

ЛІТЕРАТУРА

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року № 2174-р: офіц. текст: за станом на 20 жовтня 2010 р. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.
2. Филимонова І. Ю. Теоретичні аспекти оцінки якості роботи автобусів / І. Ю. Филимонова, Т. Є. Василенко, Д. В. Фесенко // Вісті Автомобільно-дорожнього інституту: науково-виробничий збірник ДВНЗ «ДонНТУ» АДІ. — Горлівка, 2011. — № 2(13). — С. 15-20.
3. S. C. Wirasinghe, G. Liu, Determination of the number and locations of time points in transit schedule design — Case f a single run. *Annals of Operations Research, Canada*, 1995, P. 161 — 191.
4. V. F. Hurdle, Minimum cost schedules for a public transportation route. *Transportation Science*, V.7 (2), 1973. — P. 109 — 137.
5. S. C. Wirasinghe, Re-examination of Newell's dispatching policy and extensions to a public bus route with many to many time-varying demand, in: *Proceedings of the 11th International Symposium on Transportation and Traffic Theory, Tokyo, 1990*. — P. 363 — 377.
6. L. J. S. Lesley, The role of the timetable in maintaining bus service reliability. *Proceedings of the International Symposium on Operating Public Transport, University of Newcastle-Upon-Tyne, UK, 1975*.
7. M. Abkowitz, I. Engelstein, Methods for maintaining transit service regularity, *Transportation Research Record*, 1984. — 162 p.
8. M. Abkowitz, E. Amir, I. Engelstein, Optimal control of headway variation on transit routes, *Journal of Advanced Transportation*, V.20 (1). — 1986. — P. 73 — 88.
9. U. Vandebona, A. Richardson, Effect of checkpoint control strategies in a simulation transit operation, *Transportation Research*, V.20 (6), 1986. — P. 429 — 436.
10. P. N. Seneviratne, Analysis of on-time performance of bus services using simulation, *Journal of Transportation Engineering*, V. 116 (4), 1990. — P. 517 — 531.
11. S. C. Wirasinghe, Cost based approach to schedule travel time on a public transportation route, *Proceedings of the 12th International Symposium on the Theory of Traffic Flow and Transportation*, ed. C. F. Daganzo, Berkeley, CA (1993). — 205 p.
12. S. C. Wirasinghe, G. Liu. Optimal schedule design for a transit route with one intermediate time point. *Transportation Planning and Technology*. Volume 19, Issue 2, 1995, P. 121-145.
13. Efficient Transit Schedule Design of timing points: A comparison of Ant Colony and Genetic Algorithms. Ehsan Mazloumi, Mahmoud Mesbahd, Avi Cederb, Sara Moridpourc, Graham Currie. *Transportation Research Part B: Methodological*. Volume 46, Issue 1, 2012, P. 217-234.
14. Oded Cats, Ferran Mach Rufi, Haris N. Koutsopoulos. Optimizing the number and location of time point stops. *Public Transport* 01/2014; 6(3):215-223.
15. James G. Strathman, Thomas J. Kimpel, Kenneth J. Dueker. Bus Transit Operations Control: Review and an Experiment Involving Tri-Met's Automated Bus Dispatching System. *Journal of Public Transportation*. Volume 4, Issue 1, 2001, P. 1-26.

УДН 656.13(477)

© Шарай С. М., канд. техн. наук, професор;
 © Дехтяренко Д. О., асистент;
 © Яценко В. М., аспірант (НТУ)

ВПРОВАДЖЕННЯ ПРИНЦИПІВ ЛОГІСТИКИ В ОРГАНІЗАЦІЮ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

Анотація. Розглянуто проблеми, що стримують розвиток міжнародних автомобільних перевезень. Запропоновано стратегічні напрями застосування методів транспортної логістики на автомобільному транспорті.

Ключові слова: логістика, міжнародні перевезення, автомобільний транспорт, транспортно-логістичні системи, інтеграція.

Аннотация. Рассмотрены проблемы, которые сдерживают развитие международных автомобильных перевозок. Предложены стратегические направления применения принципов транспортной логистики на автомобильном транспорте.

Ключевые слова: логистика, международные перевозки, автомобильный транспорт, транспортно-логистические системы, интеграция.

Abstract. The Problems which restrain development of international motor-car transportations are considered. Strategic directions of application of principles of transport logistic are offered on a motor transport.

Keywords: logistic, international transportations, motor transport, transport-logistic systems, integration.

