

МІЖНАРОДНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ КОРИДОР — ЕЛЕМЕНТ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ

Сторожук Яна Іванівна,

*студентка кафедри управлінських технологій,
ВНЗ «Університет економіки та права «КРОК», м. Київ, Україна,
e-mail: storoguky@krok.edu.ua*

Кириченко Оксана Сергіївна,

*кандидат економічних наук, доцент кафедри управлінських технологій,
Університет економіки та права «КРОК», м. Київ, Україна,
e-mail: oksanaKS@krok.edu.ua,
ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-5244-8323>*

Світовий обсяг експорту за 50 років виріс в 10 разів і продовжує збільшуватися більш високими темпами, ніж ВВП. Ефективне керування транспортними потоками будується на принципах транспортної логістики. Транспортна логістика вирішує наступні основні завдання: створення транспортних систем, у тому числі створення транспортних коридорів і транспортних ланцюгів; спільне планування транспортних процесів на різних видах транспорту (у випадку змішаних перевезень); забезпечення технологічної єдності транспортно-складського процесу; спільне планування транспортного процесу зі складським та виробничим; вибір виду й типу транспортного засобу; - визначення раціональних маршрутів доставки вантажів.

Сучасна транспортна логістика підкреслює високу ефективність комбінованих перевезень. У країнах з розвинутою економікою комбіноване перевезення вважається ефективним видом перевезення, заснованим на сучасних досягненнях науки й техніки. У Європейських країнах при середній дальності вантажних перевезень 450-500 кілометрів на частку автомобільного транспорту доводиться 62% обсягу перевезень, на частку залізничного транспорту – 31%, інші річковий і трубопровідний транспорт [1].

За останні кілька років автомобільні перевезення вантажів збільшилися майже вдвічі. Автодороги США і Європи вже не справляються з потоком автотранспорту, особливо вантажного. Це змушує уряди вводити різні обмеження (технічні, екологічні тощо) на авто перевізників [2]. На сьогоднішній день при комбінованих залізнично-автомобільних перевезеннях в основному використовуються контейнери. Наприклад, у Європі на їхню частку доводиться приблизно 80% обсягу всіх змішаних перевезень.

Крім контейнерних перевезень, які стають усе більше розповсюдженими, у США та Західній Європі здійснюються й контрейлерні перевезення. Це вид перевезення, при якому вантажний автомобільний рухомий склад завантажується на спеціальний залізничний рухомий склад і переміщається по залізницях [3]. Це найбільш успішний приклад взаємодії двох видів транспорту під час перевезення вантажів. Для вантажовласника контрейлерні перевезення забезпечують високий рівень безпеки перевезення й схоронності вантажів, зниження строків доставки. Середня швидкість контрейлерних поїздів, а вони

рухаються по прискорених маршрутах, перевищує середню швидкість руху по завантажених автострадах майже на 50%.

Для автоперевізників контрейлерні перевезення є ефективним субпідрядом з високим рівнем регулярності, що забезпечує доступ до великої транспортної мережі залізниць. При цьому, знижуються витрати автоперевізників, і як слідство, зменшується вартість доставки вантажу “від дверей до дверей”. У США й Західній Європі економічно доведено, що контрейлерні перевезення є більш ефективними, ніж автоперевезення, особливо на далекі відстані [4]. Контрейлерні перевезення, як один з видів комбінованих перевезень, сприяють охороні навколишнього середовища за рахунок зниження шкідливих викидів в атмосферу. Інший важливий економічний аспект ефективності контрейлерних перевезень на загальнодержавному рівні це розвантаження автомагістралей, по яких перевозиться основна маса вантажів великовантажними автомобілями.

У Франції контрейлерні перевезення є одним зі складних елементів транспортної політики, що забезпечує кращий взаємозв'язок між різними видами транспорту. Ціль такої політики укладається також у скороченні „вузьких” місць на основних автомобільних магістралях, викликаних збільшенням інтенсивності руху, зниження числа дорожньо-транспортних випадків і шкідливого впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище [5]. У Німеччині різноманітні асортименти транспортних послуг, що забезпечують прискорені доставки вантажів, надаються спеціалізованою фірмою комбінованих перевезень ‘KOMBIWERKEHR’.

