

Спільна ЗСП доводиться до відома всіх структурних підрозділів (регіональних представництв — терміналів) і «вводиться» до їх систем звітності і матеріального стимулювання. Вона сприяє розвитку внутрішньої конкуренції, бенч-маркінгу і дозволяє сумісно використовувати найкращі методи роботи з клієнтами, персоналом, а також у сфері виробництва та фінансів. В кожному зі своїх територіальних представництв, яке слідує тій же стратегії і використовує ті самі показники для вимірювання успішності стратегії, організації термінальних мереж доставки вантажів автомобільним транспортом можуть, ґрунтуючись на використанні спільної ЗСП, ідентифікувати лідерів та тих, що відстають за будь-якими показниками і потім розповсюджувати інформацію для покращення показників діяльності кожного з них.

Висновок

В статті розроблено системну модель стратегічно орієнтованого управління проектами розвитку підприємств термінальної доставки вантажів автомобільним транспортом як інструменту ефективної реалізації стратегій розвитку підприємства.

Література

1. Mintzberg H. Planning on the Left Side and Managing on the Right // Harvard Business Review / July-August, 1976.
2. Jonson G. Managing Strategic Change Strategi. Culture and Action // Long Range Planning / February, 1992.
3. Wernerfelt B. A Resource — Based View of the Firm // Strategic Management Journal. September — October 1984, p. 171.
4. Peteraf M.A. The Cornerstones of Competitive Advantage. A Resource — Based View // Strategic Management Journal. March 1993, p. 179.
5. Charan R., Colvin G. Why CEOs Fail, Fortune, June 21, 1999.
6. Нуген П.Р. Диагностика сбалансированной системы показателей. — Днепропетровск: «Баланс Бизнес Букс», 2006. — 256 с.
7. Mintzberg H. The Rise and Fall of Strategic Planning. — New York: Free Press, 1994.
8. Каплан Р., Нортон Д. Стратегическое единство: создание синергии организации с помощью сбалансированной системы показателей. — ООО «И.Д. Вильямс», 2006. — 384 с.
9. Воркут Т.А., Бізюноз О.С. Розробка критеріїв ініціації проектів розвитку термінальних систем доставки вантажів автомобільним транспортом // Управління проектами, системний аналіз і логістика: Науковий журнал. Вип. 7. — К.: НТУ, 2010. — С. 29 — 32.
10. Портер М. Конкурентное преимущество: как достичь высокого результата и обеспечить его устойчивость. — М.: Альпина Бизнес Букс, 2005.
11. Candler A.D. Scale and Scope: The Dynamics of Industrial Capitalism. — Cambridge, MA: Harvard University Press, 1990. — p.14-94.

УДК 656.13:658

МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОЗВИТКУ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В УКРАЇНІ

Дашенко Н.М.

У статті здійснено огляд існуючих методів оцінки рівнів розвитку транспортної інфраструктури та зроблено їх оптимальне групування з метою вибору інтегральних показників розташування і розвитку транспортно-логістичного центру.

In the article it has been done overview of existing methods for assessment of transport infrastructure levels. Scientific value of the research lies in the optimal bunching of examined methods in order to select cumulative indicators of location and exploitation of transport and logistics center.

Постановка проблеми

Процеси розвитку національних господарств у контексті глобалізації та регіоналізації посилюють увагу до об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури (ТЛІ). У програмах Єврологістики можна спостерігати особливу зацікавленість до України з огляду на її надзвичайно вигідне географічне розташування. Тому підтвердженням є й один серед найвищих у Європі транзитний коефіцієнт (3,75 бали) України, а

також її участь у європейській транзитно-логістичній інтеграції. Єврологістична концепція логістичних центрів є складовою частиною загальної стратегії логістики. Вона досліджує рух товарів через національні кордони у Європі та її розподільчі центри, а економічні особливості європейських держав та України вимагають дослідження умов таких процесів, що можуть бути зведені до гармонізації технічних, технологічних, правових, економічних та ін. факторів.