Вступ

Ратифікація Україною Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, вимагає від нашої країни приведення параметрів функціонування сфери міжнародних перевезень пасажирів і вантажів до вимог європейських норм. Невідповідний вимогам сучасності рівень транспортних технологій, недостатнє застосування методів транспортної логістики призводять до зростання витрат операторів ринку на перевезення, зниження конкурентоспроможності національних перевізників і врешті-решт — до збільшення вартості кінцевої продукції (товарів, послуг). З метою покращення транспортного обслуговування перевезень вантажів та пасажирів відповідно до найкращих європейських практик особливої уваги заслуговує розгляд питання впровадження принципів логістики на автомобільному транспорті.

Основна частина

Автомобільний транспорт відіграє важливу роль у забезпеченні зовнішньої торгівлі України і транзиту її територією. Так, у структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків через кордони України питома вага автомобільного транспорту (без урахування трубопровідного) становить у середньому до 10%, зокрема: експорт — 5%; імпорт — 18%; транзит — 16,2%. Щодооби, за даними Держприкордонслужби, кордон України перетинає понад 99 тисяч громадян та майже 47 тисяч одиниць автотранспорту [3].

В Україні нараховується близько двох тисяч операторів ринку, які виконують міжнародні перевезення пасажирів. На обслуговуванні таких маршрутів задіяні понад шість з половиною тисяч автобусів, а на міжнародних вантажних перевезеннях — більш ніж десять тисяч суб'єктів господарської діяльності, які використовують майже сімдесят одну тисячу автотранспортних засобів [4].

За останні роки через несприятливі економічні та соціально-політичні фактори обсяги зовнішньоекономічних вантажопотоків автомобільним транспортом в цілому дещо скорочуються, особливо це стосується імпорту, обсяги якого за 2012–2014 рр. зменшилися на 21%. Разом з цим, за цей самий період має місце певне зростання експорту — на 1% та зростання транзитних перевезень вантажів автомобільним транспортом — на 21% (див. *рис. 1*).

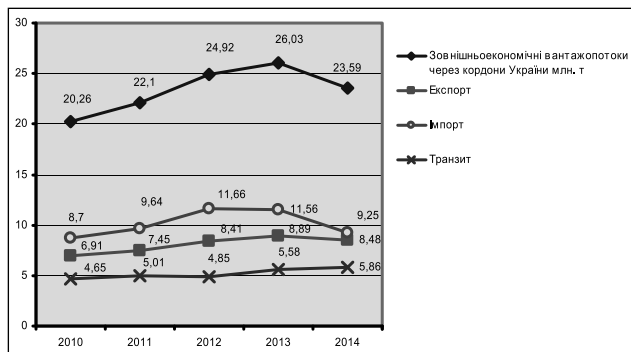


Рис. 1. Зовнішньоекономічні вантажопотоки через кордони України

Держстат: починаючи з 1 кварталу 2015 року, звітність про зовнішньоекономічні вантажопотоки автомобільним транспортом у 2015 році у Держстату відсутня.

Україна має найвищий транзитний індекс у Європі, який складає 3,75. Однак транзитний потенціал використовується, за оцінками фахівців, далеко не повністю. З метою підвищення ефективності перевезень міжнародні перевізники докладають зусиль для впровадження принципів логістики в організацію транспортного та транспортно-експедиторського обслуговування перевезень. Сьогодні потребують розбудови транспортно-логістичні системи з використанням терміналів для консолідації та консигнації вантажів поблизу великих міст, промислових центрів, транспортних вузлів і прикордонних переходів із забезпеченням завезення-вивезення вантажів, що дозволить удосконалити організацію перевезень, забезпечити комплексне обслуговування споживачів транспортних послуг, створити умови для розвитку мультимодальних перевезень, знизити екологічне навантаження на довкілля, підвищити привабливість транзиту.

З огляду на європейську інтеграцію зовнішньоекономічних зв'язків України, постає важлива проблема розвитку її транспортної інфраструктури, і насамперед — автомагістралей та прикордонних переходів. Зусилля уряду країни мають бути спрямовані на створення умов для бізнесу задля вдосконалення сервісу на автомагістралях, створення та розвитку сучасних транспортних комунікацій і транспортно-складської інфраструктури, вирішення соціально-економічних завдань, підвищення рівня зайнятості населення регіонів за рахунок створення нових робочих місць і залучення інвестицій.

Впровадження транспортно-логістичного обслуговування споживачів, за оцінками експертів, дозволить скоротити термін доставки вантажів на 20%, час на оформлення товарно-транспортних документів на 50%, зменшити сумарні витрати на транспортування вантажів і скоротити складські запаси на 30% [5].