Перспективи розвитку технології вантажних залізничних перевезень у США можна простежити шляхом аналізу інвестицій найбільших залізничних компаній країни. У європейських промислово розвинених країнах контрейлерні перевезення починають розвиватися з кінця 60-х років. Здійснюється контрейлерні перевезення винятково через посередника між автотранспортним перевізником і залізничною компанією, якою є підприємницька організація. Правова відповідальність і діапазон діяльності таких компаній різні. Однак для всіх характерно те, що їхня діяльність, як правило, складається з одержання послуг, наданих на оптовій основі залізничним транспортом з метою їхнього подальшого надання на роздрібній основі своїм клієнтам.

Народногосподарську ефективність контрейлерних перевезень слід оцінювати за екологічним і соціальним критеріям, а також економією коштів на утримання і ремонт автодоріг в результаті передачі вантажопотоків на залізницю і зменшення руху великовантажних автомобілів по вантажонапружених магістралях. Для вантажовласників критеріями ефективності є зниження термінів доставки, вартості перевезення, підвищення схоронності вантажів і в цілому якості перевезення, що характеризується показниками регулярності, ритмічності, безпеки перевезень та комплексності транспортного обслуговування.

До показників оцінки ефективності також можуть бути віднесені вартість вантажної маси в дорозі, вартість запасів продукції на складах, величина втрат вантажів при транспортуванні та інші. Залізничний транспорт зацікавлений в першу чергу в підвищенні обсягів перевезень, зниження експлуатаційних

витрат і збільшення прибутку. Причому, величина прибутку, одержуваної від контрейлерних перевезень, повинна забезпечувати прийнятні для галузі строки окупності додаткових капітальних вкладень.

Для автоперевізника економічний ефект пропонується визначати у вигляді економії експлуатаційних витрат порівняно з прямим автомобільним перевезенням, а також капітальних вкладень в рухомий склад. Розрахунки економічної ефективності дозволяють визначити економічний, екологічний та соціальний ефекти, засновані на розрахунках доходів, витрат, прибутку по контрейлерним перевезенням, потрібних капітальних вкладень у їх розвиток, швидкості і збереження доставки вантажів, екологічний ефект, пов'язаний із запобіганням забруднення навколишнього середовища.

Економічний ефект визначається окремо для об'єктів залізничного транспорту, автоперевізників, відправників і одержувачів і в цілому для держави. При виконанні контрейлерних перевезень початково-кінцеві та вантажні операції можуть бути здійснені на контейнерних терміналах. Це дозволить суттєво зменшити потребу в капітальних вкладеннях на етапі розвинення цих перевезень. При збільшенні обсягів контрейлерних перевезень необхідно розраховувати капітальні вкладення в будівництво спеціальних контрейлерних вантажних майданчиків.

Розрахунки, виконані на прикладі контрейлерних перевезень показали ефективність впровадження системи контрейлерних перевезень на більшості маршрутах. В залежності від технологічного варіанту перевезення на залізничному транспорті термін окупності капітальних вкладень в рухомий склад та інфраструктуру контрейлерних перевезень дорівнює 4,3 року (під час перевезення автопоїздів) і 5,7 років (при перевезенні напівприцепів).

Отже, використовуючи світовий досвід використання інтермодальних систем, Українська транспортна галузь може значно зміцнити свої позиції на внутрішньому національному ринку, ринку міжнародних перевезень, інтеграцію транспортної інфраструктури України до світової транспортної системи. Народне господарство країни отримає значний економічний ефект і короткі терміни окупності додаткових капітальних вкладень в розвиток інфраструктури інтермодальних перевезень.

Список використаних джерел:

1. Алькема В.Г. Логістика. Теорія та практика: Навчальний посібник/ В. Г. Алькема, О. М. Сумець. К.: Професіонал, 2008. 272 с.
2. Алькема В.Г. Міжнародні перевезення: Навчальний посібник для самостійної роботи студентів. К.: Університет економіки та права «КРОК», 2008. 314 с.
3. Бажин И.И. Логистический менеджмент. Х.: Консум, 2005. 440 с.
4. Бакаев О.О. Теоретичні засади логістики. К.: Київ. Ун-т економіки і технологій транспорту, 2003. 430 с.
5. Бауэрсокс, Доналд Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. М.: ЗАО Олимп-Бизнес, 2005. 640 с.