

Секція
«КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА»
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.т.н., професор Д.В. Ломотько

УДК 658.7:656.2

**РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ ДЛЯ
УМЕНЬШЕНИЯ ВЛИЯНИЯ РИСКОВ
В РАБОТЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ЦЕПИ
В ПРЕДЕЛАХ РЕГИОНАЛЬНЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ**

*Алешинский Е.С., д.т.н., профессор,
Мещераков В.В., аспирант (УкрГУЖТ)*

В условиях глобализации и растущей международной конкуренции устойчивость экономики во многом зависит от способности каждого региона успешно конкурировать на мировом рынке. Поэтому одной из ключевых задач современного транспорта является изыскание и разработка новых подходов к развитию регионов [1].

В качестве одного из таких подходов к управлению транспортно-логистической составляющей региона в современной литературе выдвигается кластерный подход, согласно которому конкурентоспособность региона зависит от наличия на его территории кластера взаимосвязанных отраслей. Как правило, кластерный подход противопоставляется отраслевому и представляет собой альтернативный взгляд на понятие конкуренции [2].

В традиционной конкурентной среде выигрыш одного из участников эквивалентен проигрышу другого. Кластерный подход изменяет традиционную логику конкуренции, предоставляя возможность достижения выгоды каждому из субъектов. В отраслевом подходе каждая отрасль имеет свои независимые стратегии, в то время как кластерная политика направлена на комплекс мероприятий, связывающих отрасли [3].

Суть кластерного подхода заключается в управлении развитием территории с позиций выстраивания на ней максимально высокой плотности деятельности и максимально длинной цепочки добавленной стоимости. Таким образом, максимизируется экономический эффект и прибыль, которая остается на этой территории и идет на развитие инфраструктуры, тем самым снижая её стоимость для каждого

участника кластера [4].

Таким образом, исходя из сути кластерного подхода, возникает тенденция к максимально допустимому использованию существующих материальных и информационных средств. объект исследования – процесс функционирования логистической цепи в пределах региональной транспортной системы. Предмет исследования – рационализация работы звеньев цепи с наименьшими показателями надежности.

Основными требованиями, предъявляемыми потребителями к услугам транспорта при выполнении перевозочного процесса, являются:

1. Надежность перевозок.
2. Оптимальные сроки доставки (точно в срок).
3. Регулярность доставки груза.
4. Безопасность перевозок.
5. Сохранность груза при доставке.
6. Удобства по приему и сдаче грузов.
7. Приспособляемость к требованиям клиентов (гибкость обслуживания).
8. Надлежащее документальное обеспечение.
9. Надлежащее сопровождение груза.
10. Доставки груза «от двери до двери».
11. Приемлемая (соразмерная) стоимость услуг.
12. Возможность таможенной очистки.
13. Возможность получения достоверной информации о тарифах, условиях перевозки и местоположении груза.
14. Наличие необходимой транспортной тары.
15. Наличие перегрузочного оборудования в пунктах перевалки.
16. Отсутствие промежуточных перегрузочных операций.
17. Функциональная пригодность транспортного средства.
18. Возможность специализированных перевозок.
19. Эксплуатационная готовность перевозчика.

Основным недостатком является показатель качества транспортной услуги –

количественная характеристика одного или нескольких потребительских свойств услуги, составляющих ее качество. Качество перевозок оценивается по совокупности характеристик, определяющих их пригодность удовлетворять потребности грузоотправителей или грузополучателей в соответствующих перевозках. Данный недостаток связан с низкими функциональными показателями транспорта, такими как: маневренность, низкая скорость, удобство по приему и сдаче грузов, замкнутость системы обслуживания, приспособляемость к требованиям клиента.

Любой хозяйствующий субъект в экономической деятельности сталкивается с риском. Результат эффективного управления рисками предопределяет получение экономического эффекта для всех участников логистической цепи. В практической реализации логистика, от процесса движения грузов до процессов перемещения заказов в рыночном пространстве, охватывает большое количество различных аспектов, работа которых находится под воздействием различных факторов и сопряжена с определенными рисками. Надежность является одним из принципов логистики. Основная цель – минимизация затрат. Поэтому необходимо уделять должное внимание управлению рисками, поскольку возникновение этих проблем ведет к потере значительной части ресурсов, времени и конкурентоспособности.

Риск в логистической системе – это неблагоприятное событие, которое может привести в ходе логистической деятельности к отклонению фактических параметров логистических потоков на выходе от запланированных.

Оценка рисков – это процесс систематизированного изучения и обобщения профессиональных суждений о вероятности наступления неблагоприятных условий и (или) событий.

Неопределенность может рассматриваться как совокупность ситуаций, которые можно предвидеть заранее, но при этом нельзя определить, как сильно они повлияют на результат логистической деятельности. Противодействие – это намеренное сопротивление участников логистического процесса сложившимся обстоятельствам.

