

УДК 656.07

**ВИЗНАЧЕННЯ ПРОБЛЕМ В СИСТЕМІ ДОСТАВКИ КОНСОЛІДОВАНИХ
ВАНТАЖІВ У КОНТЕЙНЕРАХ З КИТАЮ В УКРАЇНУ***Є.О.Зоценко, студент**Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

На динаміку міжнародної торгівлі цього року вплине пандемія «коронавірусу» та економічна криза, яку вона викликала: значна частина виробничих компаній вимушена була увійти у простій, обсяги виробництва товарів почали критично падати. Це призведе до того, що впадуть й обсяги експорту та імпорту. Але аналізуючи показники експорту та імпорту в 2019 році можна визначити, що країни, до яких Україна поставляла свої товари, очолюють Китай, Польща та Російська Федерація (РФ) [1]. За даними Державної служби статистики, експорт із Китаєм зріс на понад 63% порівняно із 2018 роком та становить 3,6 млрд. доларів. З Польщею минулого року додалося 1,2% експортованих товарів на 3,3 млрд. доларів. Щодо РФ, експорт впав на 11,2% і протягом року становив 3,2 млрд. доларів [1]. Імпорт в 2019 році збільшився на 6,3% і загалом Україна завезла товарів на 60,8 млрд. доларів. Найбільше товарів минулого року Україна завозила з Китаю (9,2 млрд. доларів), причому імпорт збільшився майже на 21%, з РФ (7 млрд. доларів), хоча імпорт впав на 13,6% та Німеччини (6 млрд. доларів). Найбільше грошей витрачено на закупівлю іноземного обладнання, механізмів, машин та електротехнічного обладнання (13,3 млрд. доларів), а також мінеральні палива, нафту та нафтопродукти (13 млрд. доларів) та хімічну продукцію (7,5 млрд. доларів). На транспортні засоби витратили 6,2 млрд. доларів (+35,3% порівняно із 2018 роком), на метали та вироби з них – 3,6 млрд. доларів, полімери, пластмаси та вироби з них (3,6 млрд. доларів). Харчових продуктів завезли до України на 2,6 млрд. доларів (+11,8%), рослинних продуктів – на 1,8 млрд. доларів (+17,3%), тварин та тваринних продуктів – на 1,1 млрд. доларів (+16,7%). Із промислової групи товарів імпорт текстилю та виробів із нього збільшився на 18% (2,4 млрд. доларів), різних промтоварів – на 15,5% (1 млрд. доларів), маси з деревини та целюлози впав на 7,6% (1 млрд. доларів), виробів із каменю, гіпсу та цементу збільшився на 2,4% (785 млн. доларів), взуття, головних уборів та парасольок збільшився майже на 30% (473,4 млн. доларів) [1]. Виходячи з результатів аналізу можна зробити висновок, що найбільшим постачальником імпортової продукції є Китай, який здійснює постачання товарів у контейнерах, в тому числі консолідованими відправленнями за допомогою залізничного, морського та повітряного транспортів.

На сьогодні транспортна галузь України, в цілому, задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі не в повній мірі задовольняє вимоги ефективного впровадження євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в транс'європейську [2]. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року визначає пріоритетні напрями покращення якості надання транспортних послуг, передбачає наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу на довкілля, реагує на необхідність покращення системи управління, проведення адміністративної реформи та децентралізації завдань і функцій центральних органів виконавчої влади, запровадження антикорупційної політики, корпоративного управління у державному секторі економіки [3].

Основні переваги, характерні для консолідованих відправлень — це економічність і зручність перевезень в такому форматі. Істотна економія досягається за рахунок ефективного використання вантажного простору – контейнеру. У цьому випадку досить доступними можуть бути навіть авіаперевезення, які в цілому відрізняються високою ціною. Транспортна компанія має можливість економити на доставці консолідованих вантажів, оскільки, відправляючи всього лише одну машину у певну точку, вона виконує відразу кілька замовлень на вантажоперевезення [4].

