

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 перетині 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 злягодженому 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 злягодженого 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

підтримка прийняття рішень, використання статистичних методів обробки інформації. Створена в світі ефективна система управління ризиками на залізницях завжди мала у своїй основі статистичну модель управління ризиком, спиралася на сучасні методи математичного аналізу.

В даний час на мережі залізниць України створено цілий ряд інформаційних, інформаційно-керуючих, автоматизованих і автоматичних систем, які стали невід'ємною частиною технології перевізного процесу та системи управління залізничним транспортом в цілому. Ефективність експлуатації цих систем істотно знижується через відсутність або недостатнього розвитку на їх базі інформаційно-аналітичних надбудов, що вирішують завдання підтримки прийняття рішень з використанням математичних методів аналізу та обробки інформації. Недостатньо опрацьовані методи системного аналізу показників роботи прикордонних передавальних станцій України. Необхідні теоретичні та прикладні дослідження системних зв'язків і закономірностей функціонування та розвитку залізничного транспорту, орієнтовані на підвищення якості виконання перевізного процесу на прикордонних передавальних станціях з використанням сучасних методів обробки інформації.

Запропоновано метод кореляційного аналізу для визначення надійності пропуску вантажу в експортно-імпортовому сполученні через прикордонні передавальні станції в умовах системи управління ризиками (СУР). Використання даного метода дозволить оцінити незалежність показників, їх взаємний вплив, виявити закономірності. В результаті можливо визначити сукупність параметрів для їх подальшого використання у СУР.

УДК 658.3

ЛОГІСТИЧНІ ЦЕНТРИ ЯК ОСНОВА РЕГІОНАЛЬНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ ТРАНСПОРТНО-РОЗПОДІЛЬНОЇ СИСТЕМИ

Полякова О.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Логістичні центри (хаби), що надають весь комплекс послуг з обробки, зберігання, транспортування вантажу, та управляють зростаючими товаропотоками в сучасній глобальній економіці, є складовою частиною транспортно-логістичної системи. З точки зору світового досвіду та сучасних тенденцій розвитку глобального ринку логістичних послуг Україна перебуває на етапі формування і консолідації галузі, істотно поступаючись західним країнам, як за якістю, так і за комплексністю послуг національних транспортно-

логістичних компаній.

Згідно з дослідженнями Світового банку, за індексом логістичної ефективності Україна займає 102-е місце серед 155 країн. За даними Європейської логістичної асоціації валові витрати України на логістичні операції становлять приблизно 35% від загальної суми витрат на виробництво, в той час в США цей показник приймає значення 25%, а в Європі він коливається з 8 до 12%. Структурно на вітчизняному логістичному ринку переважають операції, пов'язані з транспортною логістикою - 89%, послуги складського зберігання - 8%, експедиція - 2%, управління ланцюгами поставок - 1%.

Темпи зростання вітчизняного транспортно-логістичного ринку невисокі, що обумовлено відсутністю інвестиційних ресурсів і високим ризиком бізнесу. У той же час в Україні спостерігається висока зацікавленість у розширенні транспортно-логістичних послуг, як з боку споживачів так і з боку логістичних операторів.

Для розвитку економіки регіонів, підвищення якості обслуговування і подолання відставання у розвитку інфраструктури, яка підтримує виробничі і збутові бізнес-процеси, повинна бути вирішена задача створення регіональної логістичної транспортно-розподільчої системи (РЛТРС), яка змогла б забезпечити низькі транспортні витрати і високий рівень логістичного сервісу.

Російські науковці Т. А. Прокоф'єва та О. М. Лопаткін під РЛТРС розуміють сукупність інтегрованих елементів товаропровідної мережі регіону, яка складається з численних взаємодіючих і взаємопов'язаних об'єктів логістичної інфраструктури загальномережевих транспортних вузлів, оптової та роздрібною торговою мережі, розташованих на території регіону. Означені елементи товаропровідної мережі регіону забезпечують реалізацію спільної мети функціонування системи, узгодженої з загальнорегіональними соціально-економічними цілями, і отримання максимального синергетичного ефекту на основі інтеграції матеріальних, сервісних, фінансових та інформаційних потоків.

Опорними пунктами таких РЛТРС є логістичні центри, які по суті являють собою багатofункціональні термінальні комплекси, споруджені у вузлах транспортної мережі на перетині магістральних шляхів сполучення, і призначені для забезпечення максимального синергетичного ефекту у всьому логістичному ланцюзі від вантажовідправника до вантажоодержувача на основі інтеграції товарних, матеріальних, інформаційних, сервісних та фінансових потоків. Логістичні центри виконують одночасно функції накопичення певних товарів для подальшої їх передачі по ланках логістичного ланцюга; забезпечують просторово-часове переміщення товарів з місць відправлення в місця призначення; здійснюють прийом товарів для тимчасового зберігання.