

## ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ИНСТРУМЕНТОВ ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА УКРАИНЫ

Розвиток транзиту, логістики і контейнеризації характеризує стан сучасної національної транспортної системи. Причому розвиток одного з напрямів, наприклад транзиту, послужив поштовхом до розширення процесу контейнеризації вантажу, а це, у свою чергу, примусило задуматися про будівництво контейнерних терміналів. Саме тому проблеми транзиту, логістики і контейнеризації повинні розглядатись комплексно. У статті зроблена спроба виділити окремі напрями.

Развитие транзита, логистики и контейнеризации характеризует состояние современной национальной транспортной системы. Причем развитие одного из направлений, например транзита, послужило толчком к расширению процесса контейнеризации груза, а это, в свою очередь, заставило задуматься о строительстве контейнерных терминалов. Именно поэтому проблемы транзита, логистики и контейнеризации должны рассматриваться комплексно. В статье сделана попытка выделить отдельные направления.

Development of transit, logistics and containerization characterizes the state of the modern national transport system. Thus the development of one of directions, for example transit, has served by a stimulus to expansion of process of cargo containerization, and this, in its turn, has forced to think about building of container terminals. For this reason the problems of transit, logistics and containerization must be considered in a complex. In the article the attempt to select separate directions is done.

### Актуальность проблемы

Развитие транзитных перевозок через территорию Украины обусловлено ролью нашей страны как связующего звена между Западом и Востоком, а с вхождением Украины в систему мировых торговых связей этот фактор возрастает.

Сильной стороной железнодорожных магистралей всегда была экономия во времени по сравнению с морским путем через Черное море. Для того, чтобы укрепить преимущества железнодорожного транспорта, необходимо к нетарифным добавить выгоды по тарифу.

В недалеком прошлом основным преимуществом морских контейнерных линий являлось именно преимущество в тарифах. Разница в тарифах между морским и железнодорожным транспортом почти стерлась, и это даже несмотря на активное строительство морскими перевозчиками крупнотоннажных судов. Но дело в том, что цены на топливо в мире растут в геометрической прогрессии, и обратной тенденции в ближайшее время не предвидится, а вот при электрификации железнодорожных линий на всем своем протяжении изменение цен на топливо в мире существенного влияния не окажет.

Все больше и больше грузовладельцев озабочены вопросом сохранности грузов при

транспортировке морским путем. Конечно, далеко не с каждым судном в море случаются неприятности. Однако для каждого грузовладельца важен именно его собственный контейнер. При прочих равных условиях надежность выходит на первый план. Общеизвестным оказывается тот факт, что железнодорожные перевозки считаются самыми безопасными. В любой момент времени предоставляется информация о местоположении груза и графике движения. Железнодорожные перевозки, кроме всего прочего, являются и самыми экологичными. В последнее время внимание европейской общественности было сконцентрировано на загрязнении окружающей среды воздушными судами. Однако среди всех видов транспорта именно на морские перевозки приходится наибольшая доля загрязнений, и это без учета каких-либо аварийных ситуаций, что заставляет судоходные компании все больше внимания и средств уделять вопросам экологии. Проблема стремительно растущих выбросов отработанных газов большегрузными автомобилями актуальна не только в Европе, но и в Украине. Альтернативой данному виду перевозок с экологической точки зрения является железная дорога.

Выгода от транзитных перевозок для экономики страны очевидна, но в полной мере транзитный потенциал используется тогда, когда

достигается баланс движения грузов в ту и другую сторону.

### **Анализ последних научных исследований**

При подготовке данной статьи проанализированы работы отечественных и зарубежных ученых, специалистов в области экономики и организации перевозок, управления транспортом, развития и повышения конкурентоспособности транспортной системы страны, транспортной логистики, в том числе на этапе развития рыночной экономики: Абрамова А. П., Белова И. В., Галабурды В. Г., Громова Н. Н., Кочетова С. Н., Куренкова П. В., Лапидуса Б. М., Мандрикова М. Е., Николаева Д. С., Персианова В. А., Резера С. М., Салатова К. Х., Смехова А. А., Смеховой Н. Г., Терёшиной Н. П., Трихункова М. Ф., Хачатурова Т. Е., Холопова К. В., Бенсона Д., Уайтхеда Дж. и других.

Теоретической и методологической основой исследований в области комплексной оценки экономической эффективности железнодорожных контейнерных перевозок, развития и повышения конкурентоспособности контейнерной транспортной системы (КТС) страны, транспортной логистики, организации и управления внутренними и международными перевозками грузов в контейнерах, являются труды отечественных и зарубежных ученых и практических специалистов: А. П. Абрамова, А. В. Болотина, Б. А. Волкова, В. Г. Галабурды, А. Т. Дерибаса, В. А. Католиченко, Л. А. Кога-на и многих других.

