

УДК 656.078.8:658

ЛОГІСТИКА, ЯК ФАКТОР КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Якименко Н.В., к.е.н., доцент,
Устенко М.О., студентка магістратури (УкрДАЗТ)

Розглянуто необхідність впровадження на підприємствах логістичних технологій з метою підвищення конкурентоспроможності. Запропоновано створення промислово-транспортних конгломератів у напрямках міжнародних транспортних коридорів.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Зміни в умовах міжнародного бізнесу та тенденції глобалізації економіки змушують по іншому розглядати конкурентоспроможність продукції (послуг) та підприємств. До нових правил конкуренції можна віднести: необхідність пошуку та створення нової споживчої вартості продукції за рахунок використання новітніх технологій, присутність на усіх можливих ринках, можливість зниження витрат за рахунок «сполучення» на відстані, потребу в глобальній конкурентоспроможності, зростання значимості логістики (у тому числі транспортної), так як продукція на досягне споживача, якщо ланка ланцюга не буде відповідати іншим.

Умовами розвитку глобальної логістики є: інтеграція та партнерство з логістичними посередниками, удосконалення глобальної мережі дистрибуції, створення надійних систем телекомунікації, контролю та моніторингу поставок, вибір ефективних способів та засобів транспортування та ін.

Сучасні ринки збуту продукції мають велику географію, наслідком чого є значний обсяг витрат, пов'язаних з товарорухом, який забезпечують логістичні ланцюги, що формують наступні учасники: виробник, оптові й роздрібні підприємства, транспортні компанії. Підвищення ефективності роботи логістичного ланцюга розглядається як засіб забезпечення конкурентних переваг на ринку. Отже розробки в цьому напрямку мають як теоретичний, так і практичний інтерес.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. В працях вітчизняних та зарубіжних економістів О.О. Бакаєва, Д. Бауэрскса, А.А. Смехова, Л. В. Фролової [1-4] та ін. досліджені загальнотеоретичні проблеми логістики. Вирішенню окремих завдань з формування та розвитку системи логістичної інфраструктури присвячені дослідження В. М. Беляєва, В. Л. Дикана, Р.Р. Ларіної, Л. Б. Миротіна, Т. А. Прокоф'євої [5-9] та ін. У цих роботах розглядається необхідність створення елементів логістичної інфраструктури з метою забезпечення розвитку транспортної системи. Проте їх дослідження потребують доповнення і

особливо стосовно створення організаційних структур, які здатні поєднати інтереси транспортних та промислових підприємств. Виходячи з цього, **мета статті** полягає у вивченні сучасних особливостей впровадження логістичних технологій у діяльність підприємств та у визначенні організаційної структури, яка здатна поєднати зусилля промисловості та транспорту в напрямку підвищення конкурентоспроможності.

Виклад основного матеріалу дослідження. За останні 15-20 років в економіці розвинутих країн відбулися суттєві зміни, так як в господарську практику підприємств стали впроваджуватися нові методи та технології доставки продукції, які базуються на концепції інтеграції транспорту та матеріально-технічного забезпечення, розвитку техніки в області інформатики та комунікацій. З 70-80-х рр. ХХ століття транспорт органічно поєднує свою діяльність з обслуговуючим виробництвом та перетворюється в ланцюг єдиної системи «виробництво-транспорт-розподіл».

До недавнього часу більшість транспортних підприємств виконували тільки перевізні операції та не турбувалися про надання переліку інших послуг. Це пов'язано з адміністративно-командною системою управління в країні, відсутністю конкуренції та ринкових відносин. Ті нові економічні умови, які прийшли на їх зміну, а також формування ринку транспортних послуг та посилення конкуренції між підприємствами транспорту дозволили активно вивчати досвід функціонування транспорту країн з ринковою економікою. Транспортне обслуговування споживачів включає: вибір відповідної упаковки відповідно фізичним властивостям вантажу; нанесення на упаковку маркування, спецпозначень; використання уніфікованої транспортної тари; формування вантажних одиниць, контейнеризація; вибір оптимального виду транспорту та перевезень; найбільш повне використання транспортних засобів, збереження технологій при веденні вантажно-розвантажувальних робіт, застосування сучасних інформаційних технологій та комп'ютерної підтримки.

