

УДК 656.612:621.72

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЇ СИСТЕМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

Сігаєва Тетяна Євгеніївна, доцент
кафедри менеджменту, логістики та економіки
Харківського національного економічного університету ім. С. Кузнеця,
e-mail: tetiana.sigaieva@gmail.com

Ханіна Каріна Сергіївна, студент 4 курсу
Харківського національного економічного університету ім. С. Кузнеця,
e-mail: kari_kari@gmail.com

Розвиток мультимодальних (комбінованих) перевезень є перспективним напрямом розбудови транспортної системи України, оскільки дозволяє значно збільшити обсяги перевезень її територією за участю національних транспортних компаній, сприяючи підвищенню конкурентоспроможності країни на світовому ринку транспортних послуг, розвитку мережі існуючих транспортних коридорів, інтеграції транспортної інфраструктури України до світової транспортної системи.

Створення мультимодальної компанії за принципом клієнтоорієнтованості насамперед здійснюється за напрямом відповідності високим стандартам сучасної автоматизації всіх рівнів логістичних, технологічних і супутніх процесів, що супроводжують цикл надання широкого спектра послуг.

Розвиток підприємства як мультимодальної компанії передбачає реалізацію стандартів сучасної автоматизації логістичних процесів, в тому числі перевізних, технологічних і супутніх процесів.

Мультимодальна компанія, що побудована за принципом клієнтоорієнтованості, є інтегратором відомостей, інформації, що супроводжують надання послуги на всіх етапах циклу. Обробка інформації, формування документів, координація дій відбуваються за допомогою автоматизованих систем, що інтегровані між собою та у єдиний простір.

Інтегровані автоматизовані системи дозволяють мультимодальному оператору здійснювати комплексне надання якісних «door-to-door» послуг клієнтам, в тому числі на континентальному рівні, з можливістю реалізації принципу «останньої милі» доставки вантажу.

Подальше розгалуження своїх представництв за кордоном для ведення більш ефективної маркетингової стратегії з метою підвищення рівня дохідності підприємства стане можливим та оперативним за наявності комплексу ІТ-автоматизації всіх процесів [1].

Тому стратегічно необхідний керований комплекс дій, що спрямований на ІТ-автоматизацію компанії, що буде розроблений за принципами масштабованості, адаптованості до технологічних і системних подій транспортно-логістичного комплексу та інтегрованості з системами сторонніх структур, як-от: митниця, портові автоматизовані системи управління, національна ERP система, європейські транспортно-логістичні ERP системи, автоматизована система Укрзалізниці й інших залізничних адміністрацій та країн.

ІТ-рішення комплексу автоматизації поділяються на три умовні групи: «існуючі», «типові» та «необхідні».

До «типових» ІТ-рішень належать ті автоматизовані програмні продукти, які використовуються в галузі надання транспортно-логістичних послуг і зарекомендували себе як флагмани ринку з огляду на якість та високий рівень розв'язуваних ними функціональних задач.

«Система обробки замовлення», що побудована за принципом «єдиного вікна», надасть можливість автоматизувати весь вхідний процес обробки, сортування та розподілу замовлень на послуги від клієнтів.

Важливим є те, що за допомогою принципу «єдиного вікна» буде виключено можливість корупційного складника вже на першому етапі роботи з клієнтом.

Інтеграція з «АСУ портів», що, своєю чергою, також побудовані за принципом «єдиного вікна», привнесе в роботу комплекс

су автоматизації компанії необхідний складник, що забезпечить інформованість щодо обороту контейнерів і вантажів, а також забезпечить необхідний рівень електронного документообігу на ланцюгу мультимодальної доставки вантажів [2].

Мультимодальні перевезення в Україні не набули необхідного розвитку через низку причин, серед яких є такі:

- недосконалість нормативно-правового врегулювання питань змішаних перевезень;
- високі ризики мультимодальних операторів під час організації мультимодальних перевезень на значні відстані за участю двох і більше видів транспорту. Проблемним аспектом тут є необхідність для експедитора (оператора) брати на себе відповідальність за дії третіх сторін у міжнародному сполученні і нести високі ризики, забезпечуючи комунікацію та синергію в рамках мереж логістичних центрів міжнародних транспортних коридорів;
- недостатність високопрофесійних і досвідчених спеціалістів з питань мультимодальних перевезень, які б на достатньому рівні володіли декількома іноземними мовами, знаннями національного і міжнародного права, практичним досвідом використання особливостей ведення переговорного процесу щодо укладання та реалізації договорів, сучасними відомостями стосовно стану ринку транспортних послуг у країнах-партнерах та актуальної тарифної політики представників партнерської мережі, ефективними методами контролю за пересуванням товарів на значні відстані з використанням двох і більше видів транспорту в режимі реального часу (онлайн), досвідом у процедурних питаннях розгляду судових справ і міжнародного арбітражного правочину тощо;
- відсутність представницької мережі національних експедиторських компаній за кордоном, яка б забезпечувала високий ступінь узгодженості дій усіх учасників транспортування вантажу та захисту інтересів держави за межами України.

Логістичний підхід до комплексного обслуговування отримувача послуг – це потужний і ефективний інструмент оптимізації процесу доставки вантажів від пунктів відправлення до пунктів призначення за оптимальним маршрутом слідування із урахуванням принципів «door-to-door», «just in time» та обов’язкового надання (за потреби) послуги «остання миля». Автоматизація всіх рівнів логістичних, технологічних і супутніх процесів, що супроводжують комплекс послуг для клієнта, можлива за умови створення національної мультимодальної компанії. Важливим складником заходів із забезпечення якості комплексної послуги є потужна технічна база. Тому, крім технологічних удосконалень, необхідно проведення певних заходів з реконструкції, розвитку виробничої бази, в тому числі за рахунок інвестицій. Звісно, що на шляху розвитку логістики контейнерних перевезень у країні присутні перепони, які не залежать від підприємства, а саме: недосконалі тарифи на перевезення залізницею; митні правила, що змінюються; високі ставки та портові збори тощо. Але впровадження логістичних принципів в управління надає можливість інтегрування підприємства до міжнародної транспортної мережі, а також задоволенню потреб національної економіки на сучасному рівні.

Література

1. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року (Проект). URL: <https://mtu.gov.ua/news/28581.html>
2. Підлісний П. І., Брайковська А. М. Передумови організації мультимодальних перевезень вантажів вітчизняними операторами на міжнародному ринку транспортних послуг. *Економіст*. 2011. № 10 (300). С. 25–30.
3. Котенко А. М., Крашенінін О. С., Шапатіна О. О. Удосконалення процесу комбінованих перевезень вантажів. *Східно-Європейський журнал передових технологій*. 2014. № 4/3 (70). С. 4–8.



УДК 330.351:621.311

РИНКОВА ІНФРАСТРУКТУРА ЯК ПЕРЕДОСНОВА СТВОРЕННЯ КОНКУРЕНТНОГО РИНКУ ЕЛЕКТРИЧНОЇ ЕНЕРГІЇ

Салашенко Тетяна Ігорівна, к. е. н., старший науковий співробітник
Науково-дослідного центру індустріальних проблем розвитку НАН України,
e-mail: tisandch@gmail.com

Відкриття конкуренції на ринку електроенергії (РЕЕ) переслідує мету забезпечення вільного вибору споживачами виробників і постачальників електроенергії (ЕЕ), які здатні будуть задовольнити їх інтереси за найменших витрат на її придбання. Однак ЕЕ є специфічним продуктом, який має певні обмеження у ланцюзі її постачання, ключовим з яких є вимога перманентного балансування пропозиції і попиту у всій енергосистемі. Означене обумовлює складність будови моделей РЕЕ.

Наразі в світі наявний суперечливий досвід лібералізації РЕЕ: жодній країні не вдалося досягти бажаного рівня ефективності в конкуренції на РЕЕ, який би гарантував зниження поточних споживчих витрат і довгостроковий сталий розвиток енергосистеми. Формально конкурентна модель РЕЕ в Україні була запроваджена 01.07.2019 р., однак її функціонування пов'язано із низькою державних обмежень, що засвідчує незавершеність процесів лібералізації.

Лібералізація РЕЕ спирається на перехід від моделі регульованої монополії до конкурентних моделей функціонування, де ринок з його «невидимою рукою», а не держава, буде керувати цінами та інвестиційними пропозиціями. Під державним регулюванням залишається лише енергетична інфраструктура, оскільки вона здебільшого заснована на природній монополії.

Створення конкурентного РЕЕ передбачає запровадження певних правил його функціонування, за дотриманням яких стежать певні учасники, які формально перебувають над відносинами купівлі-продажу ЕЕ, створюючи ринкову інфраструктуру необхід-