

Список використаних джерел:

1. Закон України «Про державне регулювання виробництва і реалізації цукру» від 17.06.1999 № 758/99-ВР. Редакція від 09.12.2012 р.
2. Державний комітет статистики України: “Сільське господарство в Україні. Статистичний щорічник”, різні випуски.
3. Залманова М.Е. Закупочная и распределительная логистика: Учеб. пособие. – Саратов: Саратовский государственный технический университет, 2002 – 356 с.
4. Крикавський Є.М. Логістика підприємства. – Львів: Львівська політехніка, 2001 – 216 с.
5. Ларіна Р.Р. Логістика: Навчальний посібник. – Д.: ВІК, 2005. - 335 с.
6. Офіційний сайт Національної асоціації цукровиків України «Укрцукор» [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://sugarua.com/>

Світлична С.О.

аспірант,

Українська державна академія залізничного транспорту

УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖОПОТОКІВ ПРИ ЗМІШАНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Ефективна реалізація транзитного потенціалу нашої держави, підвищення конкурентоспроможності усіх видів транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг є в числі цілей та пріоритетів Транспортної стратегії України до 2020 року [1].

Невід’ємною складовою частиною міжнародної логістичної системи є водний транспорт, який займає до 80 % загального об’єму перевезень вантажів у світовій торгівлі. У нашій державі частка перевезень вантажів українським флотом від загального вантажопотоку незначна, а починаючи з 2008 року взагалі спостерігається різке зниження показників такого роду перевезень [2, 3].

Натомість, потужності морських торговельних портів (МТП) дозволяють переробляти більше 200 млн. т вантажів щорічно, що свідчить про значні експортно-імпорتنі та транзитні можливості морських перевезень в Україні. Переважну більш експорту морем складають сипучі та тарно-штучні вантажі, імпорт – це вантажі в

контейнерах, а транзитом через нашу державу проходять наливні вантажопотоки [2, 3].

Досліджуючи сучасний стан розвитку припортових транспортних вузлів (ПТВ) України [4, 5], було визначено п'ять основних проблемних сегментів існування ПТВ, негативними наслідками, яких є: транспортні колапси на території порту, вагонні затори на підходах до порту, простій вантажу в очікуванні та проходженні митних операцій більше ніж 30 годин та інші.

У сукупності ці сегменти являють собою ядро, яке руйнує систему міжнародних змішаних перевезень та лишає Україну конкурентної переваги – як потужного транзитера експортно-імпорتنих вантажів (рисунк 1).



Рис. 1. Ядро існуючих проблем розвитку міжнародних вантажних перевезень при взаємодії морського та залізничного транспорту

Звичайно, на сьогоднішній день існують документи з покращення функціонування кожного об'єкту системи перевезень (це програми, постанови та стратегії розвитку), які передбачають реалізацію проектів по будівництву, ремонту, реконструкції об'єктів та впровадженню нових режимів роботи [6]. Зрозуміло, що виконання таких проектів із значними капіталовкладеннями

затягнеться не на один рік, проте після прийняття вище вказаних документів уже пройшов час, а змін у розвитку ПТВ так і не відбулося.

Отож, усі наведені вище проблеми розвитку припортових транспортних вузлів та системи перевезень у сукупності ядра-руйнівника, призвели до того, що вантажовідправники змінюють маршрути транзиту через українські порти, віддаючи перевагу портам Росії чи сухопутному «білоруському коридору», через Польщу і держави Балтії.

Вирішити вказані проблеми комплексно та одразу не можна. Однак вихід є. Вантажовідправникам, які цінують свій час та гроші необхідно запропонувати оптимальні умови перевезення вантажу (імпорту та транзиту).

Це можна здійснити, впровадивши новий режим доставки товарів – «Маршрутну лінію доставки вантажу точно в строк» («Route line of cargo delivery is right in time»). Запропонований режим представляє собою встановлений маршрут перевезення вантажу від відправника до одержувача з чітко визначеними часовими обмеженнями перебування товару та точним зазначенням місця знаходження вантажу на будь-якому етапі перевезення у межах території України.