Актуальним постає питання пріоритетності створення транспортно-логістичних центрів (ТЛЦ) в регіонах країни. Для цієї мети необхідно проаналізувати існуючі методики та вибрати найбільш ефективну для визначення пріоритетів розвитку об'єктів транспортної інфраструктури в регіонах.

Геопросторова характеристика логістичних центрів в умовах сучасних світових тенденцій

Протягом останніх кількох десятиліть світова економіка зазнає впливу потужних сил так званої «глобалізації», - тенденції, яка збільшується протягом останнього часу. Глобалізація в цьому контексті означає посилення взаємодії елементів світової економіки, що проявляється у:

- зростанні світової торгівлі;
- збільшенні міжнародних потоків капіталу (фінансовий аспект);
- збільшенні міжнародної мобільності (транспортна складова);
- пом'якшенні торговельних бар'єрів між країнами;
- розширенні ринків як для великих, так і малих фірм;
- зростанні конкуренції між фірмами з усього світу.

Глобальна логістика – це стратегія і тактика створення сталих макрологістичних систем, що поєднують матеріальні потоки ринків різних країн на основі розподілу праці, партнерства і кооперації у формі договорів, угод, загальних планів, які підтримуються на міждержавному рівні.

Прогнози щодо розвитку світової економіки свідчать про те, що основні матеріальні і фінансові потоки зосереджуються в трикутнику США – Європа – Схід, тобто у глобальній Євроазійській мережі.

Глобальна логістична мережа окреслює розташування логістичних розподільчих центрів (ЛРЦ) виконанням низки специфічних вимог. Як правило, більшість логістичних операцій здійснюється у таких центрах; вони сприяють та організують наповнення ринку товарами, забезпечуючи при цьому сталий збут.

Ефект від функціонування ЛРЦ полягає у скороченні часу доставки товару, що забезпечується за рахунок участі ЛРЦ в обслуговуванні матеріального потоку. Замовник (споживач) має можливість вибрати вже наявну необхідну йому номенклатуру і кількість продукції, замовити її і отримати швидше, чим це можна було зробити у кожного з виробників окремо, очікуючи її виготовлення. Під час функціонування ЛРЦ скорочується сумарна місткість складів, а також зменшується тривалість зберігання вантажу під час його нагромадження у транспортні партії безпосередньо у виробників продукції.

Слід зазначити, що у глобальному логістичному середовищі сформовані і продовжують формуватися логістичні центри різного типу. Крім того, на сьогоднішній день існує розмаїття понять логістичного центру: багатофункціональний мультимодальний термінальний комплекс, вантажний розподільчий центр, мультимодальний логістичний центр, логістичний товаро-розподільчий центр, логістична платформа та ін.. Для цілей даного дослідження автор буде користуватися наступним визначенням транспортно-логістичного центру (ТЛЦ).

Транспортно-логістичний центр – центр, який координує використання різних видів транспорту, виконує вантажно-розвантажувальні роботи і перевалювання вантажів, забезпечує короткострокове і довгострокове зберігання вантажів, вантажопереробку, виконання необхідних митних процедур, інвентаризацію запасів, експедирування й переадресацію вантажів, надає комплекс сервісних і комерційно-ділових послуг, включаючи банківське, інформаційне, консалтингове й аналітичне обслуговування, забезпечення доставки вантажу клієнту за сучасними технологіями.

Глобальні логістичні системи та їх логістичні центри виступають потужним засобом економії дефіцитних національних ресурсів: матеріальних, сировинних, енергетичних, фінансових і трудових. Їх відзначальною особливістю є цільова направленість щодо найбільш повного задоволення сукупного попиту споживачів, при цьому вони виступають необхідними елементами розширеного відтворення. Саме глобальні логістичні системи та їх центри дозволяють за сучасних умов знайти найбільш продуктивні варіанти та форми організації товарних ринків і матеріальних потоків.