Урядовою постановою [2] для пропуску автотранспортних засобів на державному кордоні України створено 113 пунктів пропуску, зокрема за статусом: міжнародних — 57; міждержавних — 56 [2]. Із 113 пунктів пропуску тільки 9% мають достатнє матеріально-технічне забезпечення, а на 91% діючих пунктах пропуску матеріально-технічне та сервісне забезпечення недостатнє або взагалі відсутнє. Пункти пропуску розміщені в 13 адміністративних областях України на кордоні з: Республікою Молдова — 41 (міжнародних — 20, міждержавних — 21); Республікою Білорусь — 24 (міжнародних — 5, міждержавних — 19); РФ — 29 (міжнародних — 16, міждержавних — 13); Республікою Польща — 4 (міжнародних — 3, міждержавний — 1); Словацькою Республікою — 2 (міжнародний — 1, міждержавний — 1); Угорською Республікою — 4 (міжнародних — 3, міждержавний — 1); Республікою Румунія — 3 (міжнародних — 2, міждержавний — 1).

За належного стану автомобільних доріг, наявності та реалізації відповідних сприятливих законодавчих ініціатив з питань міжнародних автомобільних перевезень, спрощенні митних та прикордонних процедур у пунктах перетину державного кордону, поліпшенні бізнес-клімату Україна може бути ефективною транзитною державою та отримувати значне надходження коштів до державного бюджету.

Основними проблемами, що стримують активний розвиток міжнародних перевезень автомобільним транспор-

том, на нашу думку, є такі: потребує вдосконалення нормативно-правова база щодо здійснення міжнародних перевезень вантажів та пасажирів, процедура видачі дозволів перевізникам та їх розподіл, технологія перетину державного кордону, процедури розмитнення вантажів, отримання віз у посольствах тощо (рис. 2).

Окрема, доволі поширена, проблема — значне скупчення транспорту на під'їзних шляхах до пунктів перетину державного кордону, що вимагає адекватної розбудови та облаштування допоміжної інфраструктури.

Аналіз стану міжнародних вантажних автомобільних перевезень України, зокрема транзиту через територію України, показує, що:

- ▶ необхідно привести нормативно-правову базу України з міжнародних перевезень та здійснення контрольних функцій у пунктах пропуску транспортних засобів через державний кордон у відповідність до міжнародних норм, оскільки законодавча база з питань міжнародного сполучення та перевезення вантажів не повною мірою відповідає міжнародним вимогам, які обумовлені європейськими конвенціями та угодами;
- ▶ основними недоліками сьогоденної системи пропуску транспортних засобів через державний кордон України, зокрема транзиту, є неузгодженість у роботі контрольних служб та часті порушення ними чинного законодавства. За оцінками фахівців, затримка транспортних засобів на кордонах України у 3-4 рази перевищує термін цієї процедури в країнах Європи, а вартість послуг з догляду транспортних засобів і вантажів вдвічі вища.

З метою поліпшення становища та інтеграції національної мережі міжнародних транспортних коридорів до Європейської транспортної системи доцільно здійснити такі першочергові заходи, як:

- ▶ прискорити процес адаптації українського законодавства до законодавства ЄС;
- ▶ розробити та затвердити в установленому порядку та ввести в дію єдиний для всіх пунктів пропуску порядок перетину державного кордону України транспортними засобами, в тому числі транзитними, який повністю відповідатиме вимогам міжнародних конвенцій та угод з цього питання;
- ▶ вивчити та підготувати обґрунтовані пропозиції щодо створення й розвитку в Україні мережі митних терміналів для приймання і тимчасового зберігання вантажів, що перевозяться в міжнародному сполученні, з метою скорочення затримки транспортних засобів під час виконання митних процедур.

Реалізація цих заходів може забезпечити протягом одного року збільшення обсягів транзитних перевезень через територію України на 10-15% та залучення до бюджету додаткових надходжень валютних коштів. Впровадження таких заходів дозволить значно прискорити адаптацію транспортної системи України до європейських мереж.

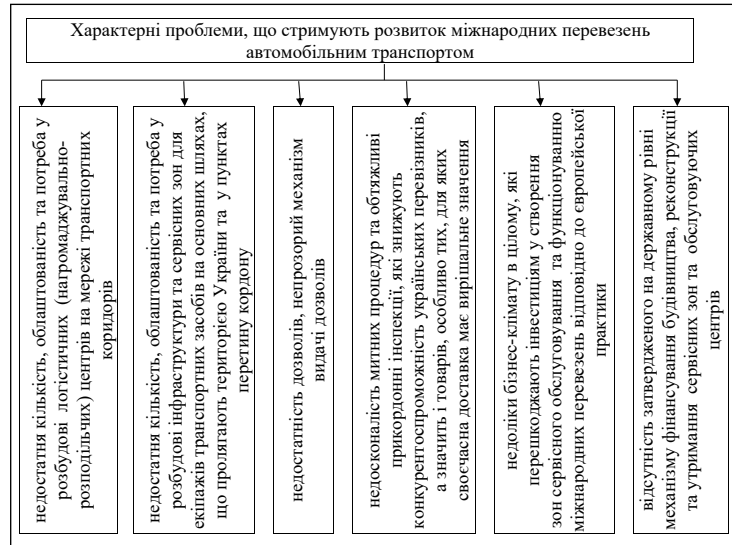


Рис. 2. Характерні проблеми, що стримують розвиток міжнародних перевезень автомобільним транспортом



