

містобудівних і соціальних особливостей, створення нового механізму фінансування витрат на розвиток міського пасажирського транспорту.

Діапазони значень показників-орієнтирів

Показники-орієнтири	Діапазони значень
1. Транспортна рухливість населення із соціально-культурними цілями, поїздок на 1 мешканця в рік	$100 \leq \text{Ст}1 \leq 350$
2. Співвідношення між громадським і індивідуальним видами транспорту, %	$80:20 \leq \text{Ст}2 \leq 20:80$
3. Рівень транспортної доступності, %	$80 \leq \text{Ст}3 \leq 100$
4. Рівень транспортної дискримінації населення, %	$0 \leq \text{Ст}4 \leq 35$
5. Рівень комфортності перевезень, чол. / м ²	$3 \leq \text{Ст}5 \leq 9$
6. Питомий втрачений фонд вільного часу (на 1 меш. у день), годин	$0,1 \leq \text{Ст}6 \leq 1,5$
7. Частка транспорту в загальному забрудненні навколишнього середовища, у тому числі міського громадського	$10 \leq \text{Ст}7_1 \leq 80$ $5 \leq \text{Ст}7_2 \leq 30$
8. Рівень розвитку мускульних видів транспорту, %	$0 \leq \text{Ст}8 \leq 45$
9. Рівень ДТП з вини міського громадського транспорту:	
• число смертельних поранень на 10 чоловік;	$1 \leq \text{Ст}9_1 \leq 3$
• число смертельних поранень 10 транспортних засобів	$1 \leq \text{Ст}9_2 \leq 4$
10. Співвідношення витрат на транспортну інфраструктуру і рухомий склад, %	$80:20 \leq \text{Ст}10 \leq 60:40$
11. Пасажиромісткість економіки, пас.-км / 1USD ВВП	$\text{Ст}11 \leq 0,89$

Отримано 04.09.2002

УДК 385 : 656.078.2

Е.Н.ЕЛАГИНА

Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, г.Харьков

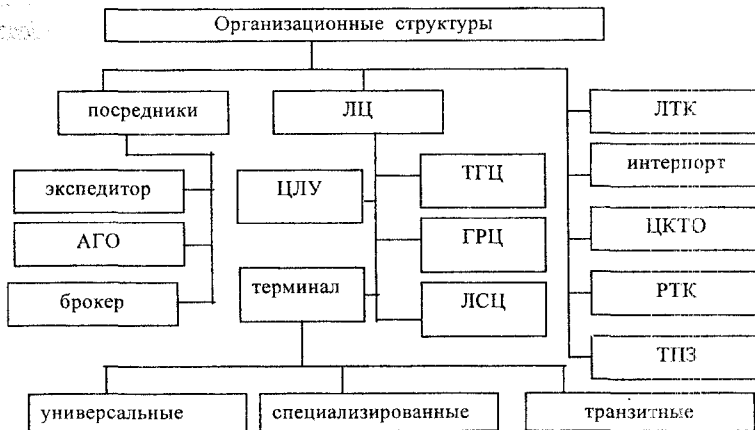
ВОЗМОЖНОСТИ ГРУЗОВЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ ГОСУДАРСТВА

Рассматривается роль логистических центров в обеспечении синергетического эффекта за счет интеграции деятельности транспортных, промышленных, торговых и других предприятий, охарактеризованы особенности их работы, приведена классификация посреднических структур на транспорте.

Одной из характерных особенностей развития мировой экономики на современном этапе является усиление процессов межотраслевой кооперации и интеграции. Речь идет об образовании консорциумов по кооперированным складским поставкам продукции, корпораций промышленных предприятий и структур оптовой торговли, ассоциаций, включающих оптово-посреднические, складские предприятия и транспортные терминалы, логистических альянсов поставщиков, дистрибьюторов и потребителей продукции. Все эти организационные структу-

ры можно определить как узловые логистические предприятия, которые позволяют, благодаря сочетанию логистической деятельности с использованием современного оборудования, получить синергетический эффект. Согласно определению [1], под синергией подразумевают преимущества от совместной деятельности или объединения каких-либо элементов, достигаемые в том случае, если результативность образовавшегося целого превосходит результативность всех элементов в отдельности. Следует также отметить и тот факт, что концентрация транспортных потоков при обслуживании логистических центров дает лучшие шансы в конкурентной борьбе экологически более безопасному железнодорожному транспорту.

