

Існують серйозні бар'єри на шляху глобальної логістики, які обумовлені різними причинами, у тому числі політичними системами та політичною ситуацією в країні, різним економічним і соціальним рівнем розвитку країн. Найбільш істотні протидіючі сили: особливості ринків і конкуренції; фінансові бар'єри; канали розподілу.

В той же час розвиток логістики в Україні знаходиться на досить низькому рівні. Це пов'язано з вузьким розумінням цього поняття. Адже логістика це процес управління не тільки матеріальними, а й фінансовими, інформаційними та іншими потоками з метою оптимального використання ресурсів для ефективної діяльності підприємства.

УДК 658.7:656.2

ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ НА ТРАНСПОРТІ

Панченко Н.Г., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Важливою перевагою логістичного управління є підвищення рівня транспортного обслуговування, якого досягають не тільки і не скільки завдяки роботі транспортних підрозділів, стільки завдяки злагодженому виконанню комплексу робіт з постачання, збуту та перевезення продукції. На відміну від старих методів ізолюваного управління вантажними перевезеннями та складським господарством, на підприємствах фірм та корпорацій здійснюється перехід до об'єднаного, або скоординованого, управління вантажопотоками. Головною організаційно-економічною перевагою такого управління є забезпечення комплексного обліку усіх витрат на завезення та вивезення вантажів, а не тільки тарифів на перевезення. За експортними оцінками, застосування методів логістики дає змогу зменшити запаси на 30-50% і час руху продукції на 25-45%. При відвантажуванні товарів на склади, дилерам та споживачам фірма може вибрати один з п'яти видів транспорту, залізничний, автомобільний, водний, трубопровідний та повітряний. Кожен вид транспорту має свої переваги й недоліки і в тих чи інших випадках найвигіднішу сферу застосування.

На залізничному транспорті розвиток транспортної підсистеми логістики повинен ґрунтуватись на поєднанні економічних інтересів відправника, залізниці та одержувача через створення комплексних транспортно-технологічних систем, технологічних маршрутів, за яких рухомий состав від клієнтури та залізниць використовується кооперовано. Подібні системи ефективні для металургів та шахтарів, що відправляють

залізницею до 40% усіх вантажів. Вони працюють на кінцевий, споживчий результат. За витратами залізниця є найрентабельнішим видом транспорту для перевезень вагонних партій вантажів навалом (вугілля, руди, піску, сільськогосподарської та лісової продукції) на далекі відстані. Останнім часом у деяких західних країнах створюються логістичні організації у вигляді спеціальних центрів чи інших структур.

Регіональні логістичні утворення на залізницях здійснюють аналіз вантажопотоків та розподіл їх у мережі. За даними аналізу роблять пропозиції щодо організації оптимальних вантажопотоків як залізничним, так і іншими видами транспорту, способів розподілу перевезень між різними видами транспорту, комплектування груп товарів, порядку укладання договорів на перевезення. Мета таких пропозицій – підвищити рівень роботи транспорту (дотримання термінів доставки вантажів, підвищення надійності та регулярності перевезень, збереження товарів).

Автомобільний транспорт дедалі більше починає конкурувати із залізницями при перевезеннях вантажів на далекі відстані, але при цьому змінюються запропоновані транспортними компаніями послуги. Так, у США автомобільний транспорт дедалі більше використовується для перевезень комплектуючих виробів та готової продукції на відстань до 1600 км. Основним чинником ефективної роботи автомобілів поряд із залізничним транспортом на таких великих відстанях є нові види послуг, пов'язані із збиранням та розподілом вантажів. Сутність їх полягає у відмові від існуючих численних ланок у системі комплектування вантажів та у створенні пунктів централізованого зберігання і транспортних терміналів на основних маршрутах руху. У результаті скорочення обсягів товарних запасів та тривалості циклу обробки замовлень завдяки комп'ютеризації послуги стали дешевшими, а їх якість підвищилася. Розширення участі автомобільного транспорту в освоєнні вантажопотоків логістичного ланцюга не тільки сприятиме розвитку автоматизації обробки вантажів і транспортних засобів, а й призведе до загострення проблеми недовикористаних пропускових та провізних можливостей, а також прискорить застосування маркетингу на транспорті.

Вибираючи засіб доставки конкретного товару, відправники зважають на шість чинників. Якщо відправника цікавить швидкість доставки товару, то він вибирає повітряний або автомобільний транспорт. Якщо йому треба мінімізувати витрати, то він вибирає водний або трубопровідний транспорт. Автомобільний транспорт має багато переваг порівняно з іншими видами транспорту, чим і пояснюється зростання частки його використання.

