

Аналогічно будуються моделі всіх ланцюгів мікрологістичної системи.

Розглянемо побудову моделі цільового використання матеріальних ресурсів:

$$M_{\text{ЦВ}} = M_{\text{ЦВ}} \{Z_{\text{ЦВ}1}, Z_{\text{ЦВ}2}, Z_{\text{ЦВ}3}, Z_{\text{ЦВ}4}, \dots, Z_{\text{ЦВ}m}\} \quad (4)$$

Основними задачами даної моделі є:

$Z_{\text{ЦВ}1}$ — розрахунки та оптимізація потреби в запасних частинах та експлуатаційних матеріалах;

$Z_{\text{ЦВ}2}$ — вибір та оптимізація постачальників;

$Z_{\text{ЦВ}3}$ — розрахунки кількості складських приміщень для зберігання запасних частин та матеріалів;

$Z_{\text{ЦВ}4}$ — розрахунки та оптимізація обсягів складських приміщень.

Висновки. Побудова моделі $M_{\text{ЦВ}}$ дозволяє найбільш ефективно працювати, використовуючи матеріальні, трудові та інформаційні ресурси, які залежать, насамперед, від якості та ефективності роботи служби експлуатації (оптимізація маршрутів перевезень, затрат трудових, матеріальних і фінансових ресурсів, автоматизації та механізації розвантажувально-навантажувальних робіт).

Література

1. *Системна ефективність на транспорті. Методи, моделі і стратегії.* / Під редакцією П.Р. Левковця. — К.: НТУ, ІЕБТ, 2002. -216 с.
2. *Левковець П.Р.* Системні аспекти організації праці і управління виробництвом: Навчальний посібник для слухачів ф — ту післядипломної освіти. — К.: УТУ, 1998. — 200 с.
3. *Грисюк Ю.С.* Формування стратегій забезпечення системної ефективності функціонування автотранспортних підприємств // Системні методи керування, технологія та організація виробництва, ремонту та експлуатації автомобілів; Науковий журнал. Вип. 17. — К.: НТУ, ТАУ. — 2003. — С. 37 — 42.

УДК 656.13

ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

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

В статті висвітлені недоліки функціонування пасажирського транспорту на сучасному етапі, запропоновані напрями вдосконалення управління перевезеннями.

In the article presents the shortcomings of the functioning of public transport at present, suggested ways to improve traffic management.

Постановка проблеми. Проблема автомобілізації — це не тільки проблема рухомого складу. Це і розвиток доріг, і підвищення якості палива, і перехід на альтернативні енергоносії, і всебічний розвиток громадського транспорту. Проблема збільшення кількості автомобілів повинна розглядатись як загальнонаціональна. Одним із пріоритетних напрямів вирішення цієї проблеми є заохочення населення до користування громадським транспортом. Але, щоб користування громадським транспортом задовольняло як пасажирів, так і перевізників потрібно реформувати стару систему громадського транспорту і зробити комфортні умови для існування всіх учасників перевізного процесу.

Ціль статті: Визначити сучасні проблеми та особливості громадського пасажирського транспорту, а також основні напрями оптимізації його функціонування.

Основна частина. Докорінна зміна фінансового механізму автомобільного пасажирського транспорту загального користування зумовлює перехід на грошову компенсацію натуральних пільг. З одного боку, ліквідація фінансування перевезень пільгових категорій громадян з бюджету створює складнощі з забезпеченням доходної частини підприємства, особливо, на початковому етапі. Але з іншого боку, функціонування в нових умовах повинно забезпечити прозорість роботи міського пасажирського транспорту, але це в теорії. Як же насправді функціонує міський транспорт в наш час ринкових відносин?

В багатьох країнах світу міський громадський транспорт функціонує за рахунок фінансування з бюджету і є збитковим з наступних причин:

- Робота, на відміну від приватних перевізників, за регульованими тарифами, не покриває справжніх витрат автоперевізника;
- Конкуренція за перевезення пасажирів приватними перевізниками і, як наслідок, недостатнє заповнення автобусів та наявність збитків від перевезення «пільговиків»;
- Недосконалість системи оподаткування;
- Робота на соціально значущих маршрутах;
- Наявність нерациональної структури парку, значна зношеність рухомого складу.

Так і в нас, поки транспортні підприємства знаходились у державній власності — державними коштами перекривалось їх збиткове функціонування. Та з переходом на ринкові відносини з'явилися зміни в транспортній галузі: почали з'являтися приватні перевізники і реорганізуватися державні автотранспортні підприємства. Динаміка збільшення частки пасажирських автобусів наведена в таблиці 1.

Таблиця 1

Структура кількості пасажирських автобусів в Україні в залежності від форми власності

Показник	Роки								
	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Всього автобусів	140,2	159,3	174,1	175,9	167,9	180,0	185,5	188,0	180,4
з них в приватній власності	46,1	63,5	86,9	94,5	90,2	101,0	108,1	114,5	110,5

Рухомий склад, що знаходився в АТП фізично і морально застарів і постала проблема оновлення рухомого складу. Дефіцит коштів в держбюджеті не дозволяє закупити нові автобуси і виділяти дотаційні кошти на їх обслуговування і експлуатацію.

Можна виділити наступні варіанти оновлення рухомого складу підприємства (рис.1).

