

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ПЕРСПЕКТИВ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТУВАННЯ ПРОДУКЦІЇ

Гурнак В.М., доктор економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Волинець Л.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, Volinets_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Лісняк О.Л., Національний транспортний університет, Київ, Україна, olha.tkatchuk@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8041-3918

ACTUAL PROBLEMS OF PROSPECTS OF LOGISTIC SUPPORT OF TRANSPORTATION OF PRODUCTS

Gurnak V.M., Dr., National Transport University, Kyiv, Ukraine, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Volynets L.M., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine, Volinets_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Lisniak O.L., National Transport University, Kyiv, Ukraine, olha.tkatchuk@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8041-3918

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПЕРСПЕКТИВ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ ПРОДУКЦИИ

Гурнак В.М., доктор экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Волинец Л.М., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, Volinets_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Лисняк О.Л., Киев, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, olha.tkatchuk@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8041-3918

Актуальність дослідження. В сфері діяльності транспортно-дорожнього комплексу України перевезення укрупнених партій продукції або цілих маршрутів постійно практикується на автомобільному, морському та річковому транспорті. Відправлення складів вантажних поїздів максимальної маси і довжини з пункту навантаження прямо в місце призначення без переробки на технічних станціях і в АТ «Укрзалізниця» практикується давно. Хоча великого суспільного розголосу це набуло в останні роки завдяки масовому впровадженню на залізничному транспорті маршрутних перевезень зерна в морські порти на експорт.

Огляд публікацій. Результати досліджень вітчизняних та зарубіжних вчених підтверджують актуальність та проблематику перспектив логістичного забезпечення транспортування продукції. Вагомий внесок у дослідження та розвиток стратегічно важливих питань транспортної системи держави внесли такі вчені як М.Ф. Дмитриченко, Н.І. Богомолова, Т.А. Воркут, В.Г. Шинкаренко, Г.Д. Ейтутіс, А.В. Базиліук, Є.М. Сич, А.П. Гречан, О.В. Бакалінський, Н.М. Колеснікова, В.В. Чорний, С.М. Шкарлет, В.П. Яновська.

Мета публікації – проаналізувати як формують маршрути до відправлення по мережі залізниці України і за кордон, про переваги та труднощі такої роботи з вантажами різної номенклатури.

Виклад основного матеріалу. Взагалі, щоб сформулювати маршрут, необхідно зібрати достатню кількість вантажу для відправлення. У середньому маса такого поїзда має становити 5 тис. т., якщо це руда, чорні метали або вугілля, то потрібно 55-57 піввагонів. Для транспортування збіжжя на експорт через морські порти офіційно встановлено, що маршрутний потяг має складатися з 54-х зерновозів. Для перевезення будівельних матеріалів та цементу створюються хоперні та думпкарні вертушки-

потяги. В останні роки широкого розповсюдження набули контейнерні маршрутні потяги, що рухаються за твердими графіками відправлення та прибуття. Це зокрема стало можливим і тому, що в 2019 році морські порти України за оперативними даними вперше за останні 10 років досягли рекордної перевалки понад 1 млн. контейнерів TEU.

При цьому також треба узгодити для всіх маршрутів технічні моменти для того, щоб склад такої маси і довжини міг пройти на ділянках різних залізничних філій слідування всі профілі колії, а одержувач мав фронти для швидкого вивантаження. Якщо такі можливості є, можна зробити заявку на впровадження маршрутних перевезень.

Оперувати маршрутами вигідно всім – відправникам, одержувачам, експедиторам, залізничникам, автомобілістам і морякам. Оскільки вантаж слідує без переробок на станціях, то за рахунок скорочення простою знижуються транспортні витрати і пришвидшується час обороту вагонів. Для відправників та одержувачів скорочується час доставки вантажів. При цьому забезпечується схоронність відправленої продукції; поїзди не простоюють на проміжних та технічних станціях, де вантажі можуть стати здобиччю крадіїв. Це стосується прокату чорних металів, металобрухту, вугілля, добрив, зерна й іншого збіжжя, бо, на жаль, такі реалії сьогодення.

Якщо проаналізувати оперативні статистичні дані стану маршрутизації за 2019 рік по регіональних залізничних філіях, то до номенклатури вантажів в основному входять вугілля, метал, граншлак, руда, кокс, зерно, хімічні та мінеральні добрива, будівельні, промислові та продовольчі товари, вантажі у контейнерах.

Безумовно основними питаннями є необхідність потрібної кількості вантажу та час простою вже завантажених вагонів на під'їзних коліях або на станціях відправлення для накопичення та створення маршрутного потягу. Звичайно ці проблеми легше вирішуються при відправці масових вантажів. Зокрема таких, як руда і чорні метали, вугілля, будівельні матеріали, тощо.

Наприклад, такі рейси формуються з продукції комбінатів Криворізького гірничорудного басейну, потужних металургійних і хімічних підприємств, де ведеться відвантаження руди, флюсів, чорних металів, коксу, хімічних і мінеральних добрив, а також кам'яного вугілля, що відправляється із шахт західного Донбасу.

