

1. Мингалева Ж., Ткачева С. Кластеры и формирование структуры региона [Текст] /Ж. Мингалева, С.Ткачева //Мировая экономика и международные отношения.- 2000. - №5. – С.97-102
2. Папковська О.Е. Формування кластерної політики у регіонах України.
3. Портер М. «Конкуренция» : Пер. с англ. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005г. – 608с.
4. Соколенко С.І. Кластери в глобальній економіці.- К.: Логос, 2004.- 848 с. ISBN 966-581-477-Х.

Беник Н.Г.

ОБОСНОВАНИЕ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ СОЗДАНИЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО-СУДОРЕМОНТНОГО КЛАСТЕРА В УКРАИНЕ

Сегодня вопросы развития украинского судостроения волнуют большое количество людей, которые работают в этой сфере, а так же неравнодушных к судьбе одной из наиболее развитых отраслей народного хозяйства, что досталась нашей стране в наследство от СССР. Поэтому необходимо уделить внимание реанимации судостроения и ремонта судов в Украине. Одним из путей выхода отрасли из кризисного состояния является создание судостроительного-судоремонтного кластера.

Ключевые слова: кластер, кластерная политика, судостроение, судоремонт.

Benik N.

SUBSTANTIATION OF EXPEDIENCY OF CREATION OF THE SHIPBUILDING AND SHIP-REPAIRING CLUSTER IN UKRAINE

Today questions of development of the Ukrainian shipbuilding concern the large number of people who work in this sphere, and also not indifferent to the destiny of one of the most developed sectors of the national economy that fell to our country in the inheritance from the USSR. Therefore, attention should be paid to the resuscitation Department of shipbuilding and ship repair in Ukraine. One of the ways for the industry out of the crisis is the creation of shipbuilding and ship-repairing of the cluster.

Keywords: cluster, cluster policy, shipbuilding, ship repair.

УДК 656.025.4

Войченко Т.О.

ОРГАНІЗАЦІЯ ВЗАЄМОДІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО І ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ ПРИ ЗМІШАННОМУ ПЕРЕВЕЗЕННІ ВАНТАЖІВ

Проаналізовано особливості організації перевезень в змішаному залізнично-водному сполученні і запропоновано форму взаємодії учасників перевізного процесу на основі створення управляючого транспортно-логістичного центру.

Ключові слова: мультимодальні перевезення, залізнично-водне сполучення, транспортно-логістичний центр, ефективність взаємодії.

Постановка проблеми. В умовах ринкового конкурентного середовища, дерегулювання і децентралізації економіки України рішення проблеми підвищення ефективності функціонування транспортного комплексу, забезпечення координації та взаємодії в роботі різних видів транспорту, розвитку змішаних перевезень вантажів по міжнародних транспортних коридо-

рах, впровадження системи комплексного транспортно-експедиційного обслуговування клієнтури вимагає застосування принципово нових підходів, в основі яких закладені принципи логістики і логістичного менеджменту, пріоритетність формування і розвитку інтегрованих транспортно-розподільчих систем як на регіональному, так і на міжрегіональному і транснаціональному рівнях.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Об'єктом дослідження є система змішаних залізнично-водних перевезень, а предметом – взаємовідносини учасників перевізного процесу. В якості теоретичної основи дослідження використовувались роботи вчених і спеціалістів, таких як Гаджинський А.М., Міротин Л.Б., Персіанов В.О., Уваров С.А., Окрепілов В.В. Особливості системи змішаних перевезень вантажів знайшли відбиток у роботах і монографіях Вінникова В.В., Примачова М.М., Чекаловця В.М. та інших [1-4].

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Невирішеними залишаються реалізація інтермодальної концепції, основаної на злагодженій і взаємозв'язаній роботі магістральних видів транспорту при організації змішаних перевезень вантажів за участю оператора інтермодального сполучення.

Постановка завдання. Метою даного дослідження є розробка рекомендацій з вдосконалення управління перевезеннями вантажів в змішаному залізнично-водному сполученні на основі раціоналізації взаємодії учасників перевізного процесу з використанням принципів логістики.

Виклад основного матеріалу. Базисними умовами, що гарантують чітку взаємодію залізничного і водного транспорту, є: подача вагонів транспортному вузлу згідно з перевантажувальними можливостями порту по всій номенклатурі вантажів; узгоджене підведення суден у порт до моменту прибуття вагонів для даного судна; наявність в портах складських площ, достатніх для забезпечення накопичення вантажів у розмірі судових партій.

