

**ВИКОРИСТАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В ЛОГІСТИЧНІЙ СИСТЕМІ ТА
ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ**

Розкривається суть, зміст та значення транспортної логістики. Порівняно основні характеристики різних видів транспорту. Розглянуто основні завдання, фактори та проблеми транспортної логістики, вирішення яких сприятиме збільшенню розвитку транспортної галузі в цілому.

The article reveals the essence, meaning and significance of transport logistic. Compared to the basic characteristics of different transport modes. It has been considered the main objectives, factors and problems of the transport logistic the solution of which will support the development of the transport industry all in all.

Ключові слова: транспортна логістика, найефективніший вид транспорту.

Актуальність дослідження: В умовах розвитку та поглиблення інтеграційних процесів важливого значення набуває ефективне вирішення проблем переміщення товарів між регіонами, країнами і континентами, пошук оптимальних схем організації та обслуговування транснаціональних товаропотоків, з урахуванням динамічного їх зростання, виникнення якісно нових вимог до ефективності міжнародних перевезень і питання управління ними.

Розвитку теорії і практики з питань організації транспортних процесів на підприємствах присвячені роботи таких вчених, як Бакаєв О.О., Бауерсокс Дональд Дж., Дикань В.Л., Клосс Дейвид Дж., Кутах О.П., Ларіна Р.Р., Пономаренко Л.А., Смехов А.А., Фролова Л.В. та інших. Проте досліджувальна проблема не в повній мірі висвітлена [1-6].

У той же час, глибокі і всебічні теоретичні дослідження в даній галузі з комплексним аналізом як вітчизняних, так і міжнародних науковців досить рідкісні, а іноді, і зовсім відсутні. Вищенаведене зумовило вибір теми написання статті.

У цих роботах розглядається необхідність створення елементів логістичної інфраструктури з метою забезпечення розвитку транспортної системи. В своїх працях вчені визначили, що недостатнє оновлення основних фондів, невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам, повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торгівельними, складськими та митними технологіями, низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії з іншими галузями економіки – це лише незначна частка чинників, що негативно впливають на залізничні та уповільнюють розвиток транспортної галузі. Проте ці дослідження потребують доповнення і заострення уваги саме на логістичних проблемах, вирішення яких допоможе вивести транспортний комплекс на якісно новий рівень.

Метою статті є висвітлення й узагальнення наявного матеріалу і аналіз порівняльного характеристик різних видів транспорту та дослідження сучасних проблем транспортної логістики, які стримують розвиток транспортної галузі в цілому.

Постановка проблеми. Складна економічна ситуація в нашій країні вимагає від працівників транспортної галузі підвищеної уваги до вирішення питань організації і управління перевезеннями. При цьому виникла необхідність підвищення точності планування, аналізу й економічної оцінки роботи як великих транспортних систем, так і окремих її елементів. Тільки на основі точних розрахунків і аналізу стала можлива розробка раціональних ресурсозберігаючих схем перевезення вантажів. На сьогоднішній день виконання таких умов є можливим тільки із застосуванням логістики, тобто керуючого алгоритму, який за допомогою різних економіко-математичних методів дозволяє оптимізувати роботу окремих елементів транспортного процесу і об'єднати їх в єдину структуру. При цьому дуже важливим показником є отримання достовірного уявлення про ситуацію на ринку. На даний момент за всієї великої кількості змін на ринку транспортних послуг і наявності величезної кількості експедиторів, перевізників і логістичних компаній замовники послуг, як і раніше, не задоволені їх якістю. Навіть впровадження складних програмних продуктів не завжди вирішує проблеми підприємств. Часто відбувається недотримання термінів подачі транспортних засобів і термінів доставки, псування або втрата вантажів, проблеми з документообігом і т.д. Причиною цього є відсутність аналізу стандартних проблем властивим окремим підприємствам і транспортній галузі в цілому.