Як приклад можна навести, зокрема, станцію Кривий Ріг, на якій за 12 місяців 2019 року було прийнято 237 тис. 294 завантажених вагонів від АТ «Південний гірничо-збагачувальний комбінат» і ПАТ «АрселорМіттал Кривий Ріг» та відправлено 3 тис. 332 маршрути із гірничорудною сировиною і чорними металами. Збільшили такі відправки і по станції Рядова та через станцію Терни із ПрАТ «Північний гірничо-збагачувальний комбінат, а також через станцію Інгулець – продукцією із ПрАТ «Інгулецький гірничо-збагачувальний комбінат». Хімічні та мінеральні добрива відправляє зі станції Запоріжжя-Кам'янське маршрутами потужне АТ «ДніпроАзот». Маршрути із енергетичним вугіллям, видобутим на ПрАТ «ДТЕК Павлоградвугілля», яким забезпечують низку теплових електростанцій країни, організують на таких станціях, як Ароматна, Богуславський і Миколаївна-Донецька Дніпровської дирекції залізничних перевезень.

При цьому слід відзначити, що такі маршрутні поїзди їдуть в пункти призначення як для внутрішніх споживачів нашої держави, так і на експорт та мають сировинний характер. Зовсім інше становище з організацією перевезень зернових вантажів та продуктів перемолу, де маршрутні потяги із вагонів-зерновозів відправляються виключно на експорт через морські порти країни. Значна частина врожаю зернових завозиться автомобілями безпосередньо в морські порти.

Оскільки сьогодні дуже багато СГ продукції іде саме на експорт, то більшість поставок відбувається водним транспортом. В першу чергу, цьому сприяє наявність потужних портів Чорного моря та припортових елеваторів. Аграрну продукцію транспортують залізницею та автомобільним транспортом до припортових елеваторів, де проводиться її перевалка із наступним фрахтом суден.

Сьогодні більшість зерна перевозиться за допомогою залізничного транспорту. За оцінкою експертів, на залізницю припадає 2/3 всіх вантажних перевезень. Однак з кожним днем стан української залізниці стає дедалі гіршим. Це пов'язано з великим навантаженням на цей вид транспорту та значним зношенням рухомого складу. Дуже відчувається нестача інвестицій у розвиток залізниці, внаслідок чого відбуваються значні затримки у виділенні вагонів-зерновозів в активні періоди експорту зерна. До того ж стан самих вагонів-зерновозів залишає бажати кращого.

За статистичними даними, на сьогодні 62% вагонів-зерновозів вже мають термін експлуатації від 21 до 30 років, враховуючи граничний нормативний термін експлуатації у 30 років. Нестачу та

незадовільний стан вагонів-зерновозів керівництво «Укрзалізниці» обґрунтовує жадібністю аграріїв, які не хочуть купувати власні вагони-зерновози, а лише вимагають їх від держави. Вагони-зерновози – це продукт специфічний, який не буде використовуватися протягом цілого року (власне, як і приносити прибуток), тому керівництво «Укрзалізниці» вважає придбання таких вагонів справою не надто рентабельною, а отже, не першочерговою.

Головним критерієм для кожного вантажовласника або вантажоодержувача при виборі схеми та виборі виду транспорту для перевезень, зокрема експортних, безумовно виступає собівартість перевезень та встановлені тарифи. Об'єктивно цей показник характеризує витрати на перевезення 1 тонни вантажу або на виконання 1 тонно-кілометра, понесені транспортними підприємствами та організаціями-експортерами при виконанні перевезень. Він визначає ефективність організації транспортного процесу доставки вантажу, включаючи митні та прикордонні процедури.

Маршрутизація перевезень зернових у вагонах для АТ «Укрзаліниця» – це оптимізація перевізних і логістичних процесів, для клієнтів – тверда гарантія максимального експорту зернових культур. Маркетинговий рік (від серпня до квітня), за яким зернові трейдери звикли реалізовувати придбану раніше продукцію в аграріїв України, становить дев'ять місяців. Саме в такий проміжок часу всі гравці на ринку виявляють бажання максимально відвантажити свій товар у морських портах. Маршрутизація – єдиний ефективний логістичний механізм, спроможний це забезпечити за максимально швидкий проміжок часу транспортування. На порядок вища за ефективністю маршрутизація відправлень за твердим графіком, що дозволяє запроваджувати довгострокове планування вантажних перевезень. Завдяки цьому покращиться ефективність, ритмічність та прозорість процесу розподілу ресурсів державної компанії – маршрути за виділеними нитками графіка, звичайні маршрути та повагонні перевезення. Від обрання клієнтом того чи іншого варіанта залежить оперативність подання вагонів, швидкість доставки та, звичайно, ставка плати за користування. Розподіл відбувається в три етапи, залежно від пріоритетності в автоматизованій електронній системі.

