

транспорту – залізничного, автомобільного, морського, річкового.

Отже, створення саме такої системної моделі, яка включає в себе відповідні моделі виробника, посередника (експортера), посередника або партнера, оптового торговця, роздрібного торговця, транспортника й споживача може бути задана на безлічі таких завдань: моделювання попиту та пропозиції на транспортні послуги – З₁; оцінка й оптимізація рівня цін та тарифів на перевезення вантажів – З₂; вибір оптимального використання видів транспорту при обслуговуванні декількох відправників вантажу, що відвантажують різну продукцію, при найкращому використанні наявних ресурсів – З₃; вибір оптимальної політики оцінки меж діяльності транспортної фірми – З₄; вибір транспортною фірмою оптимальної стратегії й структури логістичного каналу – З₅; оптимізація маршрутів перевезення – З₆; оцінка втрат (нереалізованих можливостей) від недовозів вантажів – З₇ тощо.

Висновки. В результаті виконаних досліджень розроблена системна динамічна модель логістичного каналу на основі аналізу критеріїв якості і ефективності перевезень вантажів. Актуальність постановки вирішення задачі таким способом дозволяє приблизитися до головної мети сучасної логістики, яка полягає в системному підході. Так як логістичний канал складається з багатьох ланок (в нашому випадку це виробник, посередник (експортер), посередник або партнер, оптовий торгівець, роздрібний торгівець, транспортник й споживач) – всі учасники процесу перевезення вантажів від виробника до кінцевого споживача, то найбільша ефективність і якість перевезень буде залежить від злагодженої роботи всіх цих учасників, а також від ефективного поєднання декількох видів транспорту, вибору оптимального маршруту, вибору транспортних засобів, оптимальної стратегії й структури логістичного каналу в цілому.

Розроблена системна динамічна модель логістичного каналу вантажних перевезень забезпечує раціональне формування стратегій поведінки на ринку транспортних послуг та оптимальне використання виробничо – технічного потенціалу підприємств та організацій транспортного комплексу.

Література

1. *Левковець П.Р., Товкун Д.Л.* Управління перевезеннями вантажів і логістика. – Київ: НТУ, 2002, 145с.
2. *Кальченко А.Г.*, Основи логістики. – Київ: «Знання», 1999, 135с.
3. *Кононенко І.В., Костюченко Л.М., Танцюра Є.В., Зайончик Л.Г., Кабанов В.Г.* Менеджмент в автотранспортному виробництві. – Київ: “Кій”, 1999, 199с.
4. *Смехов А.А.* „Основи транспортної логістики. – М.: Транспорт, 1995, 160с.
5. *Крикавський Є.* Логістика підприємства.- Львів: 2002.
6. *Гаджинський А.М.* Основні методи та моделі логістики. – М.:2005.

УДК 656.13

ОБГРУНТУВАННЯ НЕОБХІДНОСТІ РОЗРОБКИ СИСТЕМНОГО КРИТЕРІЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Грисюк Ю.С., кандидат економічних наук
Лабута А.В.

Постановка проблеми. З переходом до ринкових відносин в умовах реформування економіки, потрібно вирішити ряд найважливіших завдань теоретичного та практичного характеру щодо підвищення ефективності використання рухомого складу та вдосконалення роботи міського пасажирського транспорту, проаналізувати заходи, що застосовувалися раніше і розробити нові методи удосконалення існуючої ситуації в пасажирських перевезеннях.

Ціль статті: обґрунтувати необхідність розробки системного критерія ефективності функціонування міського пасажирського транспорту.

Основна частина.

Основними проблемами міського транспорту є:

- техніко-технологічні, організаційні та економічні проблеми, що виникли за існування дотаційного фінансування;
- необхідність підвищення ефективності в умовах ринкового господарства при збереженні

соціально орієнтованої тарифної політики;

- доведення якості транспортного обслуговування пасажирів до рівня, визначеного чинними і перспективними нормативами;

- створення сучасної нормативної основи для існування галузі;

- використання новітніх технологій і методів організації перевезень;

- досягнення високої надійності перевізного процесу;

- оновлення парку рухомого складу і технологічного обладнання, модернізація та розвиток інфраструктури транспорту;

- залучення інвестицій, розвиток державно-приватного партнерства;

- впорядкування конкуренції перевізників при замовленні на перевезення по муніципальних маршрутах і створення привабливих умов для залучення нових перевізників, що використовують приватний або змішаний капітал;

- вдосконалення організації роботи рухомого складу та працівників транспортних підприємств.

Для вирішення існуючих проблем ефективного функціонування транспорту слід розглядати пасажирські перевезення комплексно та системно, тобто з точки зору всіх сторін, що приймають участь у процесі. Можна виділити наступні категорії учасників транспортного процесу:

1. Населення, або кінцевий споживач послуг;

2. Транспортні підприємства, що надають послуги з перевезень;

3. Адміністративні органи, що визначають замовлення на перевезення;

4. Окремий пасажир.

З точки зору населення, виділення єдиного критерію ефективності руху навряд чи можливо внаслідок істотної різниці в вимогах, які вирішуються за допомогою транспорту, і різноманітної мотивації в частині прийняття рішення на переміщення та вибору його способу. В якості критеріїв оптимальності для *окремого пасажир*а можуть виступати:

- мінімізація часу переміщення до заданої точки;

- мінімізація часу очікування транспорту;

- мінімізація вартості поїздки (з урахуванням можливих пересадок).

