

А.П. Поляков, О.І. Жученко

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО РИНКУ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

Анотація

Автомобільний транспорт є найбільш гнучким і масовим видом транспорту. Основна частина автомобільного парку країни експлуатується в нетранспортних організаціях. При цьому мережа автомобільних доріг разом з парком комерційних автомобілів використовується також автомобілями, що знаходяться в особистому користуванні громадян. Отже, проблеми розвитку автомобільного транспорту носять комплексний характер.

Ключові слова: логістика, перевізник, транспортна операція, термінальне перевезення, ринок перевезень.

Abstract

Road transport is the most flexible and mass mode of transport. The main part of the country's car fleet is operated by non-transport organizations. At the same time, the highway network, together with the fleet of commercial vehicles, is also used by cars that are in personal use of citizens. Therefore, the problems of road transport development are complex in nature.

Keywords: logistics, carrier, transport operation, terminal transportation, transportation market.

Автомобільний транспорт, вид транспорту, що здійснює перевезення вантажів і пасажирів по безрейкових шляхах. Основні сфери доцільного застосування автомобільного транспорту, що все більш розширюються, - розвезення і підвезення вантажів до магістральних видів транспорту, перевезення промислових і сільськогосподарських вантажів на короткі відстані, внутрішньоміські перевезення, перевезення вантажів для торгівлі і будівництва, можливість доставки вантажів «від дверей до дверей». На дальні відстані автомобільний транспорт перевозить швидкопсувні, особливо цінні, що потребують швидкої доставки, незручні для перевантаження іншими видами транспорту вантажі. Нині без автомобільного транспорту неможлива діяльність жодної галузі господарства.

Концентрація автомобілів в крупних транспортних підприємствах зробила можливим не тільки збільшувати частку участі автомобільного транспорту в перевезеннях, але і постійно удосконалювати транспортний процес, вводити прогресивні методи перевезень (централізовані за системою тягових «плечей», широке застосування контейнерів, піддонів і тому подібне), покращувати транспортно-експедиційне обслуговування, скорочувати нераціональні перевезення, організувати прямі перевезення вантажів від виробника до споживача.

Використання досягнень логістики на транспорті - є підставою підвищення ефективності вітчизняного транспортного комплексу і активізації його інтеграції в світову транспортну систему. У перспективі саме логістика дасть можливість багатьом транспортним підприємствам поправити свої фінансові справи на внутрішньому і зовнішньому ринках, підвищити рейтинг, об'єми перевезень і, нарешті, позбавитися від принизливої ролі субпідрядників провідних іноземних фірм там, де їх можливості набагато вищі. Актуальність розробок і вдосконалення транспортних логістичних ланцюгів і, особливо, мультимодальних ланцюгів зростає.

Автомобільний транспорт є найбільш гнучким і масовим видом транспорту. У нього є ряд важливих відмінностей від інших транспортних галузей. Почнемо з того, що основна частина автомобільного парку країни експлуатується в нетранспортних організаціях. При цьому мережа автомобільних доріг разом з парком комерційних автомобілів використовується також автомобілями, що знаходяться в особистому користуванні громадян. Отже, проблеми розвитку автомобільного транспорту носять комплексний характер.

Щодня автотранспортом перевозиться близько 7 млн. тон вантажів.

У автомобільному транспорті сконцентровано понад 97% від всіх ліцензійованих суб'єктів транспортної діяльності. У сфері комерційних і некомерційних автомобільних перевезень зараз зайнято порядка сто тисяч господарюючих суб'єктів. Їх діяльність проходить в умовах досить високої внутрігалузевої і міжвидової конкуренції.

В автотранспортних підрозділах підприємств всіх галузей економіки працює більше 1 млн. осіб. Причому на автотранспортну галузь приходить більше 50% від числа працюючих в транспортному комплексі, без урахування залізничного транспорту [1].

В умовах поживлення реального сектора економіки в 2021 році автомобільний транспорт освоїв більше 90% всього приросту об'ємів внутрішніх перевезень.

Попит на вантажні перевезення багато в чому визначається двома чинниками: динамікою і структурою зміни об'ємів виробництва в країні, а також платоспроможністю підприємств і організацій всіх галузей економіки. Вантажні перевезення – це один з найбільш «ринкових» секторів економіки.