Врахування Україною світових тенденцій у системі логістичних центрів дозволить сформуванню своєї національної мережі зовнішньоекономічних зв'язків. При цьому слід звернути увагу на низку принципових новацій і пов'язаних з цим процесів, а саме:

- формування гео економічного простору як результат взаємопроникнення між гео економікою, гео фінансами, гео управлінням, гео свідомістю, етнокультурами, правовими системами та іншими компонентами;
- заміна державних суб'єктів міжнародного спілкування на приватні суб'єкти нових світо господарських структур;
- перетворення світового господарства в єдину «мега корпорацію», яка функціонує поза межами національно-державних утворень.

Методичні підходи до визначення ефективності розвитку і функціонування ЛРЦ як об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури

При дослідженні існуючих методичних підходів необхідно враховувати особливості функціонування й розвитку інфраструктурних галузей, до головних з яких можна віднести [4, с.73-75]:

1. Залежність створення, функціонування і розвитку інфраструктури від природно-кліматичних умов, рельєфу й рівня економічного розвитку регіону, країни.
2. Тісний взаємозв'язок і часткова функціональна взаємозалежність елементів інфраструктури.
3. Міжвідомчий характер використання послуг інфраструктури.
4. Висока фондоемність і капіталоемність інфраструктурних об'єктів, довгі строки окупності, створення і функціонування.
5. Залежність складу інфраструктури від рівня розвитку економіки країни.
6. Інерційність функціонування.
7. Нематеріальний характер продукції інфраструктури тощо.
8. Не детермінованість заявок на інфраструктурні послуги.

Дослідження оцінки ефективності та обґрунтування інвестицій в розвиток транспортної інфраструктури є особливо складним питанням. Відлік досліджень даної проблематики починається з 20-х років ХХ сторіччя, тим не менш є актуальним і на сьогоднішній день. Так, у 1927 році М.П. Білоусовим була вперше запропонована методика визначення економічної ефективності будівництва нових залізничних ліній. Академік Т.С. Хачатуров пропонував визначати народногосподарську ефективність будівництва нових залізниць з урахуванням збільшення створеного суспільного продукту та національного доходу в районах, які обслуговуються новими лініями.

М.М. Барков у 70-х роках минулого століття запропонував визначати економічну ефективність капітальних вкладень в будівництво нових залізниць за допомогою показників загальної ефективності: рентабельності капітальних вкладень та інтегрального ефекту за період, що оцінюється. На основі застосування показника інтегрального економічного ефекту проф. А.Є Гібшман провів оцінку фактичної ефективності окремої залізничної лінії Івдель – Обь, що підтвердила її високу народногосподарську ефективність з урахуванням залучення в експлуатацію нових лісових ресурсів та розвитку ТВК у зоні тяжіння до нової залізничної лінії.

Безумовно, що розвиток навіть мінімально необхідних елементів інфраструктури потребує чималих інвестицій. Світовий банк підкреслює тісний зв'язок між економічним зростанням і оновленням, зокрема виробничої інфраструктури. Вдосконалення інфраструктури саме по собі справляє благотворний вплив, у той час як її відсутність або недостатній розвиток може спричинити відновлення інфляції. Так, доступ місцевої продукції до іноземних ринків та присутність в країні іноземних конкурентів можуть бути запечені лише при достатній фізичній доступності відповідних ринків. Коли ж можливості інфраструктури стають повністю вичерпаними, то витрати – як прямі у вигляді більш високих цін за послуги, так і непрямі, - у вигляді ґрунту для хабарництва, можуть стати каталізатором до нового витка інфляції [3, с.230].