Проблемами реформирования железнодорожной отрасли и ее состояния занимались такие ученые и практики, как Аксенов И. Я., Аненков В. В., Бандман М. К., Головачев А. А., Гуриев С., Зайцев А. А., Ильин И. П., Лапидус Б. М., Михальцев Е. В., Мишарин А. С., Николаев Н. И., Новиков А. И., Питтман Р., Чичагов П. К.

### **Цель работы**

Исходя из вышеизложенного, целью данного исследования является обоснование комплексного развития современной национальной транспортной системы на основе объединения инструментов транзита, логистики и новейших транспортных технологий.

### **Изложение основного материала**

Развивая тему транзита и связанную с ней проблему логистики, особо хотелось бы оста-

новиться на деловом сотрудничестве с транспортными компаниями Балтийского региона. Дело в том, что сегодня, когда политика все меньше влияет на экономику стран Балтии, Латвия, Эстония и Литва становятся центрами распределения крупнейших грузопотоков, направляющихся из Азии в государства ЕС и СНГ, в т.ч. и Россию.

Уже сегодня в Балтии наблюдается значительный рост спроса на услуги контрактной логистики, увеличивается число таможенных складов, как растут новые грузовые терминалы, логистические и индустриальные парки. Причем наряду с крупнейшими мировыми логистическими операторами, такими, как Schenker, Kuehne&Nagel, DHL, TNT и т.д., в Балтии зарождаются и свои «монстры», которые методично переманивают у конкурентов определенную часть грузовых потоков.

Балтийский опыт представляет для нас несомненный интерес, т.к. даже у небольшого балтийского логистического рынка есть свои плюсы и минусы. К минусам можно отнести обостренную конкуренцию между балтийскими портами и несбалансированную тарифную политику в работе портовых операторов и железной дороги. С другой стороны, небольшой рынок позволяет оперативнее решать назревающие проблемы – в маленьком хозяйстве навести порядок намного проще, чем в большом.

В реальности же и в СНГ, и в ЕС существуют одни и те же проблемы, тем не менее, в условиях маленького рынка многие из них удаётся разрешать на уровне бизнеса, тогда как условия крупных стран раздувают проблему до государственных масштабов.

В этом плане балтийские страны имеют отличную возможность стать пилотным проектом по созданию предпосылок для качественно нового скачка в области единой логистической политики Европейского Союза. В настоящее время в Европе готовится целый ряд фундаментальных документов, которые изменят законодательную основу, раскрыв новые возможности для развития логистической отрасли.

Основополагающим при подготовке данных законопроектов стало введение единого транспортного документа для всех видов транспорта, который призван существенно увеличить удобство пользования специализированной документацией и создать дополнительные возможности при пересечении границ.

Инфраструктура современного перевозочного процесса включает в свой состав транспортно-логистические центры или комплексы.

Эти комплексы помимо технического оснащения требуют немалых площадей, а земля, как известно, вблизи больших городов дорогая. Если же логистические центры размещать на более отдаленном расстоянии от мегаполисов, то возрастают затраты на доставку. Особая проблема – это вывод с территорий больших городов складских объектов, находящихся иногда в районах исторической застройки.

Мировой логистический опыт показывает, что взаимодействие в процессе перевозки грузов различных видов транспорта будет осуществляться в рамках мультимодальных терминально-логистических комплексов, отличительной чертой которых является наличие развитой железнодорожной инфраструктуры. Европейские правительства активно стимулируют переход грузоотправителей на доставку груза железнодорожным транспортом, поскольку это позволяет, разгрузив автомобильные магистрали, улучшить экологическую обстановку в регионе. Это становится все более актуальным и для нашей страны. Причем в Европе для снижения стоимости и ускорения железнодорожной перевозки при регулярной доставке грузов по железной дороге активно используются маршрутные поезда, движущиеся по твердой нитке графика, что также может быть использовано у нас.

Таким образом, без железнодорожной инфраструктуры работа современного логистического центра невозможна. А как в таком случае будет идти формирование сети транспортно-логистических терминалов? Возможны два варианта развития. Согласно первому, роль организатора построения такой сети должно взять на себя «Укрзалізниця». По второму варианту строительством сети будут заниматься все желающие и имеющие возможность компании-операторы. Аргументация у сторонников того и другого пути развития достаточно убедительная.

Сторонники первого варианта считают, что создаваемые в настоящее время транспортными операторами терминалы не являются полноценными железнодорожными хабами, поскольку имеют ограниченные возможности по приему, обработке и формированию вагонных отправок и практически не имеют возможности формирования ускоренных маршрутных поездов. Для реальной интеграции украинских железных дорог в глобальную транспортно-логистическую систему необходимо создание конкурентоспособной железнодорожной терминальной инфраструктуры. И роль организа-

тора в ее строительстве должна взять на себя «Укрзалізниця».