На жаль, практика роботи і залізничного, і водного транспорту свідчить про серйозні накопичені проблеми, запорука успіху рішення яких значною мірою залежить від організаційно-технологічної основи. Існує кілька причин, що визначають рівень ситуації [1].

1. Система планування змішаних залізнично-водних перевезень не забезпечує достатньої точності та гнучкості при організації вантажопотоків, що в окремі періоди часу призводить до накопичення на підходах до основних портів країни завантажених вагонів, обсяг яких значно перевищує перевантажувальну спроможність портів.

2. Організація процесу проведення перевантажувальних операцій здійснюється великою кількістю самостійних стивідорних компаній, які функціонують в межах одного порту, що значно ускладнює координацію і узгодженість їх дій при перевалці вантажів з одного виду транспорту на інший.

3. В ланцюжку переміщення вантажопотоку відсутня взаємодія портів з фрахтовими компаніями і судновласниками. В даний час це питання є одним з найбільш складних. Ця діяльність здійснюється самими вантажовідправниками через закордонних покупців, численні фрахтові компанії або за допомогою Інтернету. В результаті зрив фрахту тягне за собою накопичення вантажу в портах і простої вагонів, а організатори фрахту не несуть відповідної за розмірами наслідків відповідальності. З рисунку 1 видно, що на стадії організації перевезення матеріальний (А) та інформаційний (Б) потоки йдуть в одному напрямку, однак для останнього характерна відсутність зв'язку між двома елементами логістичної системи - морським (річковим) портом і судном.

На сучасному етапі існують два основні підходи до організації перевезень в змішаному залізнично-водному сполученні:

1. За участю агента фрахту.
2. За наявності оператора змішаного перевезення (транспортного оператора).

Перший підхід характеризується створенням логістичного ланцюжка «вантажовідправник - порт-оператор фрахту-судно», в якій агент фрахту інформацію про підхід вагонів по залізниці отримує від порту. Дії щодо управління погодженням подачі вагонів і судна виключені,

оскільки агент за договором з вантажовідправником забезпечує лише фрахт судна в конкретний порт і на певну дату. Як агенти фрахту виступають фрахтові компанії, а також транспортно-експедиторські фірми, що є посередниками між окремими судновласниками і вантажовідправниками.

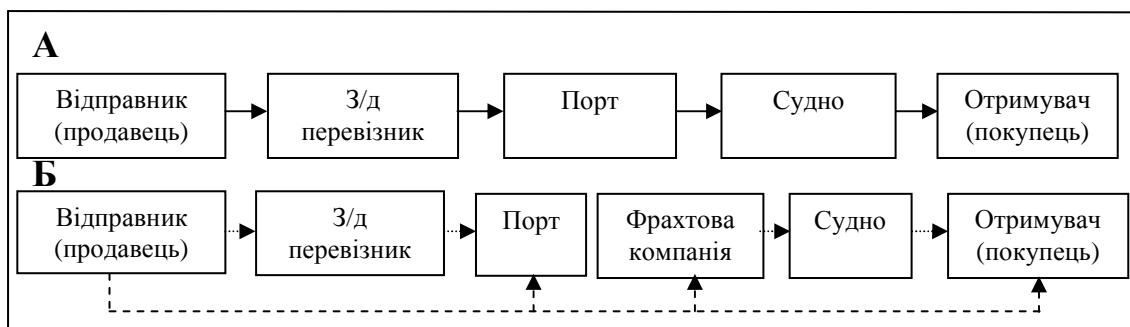


Рис.1. Організація матеріального та інформаційного потоків при змішаних залізнично-водних перевезеннях: А - напрямок руху матеріального потоку, Б - інформаційний потік на стадії організації перевезення

Дана форма взаємодії достатня в тих випадках, коли перевантажувальні можливості порту перевищують кількість вагонів, що прибувають, а їх підведення здійснюється досить рівномірно. При цьому характерною особливістю є наявність великої кількості агентів, що працюють незалежно один від одного з конкретними вантажовідправниками. Графічно взаємодія учасників перевізного процесу представлена на рис. 2 А.

