

Проектами, які знаходяться на стадії імплементації є: Кільце Арад і Арад - Тімішуоара - на рівні автодорожньої магістралі; автодорожня магістраль Діва - Орештіє; обхідний варіант міста Сібіу; обхідний варіант міста Пітешть і автодорожня магістраль ділянок Дrajна - Фетешті і Фетешті - Чорнавода.

У тому, що стосується залізничної складової, проектами, що знаходяться на стадії імплементації, є: реабілітація залізничної лінії Бухарест Північ - Беняса, Фетешті - Констанца; реабілітація залізничної лінії Бухарест - Беняса, Фундуля - Фетешті та реабілітація залізничної лінії Кемпіна - Передял.

На даному етапі автодорожня складова цього коридору завершена на ділянці Бухарест - Дrajна (97,3 км), а на залізничній складовій завершено ділянку Бухарест - Кемпіна (90 км).

Враховуючи той факт, що 47% судноплавної ділянки річки Дунай належить Румунії та, що цей внутрішній навігаційний шлях не використано на рівні його можливостей, Міністерство Транспорту, Будівництва та Туризму надає особливого значення розвитку ділянки на Загальноєвропейській транспортному коридорі - Дунаю, який проходить по території Румунії. У цьому зв'язку, проекти знаходяться на стадії реалізації і ті, які будуть впроваджені в найближчому майбутньому і будуть сприяти розвитку вантажного і пасажирського річкового трафіку по річці Дунай і в порту Констанца. Ці проекти передбачають, в першу чергу, модернізацію та розвиток інфраструктури, підвищення рівня безпеки трафіку і захист навколишнього середовища.

З метою модернізації та розвитку інфраструктури коридору № 7 були виявлені проекти, які мають на меті поліпшення навігаційних умов на ділянці Келераші - Бреїла і на румунсько - болгарській ділянці річки Дунай, проект передбачений у Додатку № 2 Розв'язки 884/2004/ЕС по Керівним принципам для трансєвропейських транспортних мереж, як один з проектів осі № 18.

У тому, що стосується підвищення рівня безпеки трафіку по річці Дунай, можна відзначити той факт, що в 2005 році Європейський Союз затвердив Директиву К18 щодо впровадження на внутрішніх водних шляхах однієї з унітарних систем для стеження за трафіком річкових суден. У дусі положення цієї Директиви у 2005 році в Румунії почалося здійснення проекту по стеженню та управлінню трафіком на румунській ділянці річки Дунай, який був завершений у червні 2006 році. Так само будуть реалізовані системи вимірювання для топогідрографічних вимірювань і з сигналізації на румунській ділянці річки Дунай.

Відомий той факт, що в теперішній час Європейський Союз надає особливого значення розвитку концепції «Морських магістралей», введеної Рішенням № 884/2004/ЕС. У теж час в Доповіді Групи високого рівня щодо розширення головних

трансєвропейських шляхів на сусідні країни та регіони, опублікованому в листопаді 2005 році, було визначено п'ять основних транспортних шляхів, а «Морські магістралі» є одним з пріоритетних шляхів поряд з Північним, Центральним, Південно-Східним і Південно-західним транспортними коридорами.

Для Румунії введення концепції - «Південної Морської магістралі - Західної Європи» (Захід Середземного моря, зв'язуючий Іспанію, Францію, і Італію, включаючи Мальту зі зв'язками морських магістралей Південно-східної Європи, а також Чорного моря) буде сприяти створенню нової системи мультимодального транспорту, який включає і частину морського транспорту в області Чорного моря.

Таким чином, є необхідним використовувати цю можливість. Порт Констанца має можливість стати центром зв'язку Чорного моря з логістичним ланцюгом з перевезень, які створюються в рамках Південно Морської магістралі - Західної Європи.

УДК 65.012.34

ЛОГІСТИКА ТА ТРАНСПОРТНІ ВИДАТКИ

Юрченко Ю.М., к.е.н., доцент(УкрДАЗТ)

Основними задачами транспортної логістики є:

- забезпечення своєчасної доставки вантажів;
- мінімізація витрат на перевезення;
- застосування найбільш оптимальних маршрутів перевезень;
- добірка експедиторів;
- вибір транспортної компанії;
- планування доставки вантажу;
- оформлення всієї документації на вантажоперевезення;
- оформлення митної документації;
- зберігання вантажів на складах;
- забезпечення навантаження-розвантаження вантажу;
- узгодження всіх питань, як з відправником вантажу, так і вантажоодержувачем.