В основу даного режиму можна закласти головні ідеї функціональних програм та систем, які з великим успіхом забезпечують ефективну роботу найкрупніших портів світу Гамбург, Сінгапур, Антверпен у взаємодії з залізничною інфраструктурою та контролюючими службами.

Відправник звертається до відповідної служби, яка може відноситися до порту, чи до залізничної служби перевезень, із проханням доставити товар точно в строк, тобто пропустити його по маршрутній лінії доставки вантажу, надаючи при цьому всю необхідну інформацію для відправлення. Увесь інформаційний потік вноситься в базу даних (БД) автоматизованого робочого місця (АРМ) оператора формування маршрутів одного з відділів служби. Оператор формує відповідний маршрут, узгоджуючи кожен крок із підрозділами порту, службою залізничних перевезень, при цьому, враховуючи план формування та розклад руху поїздів.

Таким чином товар переміщується згідно сформованого маршруту перевезення. Встановленні часові обмеження гарантують, що в певний проміжок часу зазначена зона території порту та технічні потужності будуть вільні під виконанням усіх необхідних

операцій саме з цим вантажем. Потужності залізничної інфраструктури також урегульовані «Маршрутною лінією доставки вантажу точно в строк», що гарантує вчасне переміщення товару залізницею.

Отже, необхідно зробити висновки, що може дати запропонований режим перевезення, зважаючи на існуючий на сьогоднішній день ряд проблем розвитку ПТВ. У результаті при впровадженні режиму МЛД маємо ядро позитивних наслідків на роботу кожного об'єкту вузла при організації змішаних перевезень міжнародних вантажопотоків.



Рис. 2. Ядро позитивних наслідків впровадження режиму МЛД на розвиток міжнародних вантажопотоків при змішаних перевезеннях

Звичайно, такий режим не буде застосований до всіх товарів, що прибувають в порт і ситуація відносно припортових транспортних вузлів у цілому не зміниться. Однак, це зможе дати можливість, хоча і не великій кількості вантажу, проходити всі критичні зони ПТВ в режимі, нібито «зеленого коридору», а це дає сподівання на те, що вантажовласники не будуть оминати як українські порти так і материкову Україну, як державу з великим транзитним потенціалом.

Список використаних джерел:

1. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>.
2. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
3. Експорт, імпорт та транзит за 2012 рік // Статистичний бюлетень. Державна служба статистики України / Київ. – 2013.
4. Альошинський, Є.С. Аналіз проблем та перспектив розвитку інфраструктури припортових залізничних вузлів [Текст] / Є. С. Альошинський, С. О. Світлична // Сборник научных трудов Материалы международной научно-практической конференции «Перспективные инновации в науке, образовании, производстве и транспорте '2012». – Выпуск 1. Том 1. – Одесса: КУПРИЕНКО, 2012 – С. 3-7.
5. Альошинський, Є. С. Дослідження етапів розподілу процесу переробки міжнародних вантажопотоків при змішаних перевезеннях [Текст] / Є. С. Альошинський, С. О. Світлична, Ю. Ю. Виборнова // Технологічний аудит та резерви виробництва. – 2013. – №4/1(12). – С. 27-33.
6. Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року [Текст] : розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. N 1555-р // Урядовий кур'єр. – 2009. – 22 грудня. – С. 16.

Фарбота Г.Р.

студентка,

Науковий керівник: Гесць І.О.

кандидат економічних наук, доцент,

доцент кафедри міжнародної економіки,

Національний авіаційний університет

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

Ефективна діяльність авіаційного транспорту забезпечується цілим рядом фахівців: авіакомпаній, наземних служб аеропортів, службами управління повітряним рухом, співробітниками агентств з продажу авіаційних перевезень тощо. Від рівня підготовки персоналу цих організацій залежить безпечне, надійне та якісне надання послуг з перевезення пасажирів авіаційним транспортом.