Велику роль при міжнародній доставці відіграють склади, термінали, розподільчі

центри, місця укрупнення і т.д. Технологічний процес на складах, основу якого складають раціональна побудова, чітке та послідовне виконання складських операцій, постійне вдосконалення організації праці та технологічних рішень, має відповідати оптимальним параметрам за швидкістю процесу, забезпечувати збереження товарів, економічність витрат і високий рівень логістичного сервісу [5].

Аналіз результатів публікацій вчених, які досліджували процес доставки консолідованих вантажів у контейнерах у міжнародному сполученні, дозволяє визначити основні результати та напрямки розвитку: розробка раціональних транспортно-технологічних систем доставки вантажів на основі сучасних методів моделювання [6, 7]; формування ефективних технологій доставки дрібних та збірних відправлень у різних видах сполучень [8, 9]; впровадження термінальних систем та розподільчих центрів при організації доставки дрібнопартійних або тарно-штучних вантажів [10, 11]; удосконалення логістичних ланцюгів постачання товарів з урахуванням рівня замовлень та виду відправлень [12].

Таким чином, теоретичні розробки багатьох вчених показали, що добре розвинений ринок логістичних послуг з відповідними логістичними операторами та відповідною логістичною інфраструктурою, дозволить ефективно впроваджувати технологію збірних відправлень для зменшення витрат всіх учасників процесу доставки.

Література:

1. Державна служба статистики України [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua/>
2. Павленко О.В. Формування раціональної схеми обслуговування замовлень на доставку вантажів транспортно-експедиторським підприємством [Текст] / О.В. Павленко, Д.О. Великодний // Комунальне господарство міст. - 2020. – 154 (1). – С. 223-230.
3. Розпорядження Кабінету Міністрів України про транспортну стратегію 2030. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: /www.kmu.gov.ua – 06.10.2018.
4. Ситенько А.Ю. Сучасний стан та проблематика доставки консолідованих вантажів [Текст] / А.Ю. Ситенько, О.П. Процик // Збірник наукових праць ДНУЗТ. – 2019. – 17. – С. 55-61.
5. Aulin, V., Pavlenko, O., Velikodnyy, D., Kalinichenko, O., Zielinska, A., Hrinkiv, A., Diychenko, V., Dzyura, V. (2019). Methodological approach to estimating the efficiency of the stock complex facing of transport and logistic centers in Ukraine. Proceedings Paper 1st International Scientific Conference on Current Problems of Transport (ICCPT), 120-132.
6. Velykodnyi, D. (2017) The choice of rational technology of delivery of grain cargoes in the containers in the international traffic [Text] / O. Pavlenko, D. Velykodnyi // International journal for traffic and transport engineering. – Belgrade, Serbia, Vol. 7(2), 164-175
7. Прокудін, Г.С. Моделі та методи оптимізації вантажних перевезень в транспортних системах: автореф. дис. д-ра техн. наук: 05.22.01 / Г.С. Прокудін. НТУ – К., 2009. – 44 с.
8. Звягін, О.А. Повышение эффективности мелкопартионных перевозок грузов: автореф. дис. канд. техн. наук: 05.22.01 / О.А. Звягін. НТУ. – К., 2009. – 21 с.
9. Ярещенко, Н.В. Современное состояние мелкопартионных перевозок. Проблематика совершенствования [Текст] / Н.В. Ярещенко // Восточноевропейский журнал передовых технологий: Сб. науч. тр. – Х., 2011. – Вып. 5/4(47). – С. 11-14
10. Rosanoa, M. (2018) A mobile platform for collaborative urban freight transportation [Text] / M. Rosanoa, C. Giovanni Demartinia, F. Lambertia, G. Perboliab // Transportation Research Procedia, Vol. 30, 14-22
11. Павленко О.В. Формування раціональної схеми обслуговування замовлень на доставку вантажів транспортно-експедиторським підприємством [Текст] / О.В. Павленко, Д.О. Великодний // Комунальне господарство міст. - 2020. – 154 (1). – С. 223-230.
12. Нефьодов В.М. Методика формування ресурсозберігаючої технології доставки вантажів транспортно-логістичним центром [Текст] / В.М. Нефьодов, О.В. Павленко, О.П. Калініченко // Комунальне господарство міст. - 2018. - 142. – С. 96-102.