Проте оптимальний транспортний рух з точки зору окремого пасажир

а істотно відрізняється від критерію оптимальності з точки зору населення цілому. Визначення кількісних показників для населення може визначатися наступними критеріями:

- мінімальна сума часу очікування для всіх пасажирів, з деякою ймовірністю прямують від посадочних зупинок до цільових;

- мінімальний час у дорозі від будь-якої початкової зупинки до будь-якої цільової;

- мінімальний час у дорозі від будь-якої точки міста до іншої точки міста з урахуванням можливості переміщення пішки і на різних видах транспорту;

- мінімальна кількість пересадок при проходженні шляху слідування.

З точки зору *транспортного підприємства*, в якості основного критерію ефективності виступає максимізація економічної вигоди від перевезень. Для досягнення цього критерію зазвичай необхідно вирішувати наступні завдання:

- оптимізація маршрутів з точки зору існуючого пасажиропотоку;

- коригування пасажиропотоку за рахунок зміни маршрутів, що веде до відмови населення від переміщення пішки, на особистому або конкурентному транспорті;

- оптимізація розкладу руху для досягнення високої і рівномірного завантаження засобів транспорту;

- використання цінових факторів у формуванні попиту на перевезення, що визначається рухливістю населення;

- надання додаткових послуг на зразок узгодження розкладу руху із зацікавленими сторонами - підприємствами, конкурентними і неконкурентними перевізниками, адміністративними органами.

З точки зору *адміністративних органів*, критеріями ефективності можуть бути:

- відсутність претензій з боку населення;

- економічна ефективність муніципального перевізника (транспортного підприємства), максимізація прибутку;

- ефективність організації дорожнього руху, учасником якого є міський громадський транспорт;

- відсутність конфліктів інтересів сторін-організаторів транспортних перевезень, які вирішуються адміністративними та судовими методами.

Очевидно, що критерії оптимальності з точки зору транспортного підприємства і кінцевого споживача є суперечливими. Так, мінімізація часу очікування очевидним чином пов'язана зі

збільшенням рухомого складу, отже, зі зниженням його завантаження та суми доходу з рейсу. З іншого боку, надмірне прагнення збільшити прибутковість транспорту веде до відмови населення від перевезень і до появи конкуруючих транспортних організацій.

Висновок. Проаналізувавши критерії ефективності функціонування міських автобусних перевезень з точки зору всіх учасників процесу перевезення, можна дійти висновку, що ефективність та якість кожен учасник транспортного процесу бачить по своєму і ці критерії істотно відрізняються. Тому, не доцільно буде розглядати систему перевезень, орієнтуючись на одного з учасників або на певний критерій ефективності. Виходячи з цього, існує необхідність застосування узагальненого критерія ефективності, який би задовольняв вимоги всіх категорій учасників транспортного процесу.

Література

1. *Громов Н.Н.* Управление на транспорте. – М.: Транспорт, 1990 г. 342 с.
2. *Спирин И.В.* Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: Учебник. – М.: Издательский центр «Академия», 2003 г. 489 с.

УДК:658:656.13.07:004.

ЛОГІСТИЧНО-ФУНКЦІОНАЛЬНІ АСПЕКТИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ОБ'ЄКТАМИ ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Грисюк Ю.С., кандидат економічних наук

Нікітін П.В., кандидат економічних наук

Григоренко Р.В.

Дем'янченко А.О.

Постановка задачі дослідження. Останні роки в Україні з'явився і став активно розвиватися новий напрямок як наукової, так і практичної діяльності – логістичний менеджмент. Інтерес, який проявляється до логістичного менеджменту вітчизняними вченими, менеджерами підприємств, бізнесменами пояснюється не тільки новим терміном, що незвично звучить, але, що головне – тими вражаючими результатами, що одержані завдяки застосуванню логістичного підходу в економіці та управлінні промислово розвинутих країн.

Широке впровадження наукових підходів логістичного менеджменту в процеси державного управління транспортним комплексом, на сучасному етапі розвитку економіки нашої країни, може забезпечити значне підвищення ефективності проведення інвестиційної та інноваційної політики, покращити умови використання транзитних можливостей та забезпечити чітку координацію транспортних потоків на території нашої держави.

Ціль статті – дослідити впровадження логістично - функціональних механізмів менеджменту у державне управління організаціями транспортно-дорожньої інфраструктури.

Основна частина. Логістичний менеджмент можна характеризувати, як процес адміністрування логістичної системи, тобто виконання основних управлінських функцій (переважно з застосуванням інформаційних технологій) для досягнення цілей даної логістичної системи.[1]

Оскільки основою динамічного розвитку транспортної системи нашої держави є вдосконалення потокових процесів, то саме вони виступають предметом вивчення логістичного менеджменту.

Систему державного управління транспортним комплексом можна представити у вигляді макрологістичної системи, а організації транспорту – у вигляді відповідних мікрологістичних систем, які можна також розглядати, як елементи цієї системи, тобто як деякі економічно та функціонально відособлені об'єкти, які не підлягають подальшій декомпозиції в рамках поставленого завдання аналізу чи синтезу логістичної системи, що виконує свою глобальну цільову функцію, пов'язану визначеними логістичними активностями [2].

Елементи логістичної системи державного управління можуть бути трьох основних типів: це елементи що генерують, перетворюють і поглинають матеріальні потоки або потоки послуг і супутні їм інформаційні й фінансові потоки [2]. Часто зустрічаються змішані елементи логістичної системи державного управління, в яких зазначені три основних типи елементів комбінуються в різних сполученнях. У елементах логістичної системи державного регулювання матеріальні (інформаційні,