Згідно з новим порядком, що набрав чинності у 2019 р. компанія надає перевагу замовникам, які планують графікові маршрутні відправлення. Другий рівень пріоритету – за відправленнями, реалізованими на аукціонах, оголошених через систему ProZorro. На третьому рівні замовники, котрі є власниками елеваторів та під'їзних колій. А в останню чергу задовольняються заявки на повагонні відправлення. Такий порядок впроваджено з метою збільшення частки маршрутних відправлень, а відтак – підвищення ефективності використання залізничного рухомого складу. Але тут потрібно передбачити не лише продаж послуги за ринковою ціною, а й подальше розміщення цих маршрутів у нитці графіка, враховуючи потужності станцій та пропускну спроможність колії, зокрема у портах. Адже неконтрольоване масове прибуття маршрутних поїздів із значним перевищенням потужностей переробки вагонів припортових залізничних станцій та терміналів морських портів в 2019 році неодноразово призводило до введення залізничниками конвенційних заборон на відвантаження продукції в ці напрямки через зростання складів на колесах під портами. Проте завдяки організації перевезень зернових вантажів маршрутними поїздами за узгодженими графіками руху з чіткою датою відправлення та прибуття, із прогнозованим терміном перевезення вдалось удвічі прискорити обіг зерновоза – до п'яти – шести діб, а за оперативними даними в цілому за 2019 рік залізничним транспортом перевезено рекордні 40,5 млн. т. зерна. Інтенсивно відвантажують маршрутами зерно крупні холдинги «Кернел», «Нібулон», ТОВ «Компанія «Грейнфілд», понад 80 маршрутних елеваторів. Але виникла велика проблема вивезення зерна з малодіяльних станцій і дільниць через нестачу локомотивної тяги.

В транспортному законодавстві діє норма про те, що залізнична державна компанія зобов'язана приймати до перевезення всі пред'явлені клієнтами вантажі, незважаючи на те, наскільки їй це вигідно. Залізниця належить державі, і саме держава має відповісти на питання, де буде розвиватися виробництво зерна – навколо маршрутних елеваторів чи по всій Україні. Сьогодні є більш ніж 500 станцій, здатних вантажити зерно, але тільки третина з них здатна відправляти маршрути. На інших застосовуються повагонні відправки.

Це ті об'єкти, які працюють у регіонах і від яких залежить їхній розвиток. Сюди включаються і інші вантажі. Так значна частина цементних вантажів – це повагонні відправлення, які в умовах обмеженого тягового ресурсу є вкрай непродуктивними. Потрібні ефективні графіки перевезення

зернових вантажів від тих станцій, які не є маршрутними. Це й стало причиною уваги до приватної тяги.

В суспільстві сьогодні є актуальною тема допуску приватних локомотивів на магістральні лінії. Про це ще 10-15 років тому навіть мови не могло бути. Але в двадцять першому столітті в транспортній галузі України відбуваються кардинальні зміни. Так ще недавно всі державні автопідприємства набули статус приватних або акціонерних товариств. В морських портах працює близько вісімдесяти відсотків приватних стивідорних компаній. З недавнім беззаперечним монополістом в сфері вантажних вагонів Укрзалізницею успішно конкурують приватні зерновози, думпкери, напіввагони багатьох промислових, аграрних та будівельних підприємств і компаній [3].

Наразі виникають проблеми в управлінні рухомим складом відповідно до шаленого зростання кількості вагонів за останній рік, що видно рис.1.

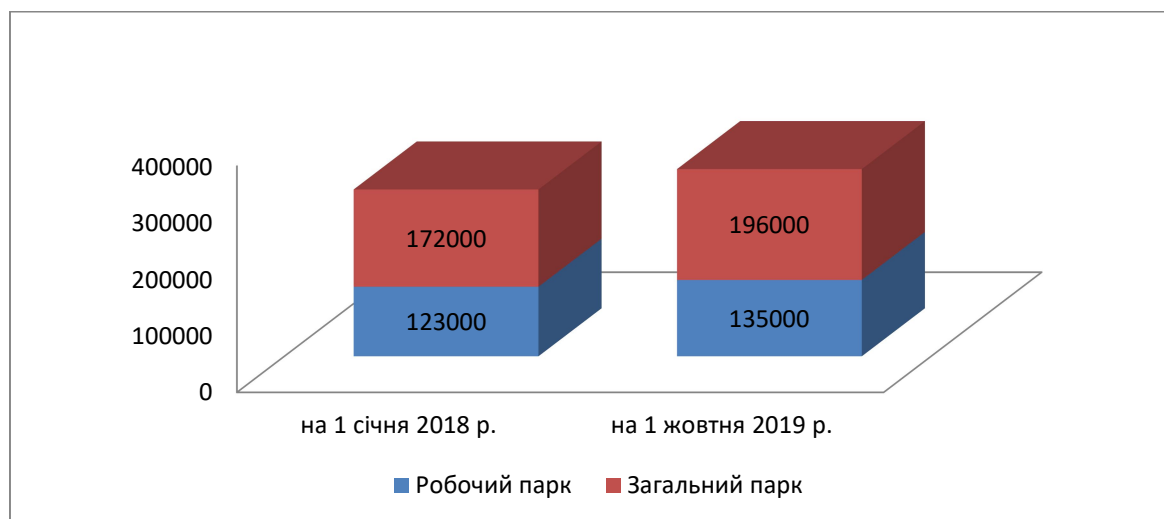


Рисунок 1 – Зростання кількості вантажних вагонів в Україні
Figure 1 – Increase in the number of freight wagons in Ukraine