Используя зарубежный опыт, рассмотрим подробнее функции, выполняемые данными посредническими структурами, а также особенности транспортного обслуживания потребителей транспортных услуг. В настоящее время в мировой практике не существует строгой классификации логистических предприятий, поскольку под это понятие попадают различные производственные единицы, выполняемые функции которых дополняют друг друга, а иногда и дублируются. Классификация логистических центров приведена на рисунке. Кратко охарактеризуем деятельность каждой структуры.



Классификация логистических посредников:

ЛЦ – логистический центр; АГО – ассоциация грузоотправителей;
 ТГЦ – транспортно-грузовой центр; ГРЦ – грузораспределительный центр;
 ЦЛУ – центр логистических услуг; ЛСЦ – логистический субцентр;
 ЛТК – логистически-терминальный комплекс; ЦКТО – центр комплексного
 транспортного обслуживания; РТК – региональная транспортная компания;
 ТИЗ – транспортно-промышленная зона.

Особую группу поставщиков транспортных услуг образуют посредники, которые, как правило, не владеют собственными транспортными средствами и не ведут самостоятельные операции по перевозке грузов, а организуют процесс транспортировки путем привлечения других фирм. Так, работа экспедиторов заключается в том, чтобы собрать небольшие грузы у разных отправителей в одну крупную партию и затем отправить ее через общественного перевозчика. В его обязанности может также входить доставка грузов (развоз) конечным покупателям. Ассоциации грузоотправителей (кооперативы, агенты) работают на тех же принципах, что и экспедиторы; отличие состоит в том, что ассоциации представляют собой добровольные некоммерческие организации, куда входят представители той или иной отрасли, которые объединяются для налаживания дешевой транспортировки небольших закупок. Брокеры координируют организацию транспортировки в интересах грузоотправителей, грузополучателей и перевозчиков. Они также загружают работой льготных и индивидуальных перевозчиков. Региональные транспортные компании по сбору и распределению грузов обслуживают торговые зоны, осуществляя перевозки грузов малыми партиями, и обеспечивают экономию затрат за счет использования собственного складского комплекса вместо распределительного центра промышленной фирмы.

Для повышения качества работы с грузоотправителями, грузополучателями и экспедиторскими организациями путем создания новых технологий, расширения перечня традиционных и предоставления новых услуг при организации перевозок в транспортных ведомствах создаются центры комплексного транспортного обслуживания (ЦКТО). Согласно экспертным оценкам, благодаря работе ЦКТО, в Украине уже в 2002-2003 гг. объемы перевозок на железнодорожном транспорте увеличатся на 15-20% [2].

Соединительной станцией (местом "сшивания") между перевозками на дальние и ближние расстояния являются транспортно-грузовые центры (ТГЦ). Они включают в себя транспортные, логистические и другие предприятия, которые имеют одинаковый ранг и проводят собственную предпринимательскую политику. Как правило, ТГЦ располагаются на периферии и в связи с этим могут ограниченно участвовать в снабжении и транспортном обслуживании городского агломерата. Это привело к идее создания логистических субцентров (ЛСЦ), располагающихся внутри районов с плотной инфраструктурой. Транспортно-грузовые центры и ЛСЦ должны быть объединены в одну сеть с помощью соответствующих транспортных и коммуникационных связей. Они будут совместно предлагать транспортным клиен-

там согласованные услуги. Таким образом, речь идет об образовании региона, который служит в основном для размещения в нем предприятий, занимающихся грузовыми перевозками. Такие регионы имеют название транспортно-промышленных зон (ТПЗ). Транспортно-грузовой центр всегда является ТПЗ, но не наоборот, потому что ТПЗ порой может не иметь подключения к перевозкам на дальние расстояния [3]. Под грузораспределительным центром, в отличие от ТПЦ, понимается не место стыковки универсального типа, а мощная производственная единица, управляемая одним экспедитором или торговым предприятием. ГРЦ предлагает отправителям и получателям широкий спектр логистических услуг. Функции логистических узлов, помимо транспортно-грузовых центров, выполняют также терминалы (транспортно-складские комплексы), однако они специализируются в основном на перевозках в смешанном сообщении. В зависимости от специфики выполняемых работ и вида перевозимых грузов различают универсальные, специализированные и транзитные терминалы.