Еще одной важной проблемой при строительстве хабов с железнодорожной направленностью является очень высокая стоимость подключения к существующей железнодорожной инфраструктуре и объектам коммунального хозяйства, доходящая до 70 % от объема инвестиций в создание хаба. И получается замкнутый круг – на железную дорогу не приходят дополнительные грузы, потому что нет специализированных хабов. А хабов нет, потому что слишком высока стоимость подключения к инфраструктуре. Причем, поскольку у владельца хаба еще нет грузопотока через него, он не может подтвердить железной дороге, насколько возрастет грузопоток по железной дороге при строительстве нового инфраструктурного объекта. В результате в убытке все – и железная дорога, и транспортное сообщество, и грузоотправитель.

Принятие решения о создании системы совместных крупных терминальных комплексов-хабов с железнодорожной специализацией позволит прекратить распыление средств на создание отдельных терминалов, оптимизировать затраты на подключение новых объектов к существующей инфраструктуре и в целом повысить конкурентоспособность железнодорожных перевозок грузов.

Логистические процедуры на подобных терминалах должны быть унифицированы, приведены к единому стандарту. Хабы не должны быть собственностью только тех операторов, которые приняли участие в их создании. Главнейшим условием их существования является их открытость для всех украинских участников рынка транспортной логистики.

Сеть совместных терминальных комплексов-хабов необходимо строить в ключевых местах распределения грузопотоков. Помимо Киева, Львова, Харькова, сеть должна существовать в местах входа грузопотоков в Украину. По крайней мере, несколько хабов должны быть расположены на сухопутной границе с Европой, в морских портах Черного моря. Конечно, и на границе с Россией, это сейчас очень перспективное, но совершенно неразвитое с точки зрения терминальной логистики направление.

### **Выводы и перспективы дальнейших научных разработок**

Для страны положительным эффектом будет переключение части грузопотока с ино-

странного морского транспорта и автодорожно-го транспорта на украинские железные дороги; создание в стране конкурентоспособной терминальной инфраструктуры. Увеличатся пропускная способность и мощности по обработке грузов в портах и на погранпереходах, за счет контейнеризации грузов и переключения части их на железную дорогу произойдет разгрузка напряженных транспортных узлов и оптимизируются процессы грузоперевозки. В целом можно смело сказать, что все это послужит повышению конкурентоспособности транспортной системы страны.

Для украинских железных дорог такой проект будет означать повышение их конкурентоспособности за счет оказания на ней единой комплексной услуги, расширения грузовой базы и географии перевозок. За счет маршрутных схем движения снизятся издержки, сократятся сроки доставки грузов и оборот вагонов. Все это неизбежно приведет к повышению рейтинга компании в европейской сети железных дорог.

Для логистических компаний, владеющих и управляющих хабами, такой совместный проект будет означать рост их капитализации, повышение эффективности деятельности, минимизацию затрат на развитие собственной инфраструктуры. Компании смогут расширить спектр оказываемых услуг, одновременно оптимизировав расходы на логистику.

И, наконец, самые главные преимущества получают от реализации проекта грузовладельцы. Они смогут получить универсальную комплексную услугу на всех терминальных комплексах. Единое логистическое решение и использование ускоренных маршрутных поездов приведет к снижению стоимости доставки и сроков перевозки грузов. Поскольку на терминалах будут использоваться современные информационно-технологические решения, можно ожидать улучшения качества сервисного обслуживания.

Сопротивление монополии созданию новых терминальных мощностей оказывается на практике хоть стойким, но преодолимым. Даже в «Укрзалізниця» понимают, что назад уже нет пути. В большинстве иностранных государств на одной территории функционируют несколько совершенно различных терминалов, при этом они нормально работают, конкурируют. У клиента есть выбор, на рынке есть предложение и, соответственно, улучшение качества. Именно поэтому частные операторы считают, что одной из главных задач на сегодня является строительство новых инфраструктурных объектов. Это позволит развиваться транзитным перевозкам, существенно улучшит дистрибуцию грузов по территории Украины. Перевозочный процесс в России постепенно входит в единое информационное пространство, формирование которого началось с железных дорог.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Соглашение о международных железнодорожных перевозках (СОТИФ) 1980 г. [Текст].
2. Майер, Дж. Міжнародне середовище бізнесу: Конкуренція та регулювання у глобальній економіці [Текст], [пер. з англ.] / Дж. Майер, Д. Олесневич. – К.: Либідь, 2002. – 703 с.
3. Дергаусов, М. Міжнародні транспортні коридори та Україна [Текст] / М. Дергаусов // Схід. – 2002. – № 1. – С. 25.
4. Легенький, Г. Проблемы развития транзитных перевозок и пути их решения [Текст] / Г. Легенький, А. Новикова // Экономика Украины. – 2000. – № 7. – С. 32.
5. Проблеми погодження розвитку транспортно-комунікаційної інфраструктури України у західному та східному напрямках [Текст] / Д. К. Прейгер та ін. // Стратегічна панорама. – 2001. – № 1-2. – С. 93.
6. Хахлюк, А. Украина – транзитное государство [Текст] / А. Хахлюк // Экономика Украины. – 2001. – № 1. – С. 25.

Поступила в редколлегию 23.06.2008.