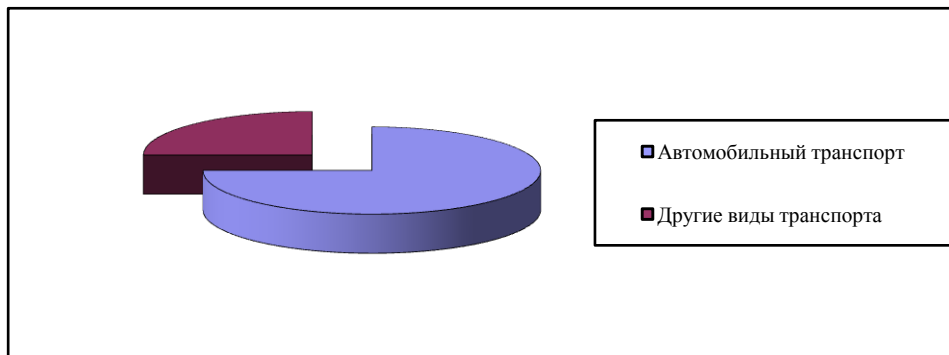


Рисунок 1 – Частка автомобільного транспорту при перевезенні вантажів

Досвід підтверджує відому закономірність, згідно якої зростання ринкової економіки супроводжується, а до певної міри і зумовлюється випереджаючим розвитком автотранспорту. І зрозуміло чому. Вантажопотоки, що генеруються в процесі розвитку ринків товарів і послуг, в першу чергу освоюються найбільш чутливим, швидким і гнучким видом транспорту: автомобільним.

На відміну від інших видів транспорту автотранспорт перевозить міжнародні вантажі в зростаючих об'ємах. Це обумовлено його високою маневреністю, великою швидкістю, забезпеченням перевезень від дверей відправника до дверей одержувача в прямих сполученнях без перевантаження. Автомобільний транспорт став незамінним засобом і при змішаних перевезеннях. У 2007 році загальний об'єм міжнародних автомобільних перевезень, виконаних вітчизняними і зарубіжними первізниками, склав 9,2 млн. тон[2].

На етапі становлення ринкових відносин в Україні склалися об'єктивні передумови для прискореного розвитку автомобільного транспорту. Зріс його вплив на розвиток соціально-економічної сфери країни. Так, при перевезеннях вантажів встановилася тенденція, що підтверджує практику розвинених зарубіжних країн: середні темпи зростання об'ємів автомобільних вантажних перевезень відповідають середнім темпам економічного зростання, перевищуючи при цьому темпи зростання об'ємів перевезень на інших видах транспорту.

Прискорений розвиток автомобільного транспорту обумовлений наступними основними чинниками:

- близько 70% виробничих і транспортно-розподільних структур, а також більшості населених пунктів країни не мають інших під'їзних шляхів, окрім автомобільних, що зумовлює в цих умовах безальтернативне використання автомобільного транспорту;

- відомі об'єктивні переваги автомобільного транспорту (забезпечення партійності, можливість організації роботи "з коліс", доставка "від дверей до дверей", швидкість, гнучкість, мобільність, надійність) дозволяє розглядати його як найбільш ринково орієнтований вид транспорту.

За останні роки автомобільний транспорт виконує понад 65% об'ємів внутрішніх вантажних перевезень країни, з тенденцією збільшення цієї частки, будучи, таким чином, "головним перевізником" для секторів економіки держави, які зростають.

Автомобільному транспорту немає адекватної заміни при перевезеннях дорогих вантажів на невеликі і середні відстані, в транспортному забезпеченні роздрібною торгівлі, виробничої логістики, будівельної індустрії, агрокомплексу, а також малого бізнесу, що підтверджується відповідними об'ємами перевезень вантажів і значної автотранспортної складової у вартості продукції окремих секторів економіки:

- у промисловості частка автотранспортних витрат складає не менше 15%;
- у будівництві - до 30%;
- у сільському господарстві і торгівлі - до 40% і більш.

Сумарно ці витрати, з урахуванням виконання навантажувально-розвантажувальних і складських робіт, складають не менше 30 млрд. грн. в рік або близько 6% від валового внутрішнього продукту країни.

В процесі міжнародної інтеграції значно зросла роль автомобільного транспорту в зовнішній торгівлі. У загальній вартості зовнішньоторговельних вантажів, що перевозяться всіма видами транспорту, частка автомобільного транспорту, який здійснює перевезення найбільш цінної продукції, знаходиться приблизно на рівні залізничного і морського транспорту [1].

Інвестиції, витрати, зайнятість населення.