За сучасних умов оцінка ефективності розвитку транспорту в регіонах не може ґрунтуватись лише на показниках транспортної роботи (тонно-км, пасажиро-км) й транспортної забезпеченості регіонів - наприклад, коефіцієнт Енгеля [у ХІХ ст. німецький статистик Енгель за єдину основу показника взяв довжину транспортних шляхів, яку співставив з площею освоєної території та чисельністю населен-

ня. Дослідники користуються цим показником та модифікованими показниками (коефіцієнт Гольца, Успенського тощо) понад 100 років]. В.Н. Бугроменко, в свою чергу, показує, що ці показники мають цілий ряд серйозних недоліків й практичного застосування не отримують. Він виводить показник інтегральної транспортної доступності територій, враховуючи топологію транспортних мереж, який на жаль мало застосовується через відсутність економічних критеріїв розвитку мережі доріг.

У нових умовах господарювання основними є показники дохідності та рентабельності підприємств галузі (автомобільної, залізничної тощо), фінансове обґрунтування ефективності будівництва та окупності об'єктів транспортної локальної, регіональної чи національної інфраструктури.

Крім того, відповідаючи на основні виклики сучасної економіки, на перший план виходить необхідність *врахування та вартісного обрахування таких не-фінансових факторів* як екологічна ефективність, регіональна ефективність, соціальна ефективність, стратегічна внутрішньополітична та зовнішньополітична стабільність.

Систему показників стану, розвитку та функціонування транспорту можна розглядати в контексті двох підсистем – внутрішньої і зовнішньої, які відображають відповідні характеристики.

До внутрішньої підсистеми можна віднести рівень розвитку транспорту, який характеризує потенціал та внутрішні можливості розвитку, й відображається у таких показниках як щільність транспортних мереж, коефіцієнти Успенського, Василевського тощо. Рівень використання транспорту характеризує ступінь реалізації потенціалу, використання резервів і виконання додаткових обсягів роботи, напруженість роботи об'єктів транспорту й може бути втілений через інтегральний показник транспортної доступності Бугроменко, Канського, показники транспортної роботи, ступені концентрації в транспортній системі ресурсів (праці, фондів, енергії), а також інтегральні показники згортки інформації (адитивна оцінка, мультиплікативна тощо), факторний та кластерний аналіз (дескриптивний техніко-економічний аналіз, системний поетапний факторний аналіз, перспективний економічний аналіз).

До зовнішніх характеристик транспортної системи відносять рівень збалансованості, що відображує ступінь покриття попиту в окремі періоди на послуги транспорту реальними можливостями транспорту, які обумовлені досягнутим рівнем розвитку транспорту та організацією його роботи. При аналізі структурно-динамічних особливостей транспортної системи основну роль відіграють індексний факторний аналіз, апарат виробничих функцій, динамічні моделі множинної регресії, системно-аналітичне моделювання та міжгалузевий баланс. Сюди можуть бути віднесені також розрахунки поза транспортного ефекту поліпшення транспортного обслуговування народного господарства, ефективність розвитку транспорту регіону.

Таким чином, при аналізі методів інтегральної оцінки рівнів розвитку і використання транспортної інфраструктури можна умовно виділити три групи методів.

- Методи першої групи визначають інтегральну оцінку як міру концентрації в інфраструктурній системі найважливіших видів ресурсів (праці, капіталу, енергії).
- Друга група методів обраховує інтегральні оцінки у вигляді суми балів окремих показників розвитку, причому бали визначають експертним шляхом або за певним критерієм, який враховує вплив на пропускні можливості об'єктів, швидкості доставки та ін.
- Третю, найбільш чисельну, групу методів представляють методи згортки, стиснення інформації, що виражена безпосередньо у вигляді натуральних різномірних показників. Це метод М.К. Беннетта та його модифікації, а також методи факторного і кластерного аналізу.

Висновки

Розташування України на перехресті торговельних шляхів між Європою і Азією, розгалужена мережа автомобільних шляхів у широтних та меридіанних напрямках, наявність значних потужностей у чорноморських портах, великої пропускної спроможності залізниць – все це сприяє розвитку мережі транспортно-логістичних центрів, що утворюються в мережі міжнародних мультимодальних транспортних коридорів.