Матеріальні потоки (МП), здійснюючи рух від первинного джерела сировини до кінцевого споживача через ланцюг виробничих, транспортних та

посередницьких структур, збільшують свою вартість. За даними дослідників, вартість продукції, яка надійшла до споживача, на 70 % складається з витрат, які пов'язані з зберіганням, транспортуванням, упакуванням та іншими операціями, які забезпечують переміщення МП. У таких розвинутих країнах, як Японія, Франція, Німеччина, частка логістичних витрат у ВВП складає майже 20 % (в Україні це показник значно вищий). Отже, управління МП, яке входить до компетенції логістики, в сучасних умовах ринку, коли конкурентоспроможність вітчизняних товаровиробників падає, набуває неабияке значення. Це підтверджується тим, що використання логістика здійснює позитивний вплив на функціонування підприємств, а саме:

- знижує рівень запасів на шляху руху МП (наскрізний моніторинг МП забезпечує скорочення матеріальних запасів на 30-70%, що пов'язано з тим, що в загальній структурі витрат на логістику витрати на утримання запасів складають біля 50 % , а у виробництві – 25-30 % від загального обсягу витрат);
- скорочує час проходження продукції по логістичному ланцюгу (в загальних витратах часу на

рух від джерела сировини до кінцевого споживача лише 2-5 % займають витрати часу на виробництво, а 95 % - на логістичні операції. Скорочення цього складника дозволяє прискорити оберненість капіталу, збільшити прибуток, знизити собівартість продукції);

- скорочує транспортні витрати (витрати на виконання операцій з використанням транспортних засобів складають 30-50% від загальної суми витрат на логістику. В умовах глобалізації поширюється обсяг міжнародних перевезень, які дорого коштують та більш складні. Отже резервами зниження собівартості продукції є саме зниження транспортних витрат;

- скорочує витрати ручної праці та відповідні витрати на операції з вантажем, що дозволить скоротити: час виконання вантажно-розвантажувальних та складських операцій (це зменшує час виконання замовлення та тривалість логістичного циклу); відповідні витрати на операції з вантажем, у тому числі за рахунок застосування однотипних засобів механізації, тари, технологічних прийомів вантажопереробки та ін.

В загальному вигляді схему взаємодії учасників логістичного ланцюга відображено на рис. 1.

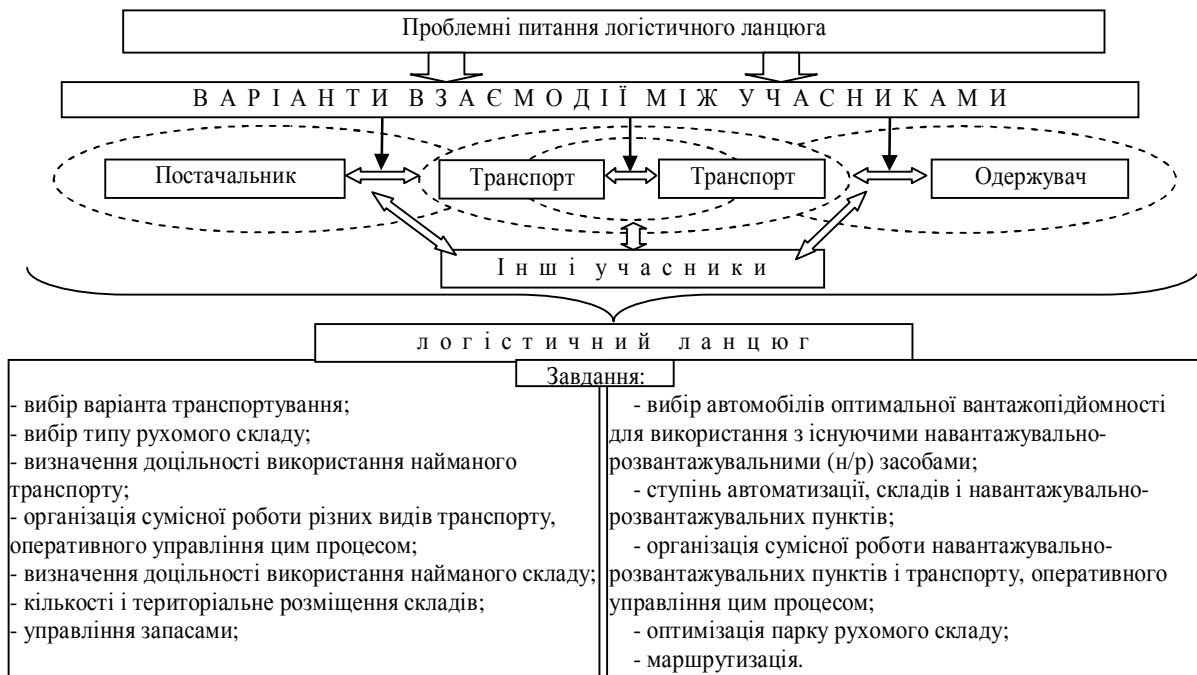


Рисунок 1 - Схема взаємодії учасників логістичного ланцюга [10]

Таким чином, створення ефективної системи транспортування вантажів сприяє залученню вантажів для перевезення. Мета застосування логістичних технологій на залізничному транспорті – це доставка вантажів пришвидшеними темпами, з мінімальною вартістю та з високою ступеню їх збереженості.