Рис. 3. Основні завдання програми створення зон сервісного обслуговування осіб і транспортних засобів

Для створення та облаштування зон сервісного обслуговування транспортних засобів та їхніх екіпажів, необхідних для виконання Україною зобов'язань щодо належної організації процесу перевезень пасажирів та вантажів у міжнародному сполученні, необхідна, на нашу думку, комплексна програма створення та облаштування зон сервісного обслуговування осіб і транспортних засобів на під'їзних шляхах до пунктів пропуску через державний кордон України та на мережі шляхів сполучення (рис. 3).

Реалізація зазначених заходів дозволить:

- ▶ розвантажити під'їзні шляхи до пунктів пропуску через державний кордон;
- ▶ надавати транспортним екіпажам вантажних, легкових автомобілів, пасажирських автобусів якісні послуги;
- ▶ поліпшити соціально-економічне становище відповідних регіонів, в яких знаходяться зони сервісного обслуговування транспортних засобів;



Рис. 4. Стратегічні завдання застосування методів транспортної логістики на автомобільному транспорті

- ▶ удосконалити транспортну інфраструктуру України, розбудувати виробничу та соціальну інфраструктуру регіонів.

Принципова новизна логістичного підходу до вирішення проблем міжнародних перевезень полягає в органічному взаємозв'язку та поєднанні інтеграційних процесів у цілісну схему. При цьому можливості застосування методів транспортної логістики на автомобільному транспорті потребують реалізації ряду стратегічних завдань (рис. 4).

Логістичний підхід дає можливість ефективного вирішення проблем та реалізації завдань у галузі міжнародних перевезень вантажів. Використання досягнень логістики на транспорті є запорукою підвищення привабливості інвестицій у транспорту галузь та активізації її інтеграції до світової транспортної системи.

Висновки

Основними напрямками та завданнями для подальшого розвитку та підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень з використанням принципів логі-

тики, з урахуванням пріоритетів, визначених Транспортною стратегією України на період до 2020 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. N 2174-р [1] є:

- ▶ функціонування ефективної системи державного регулювання діяльності транспорту для забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України та розвитку транзитних перевезень;

- ▶ удосконалення митних процедур та механізму переміщення транзитних вантажів через державний кордон України;

- ▶ спрощення процедури переміщення вантажів через державний кордон та обґрунтоване скорочення часу, необхідного для проведення контрольних процедур у пунктах пропуску через державний кордон, приведення умов роботи таких пунктів пропуску у відповідність з європейськими нормами;

- ▶ подальший розвиток інфраструктури міжнародного транзиту — розробка комплексу заходів функціонування національної мережі, зон сервісного обслуговування;

- ▶ 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;
- ▶ запровадження електронного документообігу;
- ▶ розроблення та впровадження сучасних технологій та забезпечення взаємодії усіх учасників транзитних перевезень вантажів; подальше розширення міжнародного співробітництва у сфері транзитних перевезень;
- ▶ створення мережі логістичних (нагромаджувально-розподільчих) центрів на мережі транспортних коридорів, розширення їхніх функцій з метою найбільшого задоволення потреб користувачів;
- ▶ широке застосування методів і принципів логістики у процесі здійснення міжнародних перевезень вантажів.

ЛІТЕРАТУРА

1. «Транспортна стратегія України на період до 2020 року», схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. N 2174-р.
2. «Перелік пунктів пропуску через державний кордон, в яких здійснюється переміщення товарів через митний кордон України», затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 року № 435.
3. Інтернет-ресурс Державного комітету статистики: www.ukrstat.gov.ua.
4. Горбаха М. М. Нова концепція здійснення державного нагляду безпеки на транспорті. Журнал «Укравтотранс» № 10 (27), 2015 рік, стор. 7-9.
5. Ніколаєв Ю. О. Структура транспортно-логістичного кластера та процес його формування. Вісник соціально-економічних досліджень, 2012 рік, випуск 1 (44), стор. 345-350.