

УДК 656.025.078.11

ЕКСПЕДИРУВАННЯ В УМОВАХ ВІЙНИ: МОЖЛИВОСТІ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

EXPEDITION IN WAR CONDITIONS: OPPORTUNITIES AND PROSPECTS

*канд. техн. наук В.М. Запара, канд. техн. наук Я.В. Запара
В.А. Малишко, М.С. Редін*

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

V. Zapara, PhD (Tech.), Y. Zapara, PhD (Tech.)

V. Malyshko, M. Redin

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Військові дії на території України мають значний вплив на всі галузі народного господарства держави, в тому числі і на організацію перевезення вантажів, що є прерогативою експедиторських структур. За повномасштабного вторгнення в Україну логістичні схеми, які були традиційними, багато в чому втратили свою актуальність, особливо через втрату й блокування українських портів Чорного моря [1]. Потреби клієнтів залишились, а перевізники та експедитори почали пошук інших можливостей, додаткових маршрутів й сервісів для організації і здійснення перевезень. Розробка нових логістичних продуктів у режимі військового стану, коли час на роздуми, розрахунки і випробування дуже обмежений, потребує максимальної концентрації зусиль експедиторської організації.

Перші місяці принесли надвантаження на залізницю і автотранспорт, особливо на перетині кордону і у річкових портах Дунаю [2]. Експедитори сфокусували роботу на портах Рені та Ізмаїл, розуміючи, що річка більш безпечний варіант вивозу вантажів. В подальшому було забезпечено стабільні та вчасні перевезення з країнами ЄС: Болгарія, Румунія, Литва, Латвія, Польща, з якими вибудовувались логістичні ланцюжки.

Оперативна ситуація в певних випадках вимагає прийняття нестандартних рішень. Наприклад, експедитори зіткнулись з тим, що у європейських партнерів дефіцит зерновозів на фоні достатньої кількості піввагонів (за необхідності задіяння максимальної пропускної спроможності західних переходів у зв'язку з потребами експорту зернових). Як вихід, за сприяння польських партнерів, організували перевантаження вантажів із зерновозів у піввагони під тентом для подальшого транспортування в порти Польщі.

Завдяки таким швидким і рішучим діям та довірі й підтримці клієнтів, наприклад, обіг експедиторської компанії «TEUS LOGISTICS» зріс удвічі проти 2021 року. Лише перевалка зернових з початку повномасштабної війни в портах Ізмаїл та Рені становила близько 200 тис. т. Загалом зростання вдалося досягти завдяки розширенню охоплення міжнародної партнерської мережі з країнами ЄС.

На сьогодні експедитори надають послуги з перевезення зерна в портах Одеса та Чорноморськ. У кого є склади зберігання – використовують їх як буферну зону. Також є можливість організувати перевезення за прямим варіантом – з вагону на судно, включаючи надання зерновозів. Навіть з відкриттям морських портів річкові гавані продовжать роботу. Нині експедитори працюють над тим, щоб вартість зернових перевезень морем і річкою вирівнялись, щоб ці шляхи транспортування продовжили функціонувати паралельно. Є ряд вантажів для Східної та Центральної Європи, які вигідніше та швидше перевозити, використовуючи річку й нові логістичні ланцюги.

Крім зерна проводиться відповідна робота і з іншими вантажами: добрива, глина бентонітова, метал, олія, деревина, пальне. По кожній з цих позицій є пропозиції для перевезення з найбільш повним комплексом експедиторських послуг. Номенклатура постійно поширюється, залежно від потреб клієнтів, у різні пункти вивантаження. Популярними напрямками серед замовників є порти Румунії (Галац, Констанца) та Болгарії (Варна, Бургас, Русе). Експедитори надають послуги з перевалки, буферного зберігання на складах, внутрішньопортового експедирування, перевезення з використанням різних видів транспорту, а також здійснюють документальний супровід усіх процесів. Для клієнтів дуже важливо, коли експедитор надає оптимальне рішення в рамках чіткого та відпрацьованого набору сервісів із перевезення певного типу вантажу до заданого місця призначення.