Причому основний приріст продемонстрував приватний парк, що поповнився на майже 22 тис. одиниць. Це призвело до того, що частка вагонів Укрзалізниці в загальному парку скоротилася до 54%, а якщо брати робочий парк, то до 41%.

Станом на 1 вересня 2019 року наразі робочий парк зерновозів власності Укрзалізниці становить приблизно 10 тис. Це майже на рівні минулого року. Крім того, цього року на 55% збільшено парк приватних вагонів. Йдеться про майже 12 тис. одиниць. У такій ситуації Укрзалізниця працює над збільшенням маршрутизації зернових, що дає змогу ефективніше використовувати рухомий склад і перевозити більшу кількість вантажів, а для невеликих обсягів відвантаження використовуються вагони приватної власності.

Через нестачу магістральних тепловозів та електровозів на залізничному транспорті об'єктивно постало питання про допуск приватних локомотивів промислового залізничного транспорту для роботи на коліях залізничного транспорту загального користування. За різними статистичними даними на під'їзних коліях налічується понад 1500 локомотивів різноманітних серій, з яких більше 900 мають тільки право виїздити на станції примикання залізничного транспорту загального користування. Питання можливості використання їх на дільницях викликало тривалу дискусію в суспільстві серед практиків та науковців.

Нарешті вийшла Постанова Кабінету Міністрів України №1043 2019 року, в якій була прийнята пропозиція Міністерства інфраструктури стосовно реалізації до 4 грудня 2021 р. експериментального проєкту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування. При цьому брати участь в експерименті зможуть компанії-резиденти України. Вони отримують допуск до роботи на залізничній інфраструктурі відповідно до тимчасового положення і на підставі договору з АТ «Укрзалізниця», а також «несуть відповідальність за безпеку перевезень відповідно до законодавства» [3].

Апріорі цей тяговий рухомий склад має бути технічно справним, сертифікованим для експлуатації в Україні та мати вік у межах нормативного терміну служби, встановленого заводом-виробником. Це так би мовити підхід в загальних рисах, а згідно з Постановою проєкт реалізовуватиметься в три етапи. На першому Міністерство інфраструктури України має затвердити тимчасове положення про порядок допуску приватних локомотивів та визначити перелік учасників. Другий етап – запуск та реалізація, моніторинг стану справ і третій – оцінка результатів та їхнє оприлюднення.

Це досить відповідальна і складна робота щодо визначення експериментальних дільниць та затвердження учасників проєкту. По статистичним даним відомий список дільниць, що найменш вантажонапружені й становлять 15% від загальної протяжності колій. Саме на цих малодіяльних лініях пропонується провести експеримент із впровадження приватної тяги.

Вимоги до учасників проєкту, з позиції Укрзалізниці нині зводяться до чотирьох – п'яти пунктів. Три основних з них стосуються локомотивів, машиністів та безпеки руху. Машиністи повинні пройти відповідну підготовку та мати необхідні допуски. Машиністи повинні мати диплом одного із центрів підготовки персоналу Укрзалізниці («школа машиністів») та допуск до роботи як на серію локомотива, так і на відповідну дільницю.

І ключова вимога експерименту стосується того, що скрізь на підприємстві-учаснику має бути впроваджена система управління безпекою. Мається на увазі, в першу чергу, наявність машиніста-інструктора, який переймається навчанням локомотивних бригад і контролює їхню діяльність. Тобто тут головне – запровадження системи управління безпекою на підприємствах-учасниках проєкту. Разом з тим, на нашу думку не потрібно кожного разу окремо обирати напрямки під бажання заявників, адже це має відбуватися централізовано, планово з встановленням обопільної фінансової відповідальності учасників проєкту при можливому невиконанні тих чи інших техніко-економічних норм.

Попередньо проаналізувавши стан приватних локомотивів можна стверджувати, що полігон їх застосування напевно, це малодіяльні дільниці: там не вистачає локомотивів Укрзалізниці, аби забрати всі заявлені вантажі. Проте важливіше інше: залізниця – єдиний комплекс. Спроба виділити один сегмент і на ньому заробити не приведе у підсумку до підвищення ефективності. Як це зараз відбувається з вагонами. Адже відкриття вагонного ринку практично нічого, крім збільшення вартості перевезення, не дало.

