

УДК 656.2.022.816

*Галина Кучерук,
Наталія Шаповал*

**ЛОГІСТИЧНІ ПІДХОДИ ДО СТВОРЕННЯ
ТРАНСПОРТНИХ ВУЗЛІВ**

У статті визначаються логістичні підходи до створення ефективних транспортних вузлів в Україні, виділяються фактори, що впливають на їх роботу.

Ключові слова: транспортний вузол, фактори, що визначають розвиток транспортних вузлів, транспортний коридор, транзитні вантажі.

В статье определяются логистические подходы к созданию эффективных транспортных узлов в Украине, выделяются факторы, влияющие на их работу.

Ключевые слова: транспортный узел, факторы, определяющие развитие транспортных узлов, транспортный коридор, транзитные грузы.

The article in getting in approach to the creation of an efficient transport nodes in Ukraine are identified factors influencing their work.

Keywords: transport node, the factors determining the development of transport hubs, transportation corridors, transit cargo

Постановка проблеми. Завдання створення транспортних вузлів є дуже актуальним на сучасному етапі розвитку України. Найбільшу ефективність можна отримати лише від системних скоординованих дій всіх найбільших транспортних центрів країни. Крупний транспортний вузол здатний відігравати істотну роль в своєму економічному районі, але для ефективної і якісної роботи з міжнародними транзитними, експортними то імпортними вантажами необхідно, щоб аналогічні вузли були створені на всьому ланцюжку постачань. Потрібно, щоб вантаж ефективно і якісно, відповідно до міжнародних вимог, перероблявся і транспортувався в зоні впливу транспортного вузла, та щоб такий самий рівень якості і швидкості був забезпечений на всьому ланцюзі постачань і за межами зони впливу транспортного вузла.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням визначення сутності транспортних вузлів, організації взаємодії різних видів транспорту та управління транспортними вузлами присвячені роботи російських та вітчизняних вчених А. В. Комарова, К. Ю. Скалова, Б. І. Шадперкіна, В. А. Персіанова, Н. С. Ускова, В. Н. Дегтяренко, Н. В. Правдіна, В. Я. Негрія, Т. С. Банеки, В. Г. Галабурди, Г. О. Крижановського, В. В. Шашкіна, П. В. Куренкова, А. Ф. Котляренко, І. О. Слового, В. Л. Диканя, О. Г. Дейнеки, Ю. Ф. Куласва, В. Г. Шинкаренко та ін.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. В останній час вітчизняні науковці та фахівці виділяють переваги логістичних технологій в управлінні транспортними, промисловими і торговими організаційно-економічними

© Кучерук Г. Ю., Шаповал Н. С., 2012

ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

системами.

Проте в теоретичних дослідженнях і господарській практиці питанням створення транспортного вузла як ланки логістичної системи приділяється недостатньо уваги, тому вони залишаються невирішеними.

Мета статті і виклад основного матеріалу. Основним завданням формування транспортного вузла є комплексний розвиток усіх видів транспорту, термінального та складського господарства, систем інформаційного, телекомунікаційного та страхового супроводу вантажів на території транспортного вузла. Через природні причини не всі види транспорту однаково добре розвинені на території того чи іншого транспортного вузла, тому спочатку акцент потрібно зробити на два – три види найпоширенішого і перспектив іншого транспорту, що дозволяє вже на початковому етапі отримати певні позитивні результати від початку реалізації програми. Паралельно з цим потрібно розвивати інші види транспорту. Разом з розвитком транспорту необхідною умовою є розвиток (створення) складського і термінального комплексу і всієї транспортної інфраструктури в цілому. Ще однією важливою умовою для розвитку транспортного вузла виступає наявність єдиного оператора. Єдиний оператор мультимодальних перевезень покликаний відслідковувати просування вантажу, швидкість, якість і безпеку його доставки, узгодженість роботи різних видів транспорту, перевалку з одного виду транспорту на інший. Наявність єдиного оператора транспортних перевезень істотно спрощує процедуру оформлення документів на здійснення вантажоперевезень, оскільки відправник укладає контракти не з кожним окремим перевізником на різних видах транспорту, а тільки з одним єдиним оператором, який в свою чергу має контракти на перевезення з усіма перевізниками, необхідними для доставки вантажу отримувачу. Враховуючи те, що кожне місто має свої специфічні особливості, що розвиненість транспорту і транспортної інфраструктури різна в різних містах процес формування транспортних вузлів буде проходити по-різному в кожному конкретному місті. Однак, загальні вимоги, перелічені вище, є необхідними для того, щоб сформувати великий транспортний вузол. Спільною для всіх є також і основне завдання - комплексний розвиток усіх видів транспорту, складського та термінального господарства, митної інфраструктури, банківських і страхових компаній, технологій інформаційного супроводу вантажів. Кінцевою метою формування транспортного вузла буде створення не тільки потужної транспортної та термінально-складської інфраструктури, але й інформаційного, логістичного та сервісного центру, розвиток туристичного комплексу, підйом (розвиток) промислового виробництва. Розглядаючи існуючі транспортні вузли, можна зазначити, що за своїм значенням, за охопленням території вони істотно розрізняються. При їх загальному значенні – організації мультимодальних та інтермодальних перевезень, забезпечення комплексного підходу до розвитку транспортної та розподільчої систем, організації взаємозв'язків між усіма видами транспорту, наявними на території вузла, компаніями-операторами перевезень, складським і термінальним комплексом-транспортні вузли розрізняються за рівнем концентрації пасажиропотоків, вантажопотоків і території впливу. Дане розділення транспортних вузлів залежить від місця їх розташування, проходження в зоні їх впливу транспортних коридорів, від геополітичного становища не тільки самого вузла, але й держави, в якому даний вузол розташований. Можна виділити два типи мультимодальних вузлів. Перші, найбільші вузли – вузли міжнародного рівня та на рівні країни – зона їх впливу поширюється на великі економічні райони. Мультимодальні транспортні вузли на рівні країни формуються в центрах найбільших економічних районів. Даний центр повинен володіти розвинутою

ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

транспортною інфраструктурою, на його території повинні бути достатньо розвинені і ефективно функціонувати кілька видів транспорту та існувати об'єктивні умови для їх подальшої модернізації забезпечення комплексної, взаємопов'язаної роботи всіх наявних видів транспорту. Необхідно, щоб даний вузол був здатний (мав необхідний парк транспортних засобів, рухомого складу та відповідні інфраструктуру і технології) в оперативному режимі здійснювати доставку вантажів в межах зони свого впливу в прямому, інтермодальному і мультимодальному сполученнях. Крім того, такий центр повинен мати достатньо розвинений складський і термінальний комплекс, здатний прийняти і переробити вантажі для всього економічного району. Повинна бути розвинена мережа страхових компаній і банків, здатних надати необхідні послуги у всій зоні впливу даного вузла як вантажовідправників та вантажоодержувачів, так і транспортним, складським компаніям. Це страхування вантажів і пасажирів, ведення справ у разі настання страхових виплат, надання позик і кредитів на модернізацію транспортної та складської інфраструктури. Необхідно, щоб в даному центрі були досить великі компанії-оператори перевезень, здатні надалі взяти на себе функції єдиного оператора мультимодальних транспортних перевезень в межах зони впливу транспортного вузла. Важливою умовою виступає так само наявність навчальних закладів, здатних здійснювати підготовку кваліфікованих кадрів для організації мультимодальних перевезень та роботи транспортного вузла. У великому економічному районі як правило, достатньо одного транспортного вузла. Це має бути найрозвиненіший транспортний центр, що має найвигідніше геополітичне положення.

Транспортні вузли повинні бути центрами розвитку передових транспортних технологій. Мультимодальний транспортний вузол повинен розташовуватись на шляху міжнародних транспортних коридорів і бути центром по переробці та транспортуванню міжнародних, у тому числі транзитних, вантажів. Дані вузли повинні мати стійкі зв'язки із зарубіжними мультимодальними транспортними вузлами. Крім того, вони повинні бути вузловими точками, що дозволяють збирати інформацію, відстежувати і контролювати проходження міжнародних транзитних вантажів, у тому числі і контейнерів, забезпечувати весь комплекс послуг для даних вантажів, поки вони перебувають в зоні впливу даного мультимодального транспортного вузла федерального значення. Говорячи про різні типи транспортних вузлів, необхідно пам'ятати про комплексний підхід до даного питання. Це означає, що мультимодальні транспортні вузли існують не відірвано один від одного, а взаємно доповнюють один одного. Мультимодальні транспортні вузли будуть сприяти розвитку міжрегіональних транспортних і економічних зв'язків у рамках країни. Найбільшого ефекту конкретний транспортний вузол може домогтися тільки якщо є стійкі взаємозв'язки з іншими вузлами, і чим менше між ними бар'єрів, тим вище їх ефективність.

Світові тенденції розвитку перевезень на сьогоднішній день зводяться до створення транспортно-логістичних груп формування стратегічних альянсів і асоціацій. Відсутність оперативного управління роботою автомобілів в транспортних вузлах і системи комплексного транспортно-експедиційного обслуговування вантажовласників призводить до великих простоїв автомобілів під вантажно-розвантажувальними операціями, збільшення термінів доставки вантажів і підвищення транспортних витрат. Крім того, відсутність регламентованої системи єдиного оператора при здійсненні мультимодальних та інтермодальних перевезень негативно впливає на ефективність організації транспортного процесу у всіх його ланках.

ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

Висновки. Наявність єдиного оператора транспортних перевезень істотно спрощує процедуру просування матеріального потоку по логістичному ланцюгу. Розвиток використання у транспортному вузлі інших видів транспорту, складського та термінального господарства, митної інфраструктури, банківських і страхових компаній, технологій інформаційного супроводу вантажів дозволить сформувати транспортний вузол потужної транспортної та термінально-складської інфраструктури й навіть інформаційного, логістичного та сервісного центру, який сприятиме розвитку туристичного комплексу, підйому промислового виробництва та транспортної галузі у цілому.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Единая транспортная система: Учеб. для вузов / Под ред. Галабурды В.Г.* – М.: Транспорт, 1996. –295 с.
2. *Назаренко В. М., Назаренко К. С. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности.* – М.: Центр экономики и маркетинга, 2000. –150 с.
3. *Сергеев В. И. и др. Глобальные логистические системы: Учеб. пособие / Под общ. ред. В. И.Сергеева.* – СПб: Издательский дом «Бизнес – пресса», 2001. –240 с.
4. *Kurt C. Hoffman. Global Growth of 3 PLs in Response to Customer Demand.*