При другому підході логістичний ланцюжок включає залізничного перевізника, проте, лише на рівні стеження за подачею вагонів. Оператор змішаного перевезення має можливість коректувати підведення судна, виходячи з фактичного підходу вагонів в порт. Такий принцип взаємодії використовується крупними вантажовідправниками з великим об'ємом навантаження в адресу портів, що працюють з оператором змішаного перевезення на відносно довготривалій основі [2].

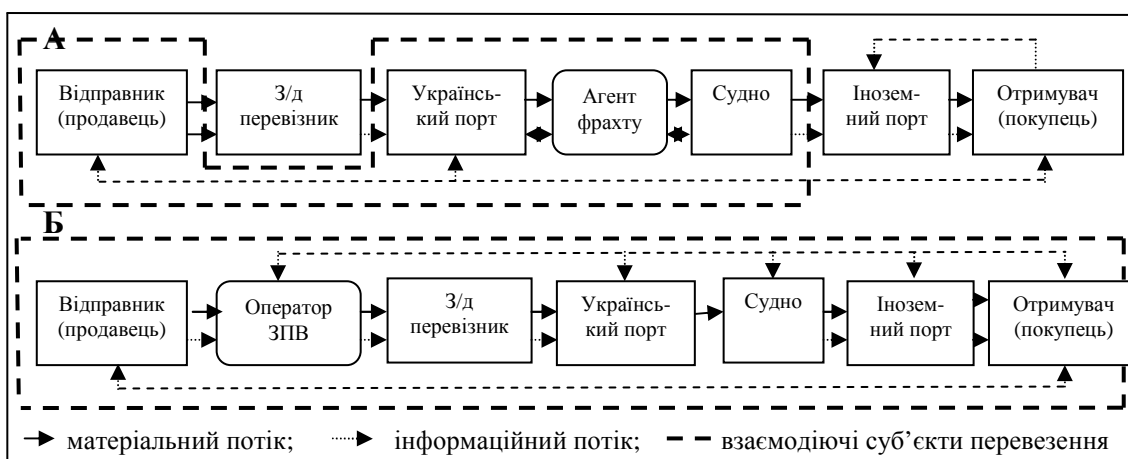


Рис. 2. Варіанти організації перевезень в змішаному залізнично-водному сполученні за участю операторів: А - за участю агента фрахту; Б - за участю оператора змішаного перевезення

Транспортними операторами є спеціалізовані транспортно-експедиторські компанії, що діють на одному або декількох вантажонапружених напрямках, або диверсифіковані фірми, що є власниками однієї або декількох транспортних складових перевізного процесу. Як і в першому випадку, має місце велика кількість операторів, що працюють індивідуально з

окремими вантажовідправниками без узгодження дій один з одним. Графічно взаємодія учасників перевізного процесу представлена на рис. 2 Б.

Характерними особливостями організації перевезень вантажів в змішаному сполученні за наявності операторів є:

1. Формування кожного ланцюжка постачань (часто разового), що ініціюється вантажовідправником, здійснюється окремим оператором. В результаті виходить велика кількість операторів, що працюють незалежно один від одного. Неузгоджене одночасне підведення вантажопотоку в окремі періоди часу неминуче приводить до ускладнення в його перевалці на суміжний вид транспорту.

2. У разі зриву фрахту судна оператор відповідає матеріально лише перед вантажовідправником, а залізничний перевізник, який несе великі втрати через простій вагонів з вантажем, отримує компенсацію, невідповідну за розмірами з понесеними втратами.

Слід зазначити, що в транспортних вузлах європейських країн питання перевалки вантажів із залізничного транспорту на морській (річковий) і назад вирішуються саме за допомогою операторів змішаного перевезення у вигляді уповноважених вантажовласниками експедиторів. І проблем з простоем вагонів з вантажем в очікуванні перевантаження не виникає. Існує декілька чинників, сприяючих такому положенню справ.

1. У портах і на прилеглих територіях добре розвинена інфраструктура складського господарства, що дозволяє нагромаджувати вантажі до суднової партії не у вагонах, а в режимі нормального зберігання.

2. Є кваліфікована диспетчерська служба, що забезпечує моніторинг руху вагонів в адресу порту.

3. Організацію і здійснення перевезення забезпечує не сам вантажовідправник, а професійний експедитор, що погоджує об'єми і графік завезення вантажу як із стивідорськими, так і з судноплавними компаніями.