Незважаючи на відносну вивченість різноманітних аспектів розвитку і функціонування транспортної інфраструктури, теоретико-методологічних засад, понятійно-термінологічного апарату теорії розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, методичні підходи потребують поглиблення та удосконалення.

У даній статті здійснено огляд існуючих методів оцінки рівнів розвитку транспортної інфраструктури та зроблено їх оптимальне групування з метою вибору в подальшому оптимальних показників розташування і розвитку транспортно-логістичного центру.

Література

1. Бугроменко В.Н. Транспорт в территориальных системах. – М.: Наука, 1987. - 112 с.
2. Довба М.О. Стратегія розвитку логістичної інфраструктури прикордонних територій // Автореф. дис. на здобуття вченого ступеня канд. ек. наук. – Львів, 2006 – 27 с.
3. Додонов Б., Опітц П., Суголов П. Эффективный розвиток інфраструктури як умова економічного зростання / За ред. Ш. фон Крамона-Таубаделя, І.Кімової // Сприяння сталому економічному зростанню. – К.: «Альфа-принт», 2001. – 286 с.
4. Гивициц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте. – М.: 1986. – 240 с.
5. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів/ Новікова А.М. – К.: НІМБ, 2003 – 494с.
6. Пащенко Ю.С., Никифорок О.І. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції: Монографія. – Ніжин: ТОВ «Видавництво» Аспект-Поліграф», 2008. – 192с.
7. Цветов Ю.М., Кутах О.П., Макаренко М.В. та ін. Концепція програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів України/– К.: КУЕТТ, 2003. – 109с.
8. White Paper. European transport police for 2010: Time to Decide. COM(2001)370. – <http://www/eatu.ru>
9. Vipin S. Six International Corridors of Freight Transport// International Railway Journal. - 2000. – No. 2. – p. 12-14.
10. World Bank. World Development Report 2006 – Infrastructure for Development/ Washington D.C. and Oxfords, 2006. – 340 p.

УДК 656

ЗАСТОСУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

Чечет А.М.

У статті розглянуто основні логістичні системи транспортного обслуговування. Проаналізовано основні аспекти функціонування систем MRP (планування потреби в матеріалах), DRP (планування розподілу ресурсів), KANBAN (інформаційне забезпечення оперативного управління матеріальними потоками), OPT (оптимізована технологія виробництва), Just-in-time (управління матеріальними та інформаційними потоками за принципом «точно до зазначеного терміну»), та їх практичне застосування при виконанні вантажних перевезень.

The article reviews the basic logistics of transport service. The main aspects of systems MRP (material requirements), DRP (distribution resource planning), KANBAN (information for operational management of material flows), OPT (optimized production technology), Just-in-time (of material and information flows on the principle «just in time»), and practical applications in carrying freight.

Постановка проблеми. Сучасне поняття транспортування вантажів в Україні істотно змінилося з розвитком ринкових відносин в усіх галузях народного господарства. Це стало приводом для пошуку більш раціональних шляхів доставки вантажів від вантажовідправників до вантажоотримувачів, швидкого та якісного обслуговування замовників і забезпечення при цьому отримання доходів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженням питання функціонування логістичних систем займалися такі вчені як А.М. Гаджинський, С.В. Крикавський, Л.Б. Миротин, О.А. Новіков, А.І. Семененко. Однак, незважаючи на велику кількість розробок вітчизняних на зарубіжних науковців і дослідників, проблеми ефективного логістичного управління виробництвом із застосуванням логістичних систем є недостатньо вивченим.

Постановка завдання. Впровадження у практику управління підприємствами логістичних принципів та формування логістичних систем привели до визначення раціональних сфер застосування кожної із систем, виявлення переваг та недоліків і адаптування їх до сучасних ринкових умов господарювання.