the implementation of the directions for the development of infrastructure in Ukraine. Characterized the relationship between the network of inland waterways, road and rail transport of Ukraine.*

**Keywords:** *transport logistics, development trends, multimodal transport, transport infrastructure, mechanisms to improve.*

### REFERENCES

1. Anykyna B. A. *Lohistyka* [Tekst]: Uchebnoe posobyie pod red. prof. B.A.Anykyna. – M.: YNFRA-M, 1999. – 360 s.
2. Smekhov A. A. *Osnovi transportnoi lohistyky* [Tekst]: [ucheb. dlia vuzov zh.-d. transporta] / Smekhov A. A. – M. : Transport, 1995. – 197 s.
3. Roso V., J. Woxenius and K. Lumsden. 2009. The Dry Port Concept: Connecting Container Sea-ports with the Hinterland. *Journal of Transport Geography*. 17 (5). pp. 338-345
4. Ustenko M. O. *Osnovni problemy transportnoi lohistyky UkrDAZT // Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*. – 2010. – № 29. – S. 2–5
5. Nykolaeva L. L., Tokmakova Y. V. *Problemy ta perspektyvy rozvytku transportnoi lohistyky*. – 2010. – 6 s.
6. Dykan V. L. Aktualnost uluchsheniya systemy kombynurovannykh perevozok v mezhdunarodnoi transportnoi sety // *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti: Zb. nauk. prats.* – Kharkiv: UkrDAZT, 2006. – № 13. – S. 13 – 20.
7. Dekaliuk O. V., Koronivskiy P. O., Levytska I. V. *Vykorystannia transportnykh zasobiv v lohistychnii system ta yii osnovni problemy*. – 2010. – 5 s.
8. Zaionchuk L. H. *Transportno-lohistychni systemy mistoutvoriuiuchykh pidpriemstv: osoblyvosti formuvannia i rozvytku // Tezy dopovidei. Natsionalnyi transportnyi universytet.* – K., 2006
9. Woxus J. and Msen K. *Partners Warehouse*. 2011. *Intermodal Services*. [http://www.partnerswarehouse.com/transportation Services/IntermodalServices/tabid/303/Default.aspx](http://www.partnerswarehouse.com/transportation%20Services/IntermodalServices/tabid/303/Default.aspx).