На ринку вантажних перевезень Укрзалізниця не є вже монополістом. Компанія транспортує більше приватного рухомого складу, ніж власного. Приватний парк складає шалену конкуренцію державному товариству в політиці ціноутворення на оренду рухомого складу. Питання в тому, що більшість цих вагонів далеко не нові. Не хотілося б, аби та сама ситуація повторювалася з локомотивами. Не треба стягувати до нас непотріб з усього СНД. Адже старий локомотив зношує інфраструктуру набагато більше, ніж сучасний. Виходячи з цього, необхідно поставити умови, щоб приватники працювали на нових машинах. Чому наші колії мають розбивати старі тепловози з Росії чи Литви? Адже наша держава має негативний досвід масового завезення застарілих легкових автомобілів, так званих «Євроблях» з Польщі, Словаччини, Литви [1].

Крім того, приватна тяга не працюватиме за існуючим тарифом. Її введення призведе до різкого підвищення плати за перевезення. Всі мають це розуміти. Знову ж таки, за аналогією з ринком вагонів, після його відкриття плата підвищилася у 3 – 4 рази, але питання ще складніше – якщо інфраструктуру залишити на старому тарифі, вона не витримає.

Було б дуже доцільно всі ці проблемні питання передбачити в Положенні, яке розробляється Міністерством інфраструктури України, про що вже згадувалось. Кардинально ж ці проблеми можуть бути вирішені прийняттям відповідної Постанови Кабінету Міністрів України.

Зараз в період реформування і намагання приватизувати залізничний транспорт держава повинна визначитися з роллю Укрзалізниці, управляти її розвитком і підтримувати шляхом виділення бюджетних коштів. Адже для конкурента залізничників автомобільного транспорту інфраструктура – автодороги будуються за рахунок бюджету з Дорожнього Фонду. Укрзалізниця, купуючи паливо, сплачує великі суми акцизного збору в Фонд.

Верховна Рада України в 2019 році 19 грудня ратифікувала Гарантійну угоду між Україною та Європейським банком реконструкції та розвитку (ЄБРР) щодо проєкту електрифікації залізничного напрямку Долинська-Миколіїв-Колосівка. Таким чином, парламентарії узгодили державні гарантії

щодо проєкту переведення на електротягу напрямку до портів Чорного моря. Проєкт важливий для як для Укрзалізниці, так і для країни загалом, бо це ключова ділянка, яка пролягає через Кіровоградську, Миколаївську та Одеську області. Це дасть можливість збільшити пропуск вантажів у напрямку портів, підвищити швидкість руху поїздів на 20 – 25%, скоротити терміни доставки, а також суттєво зменшити експлуатаційні витрати за рахунок економії пального [4].

У рамках проєкту передбачається електрифікація 253 км. ліній, будівництво другої колії та модернізація систем сигналізації та зв'язку на напрямку Долинська-Миколаїв-Колосівка. На реалізацію заходів необхідно понад три роки та 360 млн. євро. Із них 300 млн. євро планується залучити у міжнародних фінансових установ, решта суми – власні кошти Укрзалізниці.

Окрім ЄБРР кредитором проєкту виступає також Європейський інвестиційний банк (ЄІБ). Передбачається, що ці установи спрямують на фінансування робіт по 150 млн євро кожна. Відповідна угода з ЄІБ була ратифікована Парламентом у жовтні 2018 р. Отже, наразі є необхідні гарантії з боку держави для старту реалізації проєкту. Проте на наше переконання поліпшуючи інфраструктуру на всій території країни для ефективних перевезень зернових вантажів потрібно розвивати припортові станції та портові термінали, потрібні нові зерносховища та рівномірне їхнє розташування в регіонах. Безумовно все це дасть змогу швидко транспортувати зернові з будь-якого регіону в чорноморські порти.

Одночасно об'єктивна реальність така, що припортові залізничні станції розташовані в місцях щільної міської забудови і їх подальше розширення є вельми проблематичним питанням.

Варто вже зараз шукати альтернативні варіанти, зокрема, звернути увагу на потребу розвитку інфраструктури на західних кордонах України, через які зернові вантажі прямують на експорт до європейських країн, таких, як Польща, Словаччина, а також до Білорусі. За даними експертів ринку зерна, в Україні функціонує понад 1200 зерносховищ загальною потужністю понад 41 млн т. За зростаючих обсягів виробництва цього недостатньо. Варто добудовувати вже розпочаті та розробляти нові проєкти будівництва зернових складів, а держава має всіляко посприяти цьому шляхом виділення фінансових коштів та спрощення процедури одержання дозволів на землі під будівництво. Щорічно Україна може експортувати в Європу через західні кордони приблизно 5 млн. т. зернових. Тож, потрібно передбачити потужності для зберігання цього обсягу продукції на кордонах, зокрема на таких станціях, як Ковель, Мостиська, Мукачєво, що розташовані найближче до європейської колії. Окрім підготовки до реалізації проєкту за напрямком Долинська-Миколаїв-Колосівка, в планах відповідних органів має бути електрифікація за напрямком Ковель-Ізов-Держжордон [2].