Роботи з розвитку інформаційної та сервісної інфраструктур, які були проведені з останні роки на залізницях України, створили необхідні передумови

для впровадження логістичних технологій. Але основною проблемою, яка не вирішена, залишається низька швидкість доставки вантажів. Це пов'язано як з проблемами правового та митного характеру, так і з проблемами стану залізничного полотна, яке не пристосовано до збільшення швидкості руху, технологічною неорганізованістю та тривалим перебуванням вагонів з вантажем на прикордонних переходах , в транспортних вузлах, на вантажних

станціях та в промислових комплексах.

Логістика – це сфера знань, яка базується на економіко-математичних та інформаційних технологіях та суттєво збільшує ефективність економіки у цілому. Організаційною формою здійснення логістичних функцій на транспорті є транспортно-логістичні центри, які розміщуються у вузлах опорної транспортної системи (залізничні припортові станції, прикордонні станції на стиках з залізницями сусідніх держав, вантажні станції, які обслуговують великі промислові підприємства, де взаємодії автомобільний та залізничний види транспорту). Технологія логістичного управління вантажопотоками засновується на принципі диспетчеризації з використанням комплексу взаємопов'язаних інформаційно-управлінських систем і технологій [11].

Такими технологіями на залізничному транспорті стали:

- мережева інтегрована інформаційно-управлінська система «Сіріус»;
- автоматизована система централізованої підготовки та оформлення перевізних документів – електронна транспортна накладна;
- автоматизована система забезпечення своєчасної та адресної доставки вантажів – «Вантажний експрес»;
- автоматизована система управління місцевою роботою – «АСУ ЦУМР».

Питання ефективності перевезень на великих підприємствах завжди актуальне і дуже добре, якщо воно вирішується ними самостійно (при цьому підприємство повинно випускати продукцію, мати власний рухомий склад, термінал у порту та ін.). Але в більшості випадків такі можливості підприємству недоступні і тоді найбільш доцільним є створення промислово-транспортних конгломератів у напрямках міжнародних транспортних коридорів і на існуючих основних маршрутах транспортування вантажів, що дозволяє ефективно здійснювати виробництво та транспортування у взаємодії так як у одного власника знаходяться усі засоби виробництва, транспортування та реалізації продукції, присутня єдиноначальна система управління. Остання забезпечує чітку взаємодію між різними видами транспорту та учасниками транспортування вантажів. Такий підхід до організації товароруку дозволяє уніфікувати розцінки на доставку та переробку вантажів суміжними видами транспорту.

Висновки. Узагальнюючи вищевикладене, можливо сформулювати принципи, на яких повинно будуватися застосування логістичних технологій:

- моніторинг ринку виробництва та збуту та залучення вантажів для перевезення транспортною

системою України;

- побудова ланцюга від виробника до споживача за участю усіх видів транспорту (перш за все залізничного, який є стратегічним об'єктом економіки України);
- здійснення логістичного управління процесом перевезень;
- відповідальність за реалізацію логістичного ланцюга на усьому шляху переміщення вантажів.

В перспективі саме логістика дасть можливість вітчизняному транспорту поправити своє фінансове положення, збільшити обсяги перевезень та зайняти достойне місце в європейській та світовій транспортних системах.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бакаєв О. О. Теоретичні засади логістики: підр. для студ. екон. і транспорт. спец / О.О. Бакаєв, О. П. Кутах, Л. А. Пономаренко. – К. : Фенікс, 2003. – Т.1. – 429 с.
2. Бауэрске Дональд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок: Пер. с англ. – М.: ЗАО «Олимп-бизнес», 2001. – 639 с.
3. Смахов А. А. Основы транспортной логистики: [Учеб. для вузов ж-д транспорта]. – М. Транспорт, 1995. – 197 с.
4. Фролова Л. В. Логистичне управління підприємством: теоретико-методичні аспекти: монографія. – Донецьк: ДонДУЕТ, 2004. – 261 с.
5. Беляев В. М. Терминальные системы перевозок грузов автотранспортом. – М.: Транспорт, 1987. – 287 с.
6. Дикань В. Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2006. - № 13. – С.13 - 20.
7. Интегрированная логистика накопительно-распределительных комплексов (склады, транспортные узлы, терминалы): Учебник / Л.Б. Миротин, А.Г. Некрасов: - М.: Экзамен, 2003. – 446 с.
8. Ларіна Р.Р. Формування та забезпечення надійності регіональних логістичних систем: Монографія. – Донецьк: «Норд-Пресс», 2005. - 284 с.
9. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект / Т. А. Прокофьева, О. М. Лопаткин. – М.: РКонсульт, 2003. – 397 с.
10. Рославцев Д.М. Эффективность функционирования логистичного ланцюга: транспорт, посередник, реалізатор: автореф. дис. на соискание науч. степени канд. экон. наук / Д. М. Рославцев.— Х., 2007. – 20 с.
11. Елисеев С. Логистические технологии управления грузоперевозками к морским портам, через погранпереходы и к промышленным комплексам / С. Елисеев // Транспорт Российской Федерации. – 2006. - № 5. – С. 60-63.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.*