Основные причины возникновения неопределенности и риска в логистических процессах:

1. Случайность, т. е. будущее событие, которое в сходных условиях происходит неодинаково.

2. «Информационный разрыв» – незнание или неполное знание (неизвестность, недостоверность, недостаточность, расплывчатость знаний) сведений об окружающей внешней среде, связанных с ее нестабильностью.

3. «Разрыв в компетенции» – влияние субъективных факторов на результаты проводимых анализов: отсутствие полных знаний ситуации экономическими субъектами [5].

Как известно, реализация риска ведет к материальным потерям, которые отражаются на отношениях между грузовладельцем и транспортом. Результаты влияния рисков клиентов становятся увеличением расходов либо же уменьшением дохода в следствии порчи, утраты, несвоевременной доставки груза и пр. Минимизация рисков при выполнении перевозочного процесса приводит к увеличению надежности перевозчика, как следствие к установлению прочных экономических связей между участниками.

Для того, чтобы выбрать надежное транспортное предприятие предлагается ввести критерий, который характеризует надежность перевозчика. Данный критерий складывается из возможностей транспорта, условий, при которых осуществляется перевозка, цены, которую он запрашивает. В случае наличия высокого количества различных транспортных предприятий данный критерий может оказаться эффективным инструментом.

Перечень использованных источников

1. Waters, D. Logistics: An Introduction to Supply Chain Management [Text] / D. Waters. – Palgrave Macmillan, 2003. – 364 p.

2. Мещеряков, В. В. Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта за счет создания транспортно-логистических кластеров [Текст] / В. В. Мещеряков. С. С. Альошинский, Е. И. Рябовол, И. А. Лапушкин // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – Харьков, 2013. – № 5 (65).

3. Kuei, C. Supply Chain – Logistics Management 2002 / Bowersox, D.J., Closs, D.J. and Cooper, M.B.. Supply Chain – Logistics Management. Irwin/McGraw- Hill, 2002. 656 pp., ISBN: ISBN 0- 07- 235100- 4 [Text] / C. Kuei // International Journal of Quality & Reliability Management. – 2002. – Vol. 19, № 6. – P. 802–803.

4. Porter, M. E. On Competition [Text] / M. E. Porter. – Harvard Business School Press, 1998. – 485 p.

5. Управление логистическими рисками в цепях поставок. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://diplomba.ru/work/16389>

УДК 658.7:656.2

ВПРОВАДЖЕННЯ КЛАСТЕРНОГО ПІДХОДУ ЩОДО РОЗБУДОВИ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

*Альошинський Є.С., д.т.н., професор,
Балака Є.І., к.е.н., доцент,
Варидова В.С., магістр (УкрДУЗТ)*

Напрямки співробітництва України та ЄС у сфері транспорту фокусують увагу на ефективності методик вибору видів транспорту при перевезеннях, мультимодальності, поліпшенні роботи пунктів пропуску на митному кордоні та включають усі компоненти інтегрованих транспортних мереж [1].

Досвіт багатьох розвинутих країн (таких як Франція, Німеччина, Італія, Іспанія та ін.) довів, що використання логістичних систем дозволяє зменшити загальні логістичні витрати до 35%, транспортні витрати до 20%, витрати на

навантажувально-розвантажувальні роботи і збереження матеріального потоку до 20-30%, прискорити швидкість обігу матеріальних ресурсів на 20-40%. Як свідчить світова практика, формування різнопрофільної та багатофункціональної інтегрованої транспортно-логістичної системи починається з місцевих та регіональних рівнів з послідуючою інтеграцією в транснаціональні системи.

Формування транспортно-логістичної системи країни спроможне забезпечувати взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах під час руху матеріальних потоків, а також дає змогу зайняти конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках транспортно-логістичних послуг. На жаль, за даними всесвітнього форуму, за глобальним індексом конкурентоспроможності (Global Competitiveness Index — GCI) сьогодні Україна посідає лише 79 місце з 140 країн світу (дані за 2015–2016 рр. (рис. 1)), що є регресом на шість позицій порівняно з 2011 роком [2]. Не найкращі рейтинги України й за показником ефективності логістики, що підтверджує всесвітній банківський форум (Logistics Performance Index — LPI) [3]. У 2016 році Україна посідає 80 місце (рис. 2), що на сім позицій нижче, ніж в 2011 році.



Рис. 1. Глобальний індекс конкурентоспроможності (GCI) України

Country	Year	LPI Rank	LPI Score	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Timeliness
Kazakhstan	2016	77	2.75	2.52	2.76	2.75	2.57	2.86	3.06
Bahamas, The	2016	78	2.75	2.65	2.72	2.80	2.74	2.64	2.93
Namibia	2016	79	2.74	2.65	2.76	2.69	2.63	2.52	3.19
Ukraine	2016	80	2.74	2.30	2.49	2.59	2.55	2.96	3.51

Рисунок 2. Рейтинг показника ефективності логістики в Україні