Сучасні зміни в економічному житті України потребують удосконалення теорії і практики організації транспортної логістики. Дослідження даної проблеми вимагає багаторівневого аналізу взаємовпливу і взаємодії між формуванням і розвитком транспортної системи з одного боку, і особливостями функціонування транспортної системи конкретного виду транспорту з точки зору їх стану, перспектив розвитку, особливостей управління з іншого.

Результати. Аналіз наукових праць провідних учених, які одночасно із загальними проблемами логістики досліджували питання транспортної логістики показав економічні проблеми доставки вантажів, проблеми обліку витрат пов'язаних з форс-мажорними обставинами. Актуальність транспортних проблем

підтверджується тим, що до 50 % всіх витрат на логістику пов'язано з транспортними витратами. Крім того, транспортна логістика є одним із способів підвищення конкурентоспроможності зовнішньоторговельних вантажів.

О.О. Бакаєв дає наступне визначення транспортній логістиці як функціональній складовій загальної логістичної системи підприємства. Транспортна логістика – це логістика, яка вирішує комплекс задач, пов'язаних з організацією переміщення вантажів транспортом загального користування [1, с. 226–227].

Серед основних завдань транспортної логістики науковці та практики виділяють:

- вибір виду транспортних засобів;
- вибір типу транспортних засобів;
- спільне планування транспортного процесу зі складським та виробничим;
- спільне планування транспортних процесів на різних видах транспорту;
- забезпечення технологічної єдності транспортно-складського процесу.

Проблема вибору виду транспорту вирішується у взаємозв'язку з іншими завданнями логістики, такими, як створення і підтримка оптимального рівня запасів, вибір виду тари та упаковки. Основою вибору виду транспорту, оптимального для конкретного перевезення, має служити інформація про характерні особливості різних видів транспорту.

Кожний з видів транспорту має конкретні особливості з точки зору логістичного менеджменту, переваги й недоліки, які визначають можливості його використання в логістичній системі (табл. 1) [2, с. 312–317].

Таблиця 1

Порівняльна характеристика різних видів транспорту

| Вид транспортного засобу | Переваги | Недоліки | Сфера застосування |
|------------------------------|---|---|---------------------------------|
| Залізничний | Висока провізна і пропускна здатність. Незалежність від кліматичних умов, пори року і доби. Висока регулярність перевезень. Відносно низькі тарифи. Висока швидкість доставки на великі відстані. | Обмежена кількість перевізників. Великі капітальні вкладення у виробничо-технічну базу. Низька доступність до кінцевих споживачів. Низьке якість збереження вантажів. | Практично не обмежена |
| Морський | Можливість міжконтинентальних перевезень. Низька собівартість перевезень на далекі відстані. Висока провізна і пропускна здатність. Низька капіталомісткість перевезень. | Обмеженість перевезень, низька швидкість доставки. Залежність від географічних, природних, навігаційних умов. Жорсткі вимоги до пакування, мала частота відправлень. | Практично не обмежена |
| Внутрішній водний (річковий) | Висока провізна здатність на глибоководних ріках і водоймах. Низька собівартість і капіталомісткість перевезень. | Обмеженість перевезень, низька швидкість доставки. Залежність від нерівномірності глибини рік, водойм, від навігаційних умов. Сезонність роботи. | Практично не обмежена |
| Автомобільний | Висока доступність. Можливість доставки вантажу «від дверей до дверей». Велика маневреність і гнучкість, висока швидкість доставки. Можливість використання різних маршрутів доставки товару. Висока якість збереження вантажу. Можливість відправлення невеликих партій. Широкий вибір найбільш придатного перевізника. Менш жорсткі вимоги до пакування товару. | Низька продуктивність. Залежність від погодних та дорожніх умов. Відносно висока собівартість перевезень на великі відстані. Низький рівень експлуатаційних показників. | На короткі відстані (до 300 км) |
| Повітряний | Найвища швидкість доставки. Висока надійність, найкраще збереження вантажу, короткі маршрути перевезень. | Висока собівартість, матеріало-, енергоємність перевезень. Залежність від погодних умов, недостатня географічна доступність. | Практично не обмежена |
| Трубопровідний | Низька собівартість, висока продуктивність. Високе збереження вантажу, низька капіталомісткість. | Обмеженість видів вантажу, обмежена доступність малих обсягів транспортування вантажу. | Обмежена видом вантажів |