Висновки. Ще раз торкаючись щодо актуальних питань транспортування залізничним транспортом зернових вантажів, то для подальшого зростання їх експорту потрібно не лише вдосконалювати логістику перевезень, а й розвивати інфраструктуру. Зокрема, будувати нові ефективні елеватори та збільшувати пропускну спроможність припортових станцій. Треба визнати той факт, що АТ «Укрзалізниця» в сучасних умовах не може максимально забезпечити потреби ринку в перевезенні зернових, урожаї яких щороку зростають, особливо в пікові періоди. Це неможливо без будівництва додаткових потужностей для зберігання такої продукції. Насамперед у припортових зонах.

За рахунок експертів для ритмічних перевезень зернових упродовж року необхідні додаткові потужності для зберігання приблизно 13 млн. т. вантажів у припортових зонах, які у піковий сезон можна доправляти до портів або залізницею, або автомобільним транспортом. Але у держави немає, на нашу думку, інфраструктурної стратегії в аграрному сегменті – це віддано на розсуд бізнесу. Було б доцільно на державному рівні розглянути можливість пріоритизації перевезень сільськогосподарської продукції залізничним транспортом у піковий період, а також розробити програми стимулювання будівництва сучасних зерносховищ у припортових зонах і на кордонах України із сусідніми державами.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Гурнак В.М. Інтелектуалізація логістичних ланцюгів постачань при виконанні міжнародних перевезень на основі інвайронментальної концепції управління / В.М. Гурнак, І.О. Хоменко, Л.М. Волинець // Збірник тез науково-практичної конференції «Новітні технології сучасного суспільства (НТСС-2019)» (м. Чернігів, 12 грудня 2019р.): Чернігів: Черніг. нац. технол. ун-т, 2019. – С.165-166.

2. Матеріали семінару «Нові правила роботи АТ «Укрзалізниця» з організації перевізного процесу. Графікові маршрутні перевезення й інше», що відбувся під егідою Українського логістичного альянсу та компанії SPL 12 грудня 2019 року в Києві.

3. Медіацентр «Магістраль» ПАТ «Укрзалізниця [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://info.uz.ua>

4. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua>

REFERENCES

1. V.M. Gurnak, & Khomenko, I. O. & Volynets, L.M. (2019). Intelektualizatsiia lohistychnykh lantsiuhiv postachan pry vykonanni mizhnarodnykh perevezen na osnovi invaironmentalnoi kontseptsii upravlinnia [Intellectualization of logistics supply chains in the performance of international transportation on the basis of the inveronmental management concept]. Proceedings from: Zbirnyk tez naukovopraktychnoi konferentsii «Novitni tekhnologii suchasnoho suspilstva» – Proceedings of the Scientific and Practical Conference «Modern Technologies of Modern Society» (pp.165-166). Chernihiv: ChNUT [in Ukrainian].

2. (2019) Materialy seminaru «Novi pravyla roboty AT «Ukrzaliznytsia» z orhanizatsii pereviznoho protsesu. Hrafiikovi marshrutni perevezennia y inshe» [Seminar materials «New rules of work of JSC» Ukrzaliznytsia «on organization of the transport process. Scheduled itineraries and more «] [in Ukrainian].

3. Mediatsentr «Mahistral» PAT «Ukrzaliznytsia [Media Center «Magistral» PJSC «Ukrzaliznytsya». Retrieved from <https://info.uz.ua> [in Ukrainian].

4. Ministerstvo infrastrukтуры Ukrainy [Ministry of Infrastructure of Ukraine]. Retrieved from <https://mtu.gov.ua> [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Гурнак В.М Актуальні проблеми перспектив логістичного забезпечення транспортування продукції / В.М. Гурнак, Л.М. Волинець, О.Л. Лісняк // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

В статті проаналізовані актуальні проблеми перспектив логістичного забезпечення транспортування продукції. Досліджено автомобільний, залізничний, авіаційний та водний види транспорту, які функціонують та розвиваються за різними правилами та критеріями, виходячи з своїх відомчих інтересів та пріоритетів. Для будь-якого виду транспорту, в нашій державі, актуальним, на даному етапі розвитку економіки, є завоювання й утримання конкурентних переваг. Сформовано основні напрямки на посилення державної транспортної політики, яка необхідна для доповнення і коригування дій ринкових механізмів з метою забезпечення ефективного, відповідного суспільним інтересам формування транспортної системи держави та ринку транспортних послуг. Можливим вирішенням проблеми є об'єднання сотні середніх та малих автотранспортних компаній і експедиторських фірм в єдиному місці – мультимодальному транспортно-логістичному центрі з наданням комплексу логістичних послуг, що призведе до залучення нових інвестицій до транспортної інфраструктури країни та підвищення рівня надання послуг в сфері логістики.

Об'єкт дослідження – процес логістичного забезпечення транспортування продукції.

Мета дослідження – полягає в тому, щоб проаналізувати як формують маршрути до відправлення по мережі залізниці України і за кордон, про переваги та труднощі такої роботи з вантажами різної номенклатури.