До вирішення проблеми доставки вантажів

слід підходити з позицій логістики, оскільки це проблема комплексна. Головним у логістиці є системний підхід, який охоплює проектування і структурування систем для найефективнішого використання простору й часу, організацію матеріальних та інформаційних потоків.

УДК 658.7:656(477)

КЛЮЧОВІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В УКРАЇНІ

Пащенко Ю.Є., д.е.н., професор (НАУ)

Формування ринку транспортних послуг в Україні, створення конкурентного середовища у сфері руху товару і міжнародних перевезень вантажів, істотні зміни в системі економічних взаємовідносин між учасниками транспортного процесу при одночасному посиленні інтеграційних тенденцій в світовій економіці вимагають пошуку адекватних ринкових механізмів забезпечення ефективного функціонування транспортного комплексу. Серед останніх все більш актуальним стає створення системи регіональних транспортних центрів у складі інтегрованої транспортно-логістичної системи.

Регіональні транспортно-логістичні центри є основними функціональними елементами транспортно-логістичних систем, які забезпечують скоординовану взаємодію учасників просування і обслуговування товароматеріальних потоків, що розглядаються як стратегічні точки зростання економіки.

Під регіональним транспортно-логістичним центром розуміють багатofункціональний термінальний комплекс, що споруджується у вузлах транспортної мережі на перехресті магістральних шляхів сполучення, призначений забезпечити клієнтуру комплексним транспортно-експедиційним і логістичним сервісним обслуговуванням, що функціонують на основі логістичних технологій і забезпечують максимальний синергетичний ефект на основі логістичної координації й узгодження економічних інтересів учасників транспортно-логістичного процесу, інтеграції товароматеріальних, інформаційних, сервісних і фінансових потоків.

Виходячи з того, що основною задачею регіональних транспортно-логістичних центрів повинне бути оперативне управління вантажопотоками в рамках свого регіону, до числа виконуваних ними функцій можна віднести: повне і своєчасне забезпечення всіх наявних заявок на перевезення вантажів; збільшення розмірів

перевезення вантажів в змішаному повідомленні відповідно до розробленого оптимального плану підведення вантажу, заснованого на зладженому підведенні рухомого складу різних видів транспорту до транспортного (перевантажувального) вузла, тобто вибір оптимальної системи організації вантажопотоків; проведення маркетингових досліджень транспортного ринку в рамках свого регіону, вивчення його кон'юнктури; аналіз діяльності суб'єктів транспортного ринку, складання рейтингу найпривабливіших компаній на предмет якісного і своєчасного виконання ними своїх функцій; аналіз вантажопотоку експортних перевезень на території свого регіону для більш ефективної взаємодії з міжнародною системою логістичних центрів; здійснення постійного контролю над просуванням вантажів, своєчасне виявлення утруднень в їх просуванні і вживання відповідних заходів; створення оптимальних умов роботи, максимальне використання вивантажувальних можливостей вантажних фронтів і організація контролю зладженого підведення вантажів, розробка заходів по скороченню непродуктивних витрат часу від простою під вантажними операціями; оптимізація розподілу обмежених ресурсів між забезпечуваними підсистемами (терміналами, станціями і т. п.) і введення елементів конкуренції між ними для зниження власних витрат.

Необхідно відзначити, що розробка організаційної структури логістичного управління на основі системи регіональних транспортно-логістичних центрів, що забезпечує механізм оптимальної взаємодії вантажовласників, експедиторів і різних видів транспорту, повинна будуватися на основі узгодження мети і задач управління з економічними інтересами учасників транспортного процесу.

Створення вітчизняної мережі регіональних транспортно-логістичних центрів забезпечить підвищення ефективності функціонування транспортного комплексу регіонів і реалізацію транзитного потенціалу держави.

УДК 656.21

КОРЕЛЯЦІЙНИЙ І РЕГРЕСІЙНИЙ АНАЛІЗ ВИЗНАЧЕННЯ НАДІЙНОСТІ ПРОПУСКУ ВАНТАЖУ В ЕКСПОРТНО-ІМПОРТНОМУ СПОЛУЧЕННІ ЧЕРЕЗ ПРИКОРДОННІ ПЕРЕДАВАЛЬНІ СТАНЦІЇ В УМОВАХ СУР

Пестременко-Скрипка О.С., асистент (УкрДАЗТ)

Одним з важливих питань при управлінні якістю технологічних процесів є інформаційна