При аналізі ефективності організації транспортної логістики на підприємстві доцільно виділяти шість основних факторів, які впливають на вибір виду транспорту:

- час доставки;
- частота відправлень вантажу;
- надійність дотримання графіка доставки;
- здатність перевозити різні вантажі;
- здатність доставити вантаж у будь-яку точку території;
- вартість перевезення.

Вибираючи засіб доставки конкретного товару, відправники враховують до шести факторів одночасно. Якщо відправника цікавить швидкість, його основний вибір зосереджується на повітряному або автомобільному транспорті. Якщо його мета – мінімізувати витрати, вибір обмежується водним і трубопровідним транспортом. Найбільше переваг пов'язано з використанням автомобільного транспорту, чим і пояснюється зростання його частки в обсязі перевезень. Однак остаточний висновок про варіант доставки вантажів ґрунтується на техніко-економічних розрахунках.

Одним з суттєвих факторів, які впливають на вибір перевізника, є вартість перевезення. Вартість транспортних послуг або вартість перевезення визначається сумою необхідних витрат транспортних підприємств або фірм на перевезення вантажів. Споживачі, купуючи транспортні послуги, відшкодовують ці витрати у формі тарифів і фрахтових ставок, що є одночасно грошовим вираженням вартості транспортної продукції (послуг). Система транспортних тарифів залежить від виду транспорту й способу перевезення.

Важливим фактором, який впливає на вибір транспортних засобів для організації перевезень, є тарифи. Транспортні тарифи – це форма ціни на послуги транспорту [3; с. 51–54].

Транспортні тарифи повинні забезпечити транспортному підприємству відшкодування експлуатаційних витрат та можливість отримання прибутку; покупцю транспортних послуг - можливість покриття транспортних витрат. Вмілим регулюванням рівня тарифних ставок різних зборів можна стимулювати також попит на додаткові послуги.

Транспортні тарифи включають плату за перевезення вантажів; збори за додаткові операції, пов'язані з перевезенням вантажів; правила обрахунку оплат і зборів.

Матеріально-технічна база транспорту охоплює транспортні засоби (вагони, локомотиви, флот, автомобілі), технічні засоби та споруди (станція, депо, порти та ін.), а також ремонтні підприємства, дорожні господарства, засоби автоматики, телемеханіки та зв'язок (табл. 2) [4, с. 74–77].