Методи дослідження – методи економічного, системного та порівняльного аналізу.

На основі аналізу логістичного забезпечення транспортування продукції виявлено, що за цей час в економіці держави відбулись кардинальні трансформаційні процеси від соціалістичних планових до ринкових відносин та інфраструктурного розвитку. Специфіка діяльності різних видів транспорту зараз в тому, що вони не тільки взаємодіють, але і конкурують між собою в наданні транспортних послуг. Має місце велика конкурентна боротьба на міждержавному рівні за транзитні перевезення вантажів. Доведено, що для подальшого зростання експорту зерна потрібно не лише вдосконалювати логістику перевезень, а й розвивати інфраструктуру країни. Було б доцільно на державному рівні розглянути можливість пріоритизації перевезень сільськогосподарської продукції

різним видом транспортом у піковий період, а також розробити програми стимулювання будівництва сучасних зерно-сховищ у припортових зонах і на кордонах України із сусідніми державами.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – запропонований логістичний підхід, для сталого розвитку економіки та завоювання й утримання конкурентних переваг, які дозволять оперативно враховувати зміни зовнішнього середовища, реагувати на поведінку конкурентів, споживачів, тобто при цьому передбачити і формувати попит та пропозицію в перспективному плані. Саме тому необхідно проводити комплексні заходи, спрямовані на те, щоб перетворити будь-яке товариство на успішне комерційне підприємство, котре надаватиме якісні транспортні послуги. У загальному вигляді стратегічним стає вирішення трьох основних завдань: зменшення витрат компанії, підвищення її доходів та забезпечення максимальної безпеки руху і схоронності вантажів при транспортуванні як на теренах нашої держави, так і за кордоном.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЛОГІСТИКА, КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ, ТРАНСПОРТУВАННЯ ПРОДУКЦІЇ, ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА ДЕРЖАВИ, ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА, ДЕРЖАВНА ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА.

ABSTRACT

Gurnak V.M., Volynets L.M., Lisniak O.L. Actual problems of prospects of logistic support of transportation of products. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The article analyzes the actual problems of prospects of logistical support of transportation of products. Automobile, railway, aviation and water modes of transport, which function and develop according to different rules and criteria, based on their departmental interests and priorities, were investigated. Conquering and retaining competitive advantages is relevant for any mode of transport in our country at this stage of economic development. The main directions for strengthening the state transport policy which is necessary to supplement and adjust the actions of market mechanisms in order to ensure the effective, public-interest formation of the state transport system and the transport services market, were formed in this article. A possible solution to the problem is the unification of hundreds of medium-sized and small motor transport companies and freight forwarding companies in one place – a multimodal transport and logistics center with the provision of logistics services. This will attract new investment in the country's transport infrastructure and increase the level of logistics services.

The object of study – the process of logistical support for transportation of products.

The purpose of the study is to analyze the problems of interaction and competition between different modes of transport in the modern conditions and to identify possible directions for their solution in the transport of goods and passengers in order to ensure stable economic development, satisfaction of the needs of the population and social production.

Methods of research – methods of economic, system and comparative analysis.

On the basis of the analysis of the interaction of different types of transport, it was discovered that during this time the cardinal transformational processes from the socialist plans to market relations and infrastructure development took place in the state economy. The specificity of activity of different modes of transport is that they not only interact, but also compete with each other in the provision of transport services. There is a big competition at the interstate level for the transit of goods. It is proved that for further growth of grain export, it is necessary not only to improve the logistics of transportation, but also to develop the infrastructure of the country. It would be appropriate to consider at the state level the possibility of prioritizing the transportation of agricultural products by different modes of transport during the peak period and to develop programs to encourage the construction of modern grain storage facilities in port areas and at the borders of Ukraine with neighboring countries.

Expected assumptions about the development of the object of study – a logistic approach for sustainable economic development is proposed, conquering and retaining competitive advantages which will allow to promptly take into account changes of the environment, to respond to the behavior of competitors and consumers, that is, provide for and form demand and supply in the prospective plan. That is why it is necessary to carry out complex measures aimed at transforming any company into a successful commercial enterprise, which will provide high-quality transport services. In general, the strategic goal is to solve three main tasks: to reduce the company's expenses, increase its income and ensure the maximum

safety of movement and safekeeping of cargoes during transportation both on the territory of our state and abroad.

KEYWORDS: LOGISTICS, COMPETITIVENESS, TRANSPORTATION OF RODUCTS, THE TRANSPORT SYSTEM OF THE COUNTRY, LOGISTIC SYSTEM, STATE TRANSPORT POLICY.