Транспортна логістика складається з ряду логістичних операцій, а саме: експедирування, упакування, вантажопереробка, страхування ризиків, складування, митне оформлення й т.д. Логістика в сфері вантажоперевезень дозволяє щонайкраще оптимізувати всі процеси по доставці вантажів, доставити вантажі якнайшвидше в призначений пункт призначення й, крім того, постаратися мінімізувати видатки по доставці й пов'язані з доставкою вантажу ризики.

Оптимізація видатків є головним принципом транспортної логістики. Досягається цей принцип за рахунок економії витрат шляхом використання

обсягів вантажоперевезень, вибору найбільш оптимальних схем руху транспорту, швидкого та правильного оформлення документації. Економія за рахунок обсягу вантажних перевезень досягається завдяки тому, що чим більше обсяг перевезень вантажів, тим будуть менше на одиницю відправлення транспортні видатки. Економія коштів за рахунок дальності маршруту досягаються в такий спосіб – чим протяжній маршрут, тим будуть менше на одиницю відстані транспортні видатки.

У загальних логістичних витратах транспортні видатки становлять значну частку. Протягом багатьох років уживали спроби досліджувати й оцінити питому вагу логістики як на макроекономічному, так і на мікроекономічному рівні. Відповідно до досліджень Міжнародного валютного фонду, витрати на логістику становлять приблизно 12% світового валового продукту, а на рівні підприємств - від 4% до більш ніж 30% видатків. Згідно проведеним в 2002-ом року дослідженням, у європейських підприємств цей показник коливається в межах від 9% до 11%.

Транспортні видатки підприємств являють собою оплату робіт, виконаних транспортними й транспортно-експедиційними організаціями, оплату тарифів по перевезенню всіма видами транспорту, вартості перевалки й перекачування, відправлень поштою, зборів транспортних організацій за зберігання й експедирування продукції, за вантажно-розвантажувальні роботи та ін.

Логістичні витрати можна також підрозділити:

витрати на формування кінцевого продукту;
транзакційні витрати.

Витрати на формування кінцевого продукту - це витрати виробника на перетворення сировини в кінцевий продукт.

Транзакційні витрати - це витрати по налагодженню й здійсненню обмінних угод на ринку закупівель або збуту. Розмір таких витрат залежить від виду послуг, що здобуваються, і обраної форми їхньої координації. Звичайно вони становлять 50% від загальних витрат. Традиційні системи обліку поки не можуть забезпечити підприємства достатньою інформацією, щоб відповісти на запитання: чи можлива взагалі (і при яких обставинах) економія на транзакційних витратах на ринку, якщо додаткові витрати по залученню відповідних послуг на самому

підприємстві нижче? Тому необхідно визначити оптимальні форми координації послуг, пов'язаних із забезпеченням якості.

Транзакційні витрати можна підрозділити у відповідності з наступними позиціями:

- пошук клієнтів - збір інформації, налагодження контактів, координація взаємодії, обмін даними;
- переговори - видача запиту, підготовка пропозицій, ведення переговорів, укладання договору;
- забезпечення інтересів сторін - наукові дослідження й розробки, угода про гарантію якості;

Вище зазначені види транзакційних витрат виникають до укладання договору. Їх можна охарактеризувати як витрати за узгодженням інтересів сторін.

Загальний алгоритм організації транспортування включає наступні логістичні процедури вибору:

- вибір виду транспортування;
- вибір виду (або декількох видів) транспорту;
- вибір логістичних посередників у транспортуванні.

Специфіка виникаючих при організації перевезень проблем логістики пов'язана з тим, між якими пунктами повинна здійснюватися перевезення й чи є при цьому альтернативні варіанти. У найпростішому виді пункти відправлення й призначення, а також перевезена кількість вантажів уже визначені рішенням вищих органів, тому не потрібно вирішувати питання керування перевезеннями.

Однак організація доставки певного виду вантажів з декількох пунктів відправлення в кілька пунктів призначення вже припускає рішення широкого кола оптимізаційних завдань. Якщо існують обмеження максимальної кількості що відправляється й прийнятого вантажу в постачальників і споживачів, відрізняються видатки на транспортування для різних шляхів сполучення, то необхідно визначити оптимальні транспортні зв'язки між постачальниками та споживачами. Дані питання являють собою класичний предмет завдань по оптимізації транспортних потоків.

Тільки економіко-математичне моделювання реальних виробничо-транспортних ситуацій дозволить забезпечити економію транспортних видатків.