Таблиця 2

Основні проблеми транспортної логістики

| Проблема | Характеристика проблеми |
|--|--|
| Якість транспортного обслуговування | Велика кількість приймає рішення про передачу всіх або частини перевезень на аутсорсинг, що дозволяє їм сконцентруватися на основній сфері діяльності, підвищуючи якість роботи та удосконалюючи свою продукцію, а також доручити транспортну логістику професіоналам у цій галузі, що в результаті покращує якість перевезень, а в багатьох випадках і знижує транспортні витрати. Однак, не завжди зовнішні перевізники надають якісні послуги. На сьогоднішній день з'явилася тенденція до відмирання «простих» операторів транспортного ринку і перехід на об'єднання експедиторських, транспортних та інших функцій транспортної логістики в одному підприємстві. Для таких інтегрованих підприємств часто використовують термін «логістичний оператор», що цілком передає системний характер їхньої діяльності й чітку спрямованість на компроміс між транспортними витратами та рівнем якості наданих послуг [5, с. 13–20]. |
| Зношеність рухомого складу | На даний момент зношеність основних фондів “Укрзалізниці” складає 50–80%. Насамперед це стосується рухомого складу – пасажирських та вантажних вагонів, колійної техніки. Термін експлуатації вантажних локомотивів сьогодні складає 50 років. В той же час їх бракує, що не дозволяє забезпечити відповідну швидкість і безпеку перевезення вантажу. Потреба в рухомому складі дуже висока. Факторами, що перешкоджають задоволенню потреби Укрзалізниці в рухомому складі, є недостатність інвестиційних ресурсів та обмежені можливості транспортного машинобудування. |
| Адекватний розрахунок амортизації | Для вітчизняних марок автомобілів рекомендується здійснювати розрахунок виходячи з 5–6 років служби автомобіля, тоді як для «іноземців» цей термін можна збільшити вдвічі. Щодо визначення оптимального терміну заміни транспортного засобу, то тут доречна одна використовуваних в логістиці методик, яка враховує зростаючі з часом експлуатаційні витрати, з одного боку, і продуктивність, що поступово знижується і залишкову вартість автомобіля – з іншого. Така методика дає можливість зрозуміти, на якому терміні служби автомобіль вигідніше продати за залишковою ринковою вартістю, ніж експлуатувати його з усе більш зростаючими витратами, що включають амортизацію, вартість ремонтів. |
| Недовантаження рухомого складу | Проблема пов'язана з частим небажанням або невмінням комплектувати відправку від різних вантажовідправників. Адаже перевезення збірного вантажу приносить великий прибуток перевізнику, оскільки для кожного з власників частини такого вантажу вартість перевезення зменшується незначно в порівнянні з тим, якщо б його вантаж знаходився у вагоні (автомобілі) один. Звичайно, доставка збірного вантажу пов'язана з великою кількістю проблем, ніж відправка від одного відправника одному одержувачу, проте вона більш вигідна. |
| Страховання вантажу і транспортних засобів | В даний час все більше відправників і одержувачів намагаються застрахувати свої перевезення. Причому, переважає саме страхування вантажу, а не транспортного засобу з вантажем. Так, у більшості випадків страхівка оформлюється як відсоток від вартості вантажу (звичайно – 0,15–0,25%), і при настанні страхового випадку проводиться страхова виплата в тому обсязі, в якому завдано шкоди вантажу. Зазвичай, вартість збитку відшкодовується не повною мірою. У будь-якому випадку, страховик і страховальник шукають найбільш прийнятне поєднання вартості страховки і величини страхових виплат, що обумовлюється в договорі страхування [6, с. 145–154]. |

Для України транснаціональні, в першу чергу, транзитні вантажопотоки мають винятково важливе значення, в силу чого особливої актуальності набувають розробки теоретико-методологічних засад ефективного управління і розвитку транспортних систем у контексті прикладних задач, які стоять перед державою. Спрямованість на повне використання особливостей географічного розташування країни та максимізацію кінцевих фінансових результатів, при мінімумі власних витрат, об'єктивно вимагає врахування макроекономічних тенденцій розвитку та функціонування вітчизняного транспортного комплексу як складової загальноєвропейської транспортної системи, вивчення можливостей впровадження нових технологій і систем у транспортному процесі з точки зору глобальних і територіальних закономірностей його розвитку.

Висновки. Порівняльна характеристика різних видів транспорту дає можливість визначити найекономічніший та найефективніший вид транспорту.

Узагальнюючи вищесказане, можливо сформулювати основні проблеми транспортної логістики: якість транспортного обслуговування; зношеність рухомого складу; недовантаженість рухомого складу; недосконалість системи страхування вантажу і транспортних засобів; складності організації взаємодії декількох видів транспорту.

Вирішення саме цих проблем є визначальною умовою подальшого успішного розвитку транспортної логістики і залізничного транспорту зокрема, а знаходження шляхів їх вирішення є пріоритетними напрямками наукових досліджень і діяльності органів влади та управління.