РЕФЕРАТ

Гурнак В.Н. Проблемы взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта государства в современных условиях / В.Н. Гурнак, Л.Н. Вольнец, О.Л. Лисняк // Весник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К .: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

В статье проанализированы актуальные проблемы перспектив логистического обеспечения транспортировки продукции. Исследовано автомобильный, железнодорожный, авиационный и водный виды транспорта, которые функционируют и развиваются по разным правилам и критериям, исходя из своих ведомственных интересов и приоритетов. Для любого вида транспорта, в нашем государстве, актуальным на данном этапе развития экономики является завоевание и удержание конкурентных преимуществ. Сформированы основные направления усиления государственной транспортной политики, которая необходима для дополнения и корректировки действий рыночных механизмов с целью обеспечения эффективного, отвечающего общественным интересам формирования транспортной системы государства и рынка транспортных услуг. Возможным решением проблемы является объединение сотни средних и малых автотранспортных компаний и экспедиторских фирм в единственном месте – мультимодальном транспортно-логистическом центре с предоставлением комплекса логистических услуг, что приведет к привлечению новых инвестиций в транспортную инфраструктуру страны и повышение уровня предоставления услуг в сфере логистики.

Объект исследования – процесс логистического обеспечения транспортировки продукции.

Цель исследования – заключается в том, чтобы проанализировать как формируют маршруты до отправления по сети железной дороги Украины и за границу, о преимуществах и трудностях такой работы с грузами различной номенклатуры.

Методы исследования – методы экономического, системного и сравнительного анализа.

На основе анализа логистического обеспечения транспортировки продукции выявлено, что за это время в экономике государства состоялись кардинальные трансформационные процессы от социалистических плановых к рыночным отношениям и инфраструктурного развития. Специфика деятельности различных видов транспорта сейчас в том, что они не только взаимодействуют, но и конкурируют между собой в предоставлении транспортных услуг. Имеет место большая конкурентная борьба на межгосударственном уровне за транзитные перевозки грузов. Доказано, что для дальнейшего роста экспорта зерна нужно не только совершенствовать логистику перевозок, но и развивать инфраструктуру страны. Было бы целесообразно на государственном уровне рассмотреть возможность приоритизации перевозок сельскохозяйственной продукции различным видом транспортом в пиковый период, а также разработать программы стимулирования строительства современных зернохранилищ в припортовых зонах и на границах Украины с соседними государствами.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования – предложенный логистический подход для устойчивого развития экономики и завоевания и удержания конкурентных преимуществ, который позволят оперативно учитывать изменения внешней среды, реагировать на поведение конкурентов и потребителей, то есть при этом предусмотреть и формировать спрос и предложение в перспективном плане. Именно поэтому необходимо проводить комплексные мероприятия, направленные на то, чтобы превратить любую организацию на успешное коммерческое предприятие, которое будет предоставлять качественные транспортные услуги. В общем виде стратегическим становится решение трех основных задач: уменьшение затрат компании, повышение ее доходов и обеспечения максимальной безопасности движения и сохранности грузов при транспортировке как на территории нашего государства, так и за рубежом.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЛОГИСТИКА, КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ, ТРАНСПОРТИРОВКА ПРОДУКЦИИ, ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА ГОСУДАРСТВА, ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА, ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА.

АВТОРИ:

Гурнак Віталій Миколайович, доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри «Транспортне право та логістика», e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка,1, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Волинець Людмила Миколаївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри «Транспортне право та логістика», e-mail: Volines_3@ukr.net, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка,1, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Лісняк Ольга Леонідівна, Національний транспортний університет, e-mail: olha.tkatchuk@gmail.com, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка,1, orcid.org/0000-0002-8041-3918

AUTHORS:

Gurnak Vitalii Mykolaiovych, Doctor of Economics, Professor, National Transport University, Professor of the Department of Transport Law and Logistics, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, vul. M. Omeljanovich-Pavlenko, 1, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Volynets Lyudmila Mykolaevna, Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, National Transport University, Associate Professor, Department of Transport Law and Logistics, e-mail: Volines_3@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, vul. M. Omeljanovich-Pavlenko, 1, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Lisniak Olha Leonidivna, National Transport University, e-mail: olha.tkatchuk@gmail.com, Ukraine, 01010, Kyiv, vul. M. Omeljanovich-Pavlenko, 1, orcid.org/0000-0002-8041-3918

АВТОРЫ:

Гурнак Виталий Николаевич, доктор экономических наук, профессор, Национальный транспортный университет, профессор кафедры «Транспортное право и логистика», e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленко, 1, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Волинец Людмила Николаевна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры «Транспортное право и логистика», e-mail: Volines_3@ukr.net, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленко, 1, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Лисняк Ольга Леонидовна, Национальный транспортный университет, e-mail: olha.tkatchuk@gmail.com, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленко, 1, orcid.org/0000-0002-8041-3918

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Базилюк А.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри фінансів, обліку і аудиту, Київ, Україна.

Яновська В.П., доктор економічних наук, доцент, Державний університет інфраструктури та технологій, завідувач кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування, Київ, Україна.

REVIEWER:

Bazyliuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, head, department of Finance, Accounting and Audit, Kyiv, Ukraine.

Yanovska V.P., Ph.D., Economics (Dr.), associate professor, State University of Infrastructure and Technologies, head, Department of Economics, Marketing and Business Administration, Kyiv, Ukraine.