На придбання пасажирських і вантажних автомобілів населення і бізнес щорічно вкладають до 1 мільярда доларів. Рівень цих інвестицій визначається, перш за все, об'єктивним зростанням мобільності населення і потреби в автомобільних перевезеннях і в даний час в мінімальному ступені залежить від регулюючих дій держави.

Комерційний автомобільний транспорт забезпечує більше 10% всіх податкових надходжень від транспорту. На автотранспорті, з урахуванням автомобільних доріг і інфраструктури обслуговування, зайнято близько 6% працюючого населення, а основні фонди оцінюються в розмірі не менше 11% всіх основних фондів країни. Сумарні витрати на виконання перевезень вантажів і пасажирів, не враховуючи особистий легковий автотранспорт, складають приблизно 100 млрд. грн. в рік або більше 10% від ВВП країни.

Вказаний високий рівень автотранспортних витрат обумовлений не тільки величезним об'ємом виконуваної автотранспортом роботи, але і недостатнім рівнем державного регулювання галузі.

Суть проблемної ситуації в автотранспортній і автодорожній сфері в сучасний період практично полягає в явній недооцінці на управлінському і особливо фінансовому рівнях ролі і місця цієї сфери в господарстві, багатообразному впливі її на фундаментальні соціальні процеси в суспільстві.

Ця недооцінка зв'язана, з одного боку історичною традицією висунення на перше місце в збиток останнім транспортно-економічних телекомунікацій і магістральних видів транспорту, з іншої – зяючим проломом в науковому міждисциплінарному забезпеченні будь-яких практичних управлінських дій у сфері місцевого транспорту і місцевих шляхів сполучення.

Відповідно до цього генеральний напрям дослідження в розширенні проблемної ситуації, як представляється, може полягати в проведенні циклу досліджень, на основі яких можна передбачати реальні наслідки тих або інших дій в управлінні автотранспортним і автодорожнім господарством. На основі цього нового знання можна варіювати ситуації і вибирати якнайкращу стратегію і тактику.

У даній області є як би два пласти і два дослідницькі об'єкти: державний і регіональний рівні управління; магістральний і місцевий транспорт і шляхи сполучення. Зараз бачимо глибоке структурне зрушення в транспортній сфері: автомобільний транспорт, який раніше обслуговував в основному зв'язки в межах до 300 км., широко і міцно виходить в конкурентну боротьбу із залізничними дорогами на відстані вже 5 тис.км, і має велику перевагу перш за все в термінах доставки і збереження вантажів, особливо дорогих. Разом з тим на місцевому (міському, селищному, приміському і внутрішньорайонному) рівнях виявились проблеми обслуговування населення пасажирськими перевезеннями. Ясно, що одна сторона повинна компенсувати іншу: вихід на магістральний рівень автотранспорту повинен підтримувати його

матеріально на місцевому рівні. Але цього не відбувається, бо фінансові потоки в цій можливій взаємодії вийшли з-під контролю держави.

Аналогічні пропорції виникли між вітчизняним автомобілебудуванням, стихійним імпортом автомобілів, автотранспортним сервісом і змістом та будівництвом доріг. Необхідно проглянути всі фінансові і матеріальні потоки в ланцюгах взаємозв'язків, задіяних у функціонуванні автодорожнього комплексу галузей господарства держави, не упускаючи при цьому соціальну і екологічну сторони і маючи на увазі глибокі регіональні відмінності в рівні автотранспортного обслуговування.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бауэрсокс Д. Логистика. Интегрированная цепь поставок. / Д. Бауэрсокс, Д. Клосс. – М.: Олимп-Бизнес, 2006. - 215 с.
2. Альбеков А.У. Логистика коммерции. Серия «Учебники, учебные пособия». / А.У. Альбеков, В.П. Федько, О.А. Митько. - Ростов-на-Дону: Феникс, 2001. - 347 с.
3. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе. / В.И. Сергеев. М: ИНФРА-М,2001. – 167 с.

Поляков Андрій Павлович — доктор техн. наук, завідувач кафедри військової підготовки, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця, e-mail: poliakovap61@gmail.com

Жученко Олексій Іванович — слухач групи 03-21, кафедра військової підготовки, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця, e-mail: zhuchenko795@gmail.com

Polyakov Andrey P. — doctor of technical sciences Sciences, Head of the Department of Military Training, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: poliakovap61@gmail.com

Zhuchenko Oleksiy I. — student of group 03-21, Department of Military Training, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: zhuchenko795@gmail.com