В последнее время большое внимание уделяется созданию логистически-терминальных комплексов, задачами которых, помимо перегрузочных, складских, терминальных работ с грузами, входит выполнение ряда функций по маркетинговой, информационной, кредитно-финансовой, страховой деятельности, которой в настоящее время не занимаются существующие грузовые терминалы, относящиеся к отдельным видам транспорта. Крупным логистическим узлом является интерпорт, в комплекс инфраструктур и служб которого входят железнодорожные, автомобильные и комбинированные терминалы, контейнерная площадка, склады, таможня, логистический центр, службы сервиса и т. д. В мировой практике широко используется понятие центра логистических услуг (ЦЛУ), под которым понимают объединение предприятий, предоставляющих в основном посреднические, информационные, консультационные, страховые и др. услуги.

Преимущества от создания логистических структур заключаются прежде всего в объединении территориально разбросанных компонентов и в создании как локальной, так и региональной концепции развития. Особенно важным является взаимовыгодное сотрудничество и соблюдение интересов всех участников процесса перемещения грузов. Необходимо также иметь в виду, что логистические центры стимулируют экономическую консолидацию любого региона [3].

Многообразие рассмотренных логистических структур служит основой для формирования инновационных транспортных систем как на региональном уровне, так и в масштабах государства. Логистические технологии перевозок вместе с сетью транспортно-складских и

товарораспределительных центров получили широкое признание и находят применение в европейской транспортной системе как основа функционирования транснациональных коммуникаций. Так, в странах Западной Европы насчитывается до 38 подобных центров, которые объединены в организацию "Европлатформс", созданную с целью координации их деятельности и развития.

В настоящее время в Украине еще не создана подобная логистическая система. Нет необходимого информационного обеспечения процесса управления товарными потоками, не развита сеть логистических посредников и научно-исследовательских учреждений, которые бы выполняли соответствующие исследования, предоставляли бы предприятиям необходимую информацию и т.д. Создание в Украине транспортно-складских центров на основе формируемых международных коридоров в промышленных, таможенных зонах, приграничных территориях может быть отраслью ее специализации в межгосударственном обмене и служить важным источником валютных поступлений.

1. Бауэрсокс Д. Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. – М., 2001.
2. Державний центр комплексного транспортного обслуговування // Магістраль. – 1999. – №52-53.
3. Логістическі центри // Логінфо. – 2001. – № 10. – С. 38-44.

Получено 28.06.2002

УДК 621.372.852 : 014

А.В.СОЛОВЬЕВ, канд. экон. наук

Харьковская государственная академия городского хозяйства

И.Ю.ЧЕРНЯВСКИЙ, канд. техн. наук, И.А.ЧЕРЕПНЕВ, С.А.КИРИЧ,

М.В.ДМИТРЕНКО, А.К.ГИГОЛАЕВ

Харьковский институт танковых войск при НТУ "ХПИ"

НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОБИТАЕМОСТИ ЖИЛЬЯ В УСЛОВИЯХ СОВРЕМЕННОГО МЕГАПОЛИСА

Рассматриваются проблемные вопросы проектирования и эксплуатации городского жилья в сложившейся в современных условиях экологической обстановке. Предлагается новый подход при оценке различных факторов обитаемости и условий их воздействия на человека.

Современный этап развития научно-технического прогресса (НТП) характеризуется наличием ряда общих для большинства государств факторов, оказывающих массированное воздействие на биосферу планеты. К их числу прежде всего можно отнести:

- 1) демографический взрыв и урбанизацию населения на Земле;