Зазначені проблеми є одними із основних, їх вирішення є першочерговим для транспортної логістики, діяльність якої направлена на підвищення конкурентноздатності України на міжнародному ринку перевезень.

Література

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. Бауерсокс Дональд Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Бауерсокс Дональд Дж., Клосс Дейвид Дж. ; [пер. с англ.]. – М. : ЗАО “Олимп-бизнес”, 2001. – 639 с.
3. Смехов А. А. Основы транспортной логистики : [учеб. для вузов ж.-д. транспорта] / Смехов А. А. – М. : Транспорт, 1995. – 197 с.
4. Фролова Л. В. Логістичне управління підприємством: теоретико-методичні аспекти : [монографія] / Фролова Л. В. – Донецьк : Дон дует, 2004. – 261 с.
5. Дикань В. Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук. праць. – Харків : УкрДАЗТ. – 2006. – № 13. – С. 13–20.
6. Ларіна Р. Р. Формування та забезпечення надійності регіональних логістичних систем : [монографія] / Ларіна Р. Р. – Донецьк : “Норд-Пресс”, 2005. – 284 с.

Надійшла 12.01.2011

УДК 323.326:332.025.12

І. А. БРИЖАНЬ, І. М. САВИЦЬКА

Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка

ВПЛИВ КЛАСТЕРНИХ ОБ'ЄДНАНЬ НА РОЗВИТОК ПІДПРИЄМСТВ І РЕГІОНІВ

У статті розглянуті питання кластерних об'єднань та їх вплив на підвищення конкурентоспроможності регіону. Розкрито суть поняття «кластер» та переваги цієї форми кооперації для підприємств-учасників та регіонів. Запропоновані рекомендації щодо більш широкого впровадження кластерів на території України.

In the article the considered questions of cluster associations and their influence are on the increase of competitiveness of region. The essence of the concept of "cluster" and the benefits of this form of cooperation for participating companies and regions. The offered recommendations are in relation to more wide introduction of clusters on territory of Ukraine.

Ключові слова: кластер, кластерні об'єднання, конкурентоспроможність регіону.

Вступ

В умовах сучасної конкуренції індивідуальне і самостійне функціонування навіть великих підприємств дає все менші гарантії ефективного досягнення поставлених цілей, тому останнім часом підприємства починають активно використовувати різні форми кооперації, сприймаючи їх як складові елементи своїх стратегій. Однією із форм внутрішньої інтеграції та кооперування являються кластери, що сприяють установленню конструктивних взаємин між підприємствами, дослідницькими, освітніми, фінансовими установами і органами влади, та слугують засобом переходу до виробничих процесів з більшою доданою вартістю. Кластери являють собою комбінацію конкуренції та кооперації таким чином, що об'єднання в одних сферах допомагають успішно вести конкурентну боротьбу в інших. Крім того, останнім часом усе більшого поширення набуває точка зору, що території, на яких утворюються кластери, стають лідерами економічного зростання. Такі регіони-лідери визначають конкурентоспроможність національних економік тому, що реалізація стратегії України, спрямованої на економічний розвиток та формування конкурентних переваг, базується на зростанні соціально-економічного потенціалу регіонів.

Перехід України до якісно нової моделі побудови економіки зумовлює необхідність пошуку нових шляхів підвищення конкурентоспроможності як окремих суб'єктів господарювання, так і цілих регіонів. Але основні складові державної економічної політики – грошово-кредитна, податкова, амортизаційна, інвестиційна – ще недостатньо виконують функції стимуляторів регіонального розвитку. Зазначене актуалізує проблему кластеризації економіки України. Розвиток регіональної економіки потребує розробки й впровадження довготривалих, стабільних у часі програм, активного залучення інвестицій в економіку регіону, створення його позитивного іміджу. Цьому сприятиме поєднання зусиль усіх зацікавлених сторін і