4. Досить розвинена мережа автомобільних доріг дозволила сконцентрувати на залізничному транспорті перевезення крупних партій (маршрутних, групових) і важковагомих відправок, тоді як інші вантажі доставляються в порт і вивозяться з нього автомобільним і внутрішнім водним транспортом.

5. Крупні виробники мають в своєму розпорядженні в портах власні логістичні підрозділи, що забезпечують безперешкодну перевалку їх вантажів за відпрацьованою технологією.

6. Доля вантажів, що надходять і відправляються залізницею, не перевищує 35% від загального об'єму перевалки, а, наприклад, для найбільшого порту Європи Роттердама доля «залізничних» вантажів складає всього 6%.

На вітчизняному ж транспортному ринку ситуація абсолютно інша:

- на залізницях України доля вантажів, що завозяться залізничним транспортом в морські порти, перевищує 70%, а по окремих портах досягає 95%;
- перевантажувальні можливості українських портів складають 75% від провізної спроможності залізниць;
- відсутня нормативно-правова база для діяльності операторів змішаного перевезення, що здійснюють основну діяльність по організації перевезень за кордоном.

У результаті з'являється вимушена необхідність пошуку нових форм організації перевезень, що забезпечують координацію перевізного процесу на всій дорозі слідування від продавця до покупця. Процес взаємодії залізничного і морського (річкового) транспорту є не просто технологією роботи суміжних видів сполучень, а своєрідний критерій, що характеризує якість функціонування транспортної системи України в умовах глобалізації світової економіки і конкурентоспроможності міжнародних транспортних коридорів, що проходять по її території [3]. Всі перераховані вище передумови свідчать про доцільність створення управляючих транспортно-логістичних центрів (УТЛЦ). Крім того, неможливо об'єктивно управляти підведенням морських (річкових) суден при існуючому принципі організації змішаних перевезень. Це пов'язано з тим, що українські морські порти обслуговують в основному іно-

земні судна, тому експорт йде на умовах FOB, а імпорт – на умовах CIF [4]. У такій ситуації несуть втрати як вантажовласники, так і залізничні перевізники. Перші, не маючи можливості в достатній мірі впливати на фрахт судна, вимушені передавати товар в пункті перевалки зарубіжному покупцеві за заниженою ціною, оскільки вивіз товару організовує саме він. Другі ж несуть втрати, пов'язані з простоем вагонів на підходах до портів.

Імпорт на умовах CIF – виняткова залежність від підходу іноземних суден, прогнозу якого ніхто з транспортних організацій, що беруть участь в подальшому перевезенні, не знає. А це, у свою чергу, може призвести до експансії іноземних логістичних компаній на вітчизняний транспортний ринок і підвищення їх ролі в управлінні міжнародними транспортними коридорами, що проходять по українській території. УТЛЦ, немов «замикаючи на себе» основних вантажовласників і, можливо, маючи в своєму розпорядженні філіальну мережу в найбільших судноплавних компаніях, дозволить організувати фрахт суден на умовах, вигідних і для національних виробників, і для транспортних структур. Недосконалість інформаційної взаємодії між залізницею і морськими (річковими) портами при передачі портам вимагає адаптації для їх умов роботи як за об'ємом, так і за формою представлення.

Отже, порту зручніше працювати із спеціалізованим УТЦЛ, який в потрібний час і у необхідній кількості представить необхідну інформацію відповідної якості та з мінімальними витратами. З'являється можливість реалізувати одну з основних вимог клієнтів – доставку товарів за принципом «точно в строк». При створенні УТЛЦ сповна реально вже в існуючих умовах організувати і прослідити (з необхідними управляючими діями) доставку до певної дати на комерційній основі не лише маршрутів, але й груп вагонів. Поки що неможливо вирішити завдання погодженої взаємодії при змішаних перевезеннях силами корпоративного логістичного центру одного або декількох перевізників, оскільки їх основною метою є формування конкурентоздатних транспортних складових на своєму етапі слідування матеріального потоку. Завдання УТЛЦ полягає в створенні такої інтегрованої інформаційно-технологічної системи, яка б дозволила отримати синергетичний ефект без перемикання корпоративних логістичних підрозділів на виконання невласливих їм функцій. Відсутній який-небудь механізм, що дозволяє знизити кількість порожніх приватних вагонів, що скупчуються в пунктах масового вивантаження в очікуванні можливого завантаження для слідування у зворотному напрямі. В УТЛЦ на підставі прогнозу підходу суден та інформації по вантажах з'явиться можливість укладення з власниками порожніх приватних вагонів договорів на надання інформаційних послуг із завчасного підбору вантажів. Це значно підвищить передбачуваність ситуації з вагонним парком на станціях транспортного вузла.