Основною перешкодою для організації залізничних перевезень між Україною та ЄС є різна ширина колії. У зв'язку з цим експедитори пропрацьовують варіант організації приватного пункту перестановки вагонів на стороні країн ЄС. Проблемою також є недостатня, у зв'язку з різко збільшеним попитом, пропускна спроможність самих прикордонних переходів і дефіцит рухомого складу на європейській стороні.

Необхідні більш ретельне планування, автоматизація та інтеграція систем вантажообігу між Україною і країнами ЄС, й сьогодні це поступово налагоджується. Завдання надавати клієнтам оптимальні рішення з мінімальними витратами та максимально можливою швидкістю доставки (максимально якісні послуги) залишається основним в експедиторській діяльності, тобто - вибудувати безпечний і швидкий варіант перевезення.

[1] Щуклін Ю. Через недосконалість планування перевезень аграрії витрачають додатково 1-1,2 тис. грн за тону. – URL: <https://www.railinsider.com.ua/yurij-shhuklin-cherez-nedoskonalist-planuvannya-agrariyi-vytrachayut-dodatkovu-1-12-tys-grn-za-tonnu/> (дата звернення: 31.10.2022).

[2] На переходах з Румунією досі чимало вагонів стоять у черзі з квітня. – URL: <https://www.railinsider.com.ua/na-rumunskyh-prykordonnyh-perehodah-dosi-chymalo-vagoniv-stoyat-iz-kvitnya/> (дата звернення: 31.10.2022).

УДК 656.025

НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ ОБСЯГІВ ВАНТАЖООБІГУ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ МІЖ ЄВРОПОЮ ТА АЗІЄЮ

DIRECTIONS OF INCREASE OF CARGO TRAFFIC IN THE INTERNATIONAL CONNECTION BETWEEN EUROPE AND ASIA

*к.т.н, доцент Калашнікова Т.Ю., аспірант Сидорець Д.П.
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*PhD (Tech.) Kalashnikova T., asp. Sydorets D.
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

На сучасному етапі на розвиток світової торгівлі суттєво впливають глобалізаційні процеси, які значною мірою формують нові тенденції в міжнародних економічних відносинах, змінюючи їх зміст і риси. Основними факторами глобалізації, що впливають на збільшення обсягів світової торгівлі є активна діяльність транснаціональних корпорацій та урядів країн, інтернаціоналізація виробництва, міжнародний поділ праці, лібералізація міжнародної торгівлі, науково-технічний прогрес, укрупнення постачальників та збільшення кола споживачів. Такі фактори, перетинаючись між собою безліччю різних варіацій, поступово змінюють товарну та географічну структуру світової торгівлі товарами та послугами. Поступово змінювалися і світові вантажопотоки, перетворюючись на важливі геополітичні лінії. Країни, що розвиваються, з'явилися серед провідних експортерів і міцно утримують позиції.

На сьогоднішній день, загострилася конкурентна боротьба за вантажопотоки між Європою та Азією, де зокрема перше місце вже кілька років посідає динамічно зростаюча економіка Китаю, що прагне розширення взаємної відкритості з країнами, розташованими вздовж «Одного поясу- одного шляху» для спільного розвитку глобальної економіки відкритого типу.[1] Україна, що має великий потенціал розвитку транспортно-логістичного комплексу, прагне стати значним геополітичним регіоном, зав'язати на собі право на розподіл транзитних потоків з Азії до Європи та Європи до Азії.

Стратегія Китаю «Один пояс– один шлях» спрямована на розвиток альтернативних наземних маршрутів на противагу морським перевезенням, тому заходи, які мають проводитись в Україні, повинні бути направлені на отримання транзиту китайських товарів, використовуючи наявний транспортний транзитний і експортно-імпорتنний потенціал. Україні дуже