Діяльність існуючих суспільних координаційних рад фактично неефективна, оскільки вони, будучи консультативними органами, не мають права і можливості втручатися в господарську діяльність учасників транспортного ринку і не несуть відповідальності за результати своєї роботи. В даний час рівень «станція-порт» може ефективно функціонувати лише при створенні нової технології взаємодії залізничного і водного транспорту. Взаємодія суміжних видів транспорту в пунктах перевалки повинна розглядатися не як «стик», а як ланка логістичного ланцюга, функціонування якої має бути направлене на реалізацію кінцевої мети її формування – мінімізації логістичних витрат. Одне із завдань УТЛЦ – зробити взаємодію транспортних організацій ефективною і непомітною для вантажовласника. Форма організації інтермодальних перевезень за допомогою УТЛЦ не є єдиною можливою, тому його діяльність повинна здійснюватися на умовах добросовісної конкуренції відносно інших операторів змішаного перевезення на ринку транспортно-експедиційних послуг за задоволення споживчого попиту клієнтури при високій якості сервісного обслуговування.

Висновки та перспективи подальших розвідок. УТЛЦ як основні елементи інноваційної форми організації змішаних перевезень дозволяють отримати синергетичний ефект, який полягає в підвищенні завантаження міжнародних транспортних коридорів, що проходять по території України, на основі забезпечення якісного транспортного сервісу з врахуванням світового досвіду і специфіки національного транспортного ринку, за рахунок: збільшення

об'єму перевезень транзитних вантажів через українські ділянки міжнародних транспортних коридорів; вдосконалення рівня організації експортно-імпортних перевезень в змішаному залізнично-водному сполученні.

Досягти поставленої мети можна шляхом вирішення комплексу функціональних завдань, основними з яких є: забезпечення повного логістичного обслуговування конкретних вантажовласників на всій дорозі слідування вантажу і розробка планів перспективного розвитку портів і транспортної інфраструктури за рахунок взаємодії транспортно-логістичного центру з іншими учасниками перевізного процесу.

ЛІТЕРАТУРА

1. Логистика на водном транспорте: Учебник / [Винников В.В., Быкова Е.Д., Винников С.В.] - К.: «Феникс», 2004.- 222 с.
2. Концепція програми формування мережі логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України/ Цветов Ю.М., Кутах О.П., Макаренко М.В. та ін.-К.: КУЕТТ, 2003.- 181 с.
3. Кучерук Г.Ю. Якість транспортних послуг: управління, розвиток, та ефективність: Монографія.-К.: ДЕДУТ, 2011.- 208 с.
4. Жихарева В.В. Зовнішньоторговельні і транспортні операції: Навчальний посібник/ В.В. Жихарева.-Одеса: ОНМУ, 2009.- 80с.

Войченко Т.А.

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И ВОДНОГО ТРАНСПОРТА ПРИ СМЕШАННОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

Проанализированы особенности организации перевозок в смешанном железнодорожно-водном сообщении и предложена форма взаимодействия участников перевозочного процесса на основе создания управляющего транспортно-логистического центра.

Ключевые слова: мультимодальные перевозки, железнодорожно-водное сообщение, транспортно-логистический центр, эффективность взаимодействия.

Voychenko T.

ORGANIZATION OF INTERACTION OF RAILWAY AND WATER TRANSPORT OF A MIXED CARGO TRANSPORTATION

The peculiarities of the organization of transport in the mixed railway-water communication and proposed a form of interaction of participants of transportation process on the basis of a Manager of a transport-logistics centre.

Keywords: multimodal transportation, railroad and water transport, transport-logistic center, the efficiency of interaction between.

УДК 94(477):629.4

Горбань А.В.

ПРОБЛЕМА ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПЕРЕВІЗНОЇ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ (1960-1980 рр.)

Досліджено проблему підвищення ефективності перевізної роботи залізничного транспорту, що було важливим чинником якісної організації транспортних перевезень.