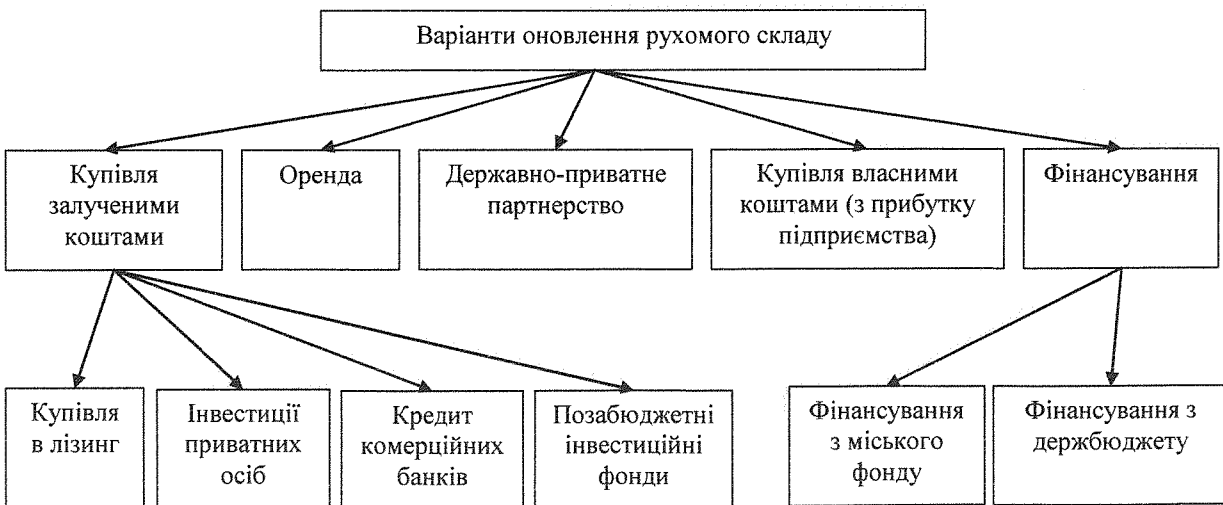


Рис. 1. Можливі варіанти оновлення рухомого складу підприємства

Щоб якість покращити становище розпочалась взаємодія державних та приватних підприємств автомобільного транспорту. Підприємці почали укладати договори на обслуговування з великими автотранспортними підприємствами.

Зараз ринок перевезень на 70-80% заповнений приватними власниками маршрутних таксомоторів. Схема роботи підприємств в основному полягає в тому, що вони орендують транспортний засіб, обумовлюючи з господарем орендну плату.

Взаємодія приватних перевізників з комунальними або державними підприємствами є двозначна, з одного боку ми отримуємо переваги:

- відпадає необхідність капітальних вкладів на придбання та обслуговування рухомого складу;
- зменшується вірогідність монополізації галузі;
- відбувається стимулювання приватного підприємництва та залучення коштів;
- можливість держави регулювати відносини у галузі пасажирських перевезень;
- з'являється можливість контролювати стан транспортних засобів, що виходять на лінію та режим роботи водіїв, і виходячи з цього покращувати безпеку і регулярність перевезень.

А з іншого боку отримаємо значну кількість недоліків цієї взаємодії:

- неможливість перевезення необхідної кількості пільговиків через відсутність фінансування;
- відсутність чіткого розмежування обов'язків і областей функціонування учасників перевізного процесу;
- відсутність чітко прописаної відповідальності за недоліки у функціонуванні чи при настанні надзвичайних ситуацій;
- проблема оптимального співвідношення встановлення ціни між державним і приватним сектором, державним регулюванням і ринковими механізмами на пасажирському транспорті.

Взаємодія двох секторів існує відносно давно, але ніде не прописана чітка взаємодія державних (комунальних) перевізників з приватними, а тому галузь функціонує неефективно і деяка її частина знаходиться в тіні. Дана ситуація зумовлює необхідність здійснення довгострокової та глибокої реформи організації транспорту загального користування. Реорганізація громадських пасажирських перевезень повинна відбуватись поетапно на всіх рівнях: нормативно-правовому, організаційному, матеріальному та технічному (рис.2).

Державне регулювання часто виявляється занадто жорстким. Тому регулювання тарифів і допуск до перевезень може з часом серйозно обмежити здатність приватних перевізників підвищувати або зберігати наявний рівень обслуговування. У зв'язку з цим, питання забезпечення конкуренції ринкової економіки і державного регулювання повинні вирішуватися в комплексі. Вхідження в ринок пасажирських перевезень приватних перевізників, особливо з автобусами малої місткості ставить комунальне або державне підприємство в жорсткі умови конкуренції. Необхідно розглянути питання про роботу маршрутних таксі на маршрутах з невеликим пасажиропотоком, де невигідно використовувати автобуси великої місткості, а також варіанти здачі в оренду таких маршрутів приватним перевізникам, при цьому надаючи матеріально-технічну базу для обслуговування рухомого складу.

У промислово розвинених країнах основна форма залучення приватних перевізників до надання транспортних послуг — це укладення контрактів на обслуговування регулярних автобусних маршрутів або на виконання окремих видів транспортних послуг. При цьому приватним перевізникам можуть надаватися (як правило, на конкурсній основі) бюджетні субсидії. Згідно даних, отриманих в результаті розгляду досвіду Великобританії і США, собівартість транспортних послуг за контрактом на 20–30% менше, ніж тих самих послуг, що надаються місцевим комунальним автобусним перевізником. Можливо застосовувати цю практику в нашій країні, але з врахуванням особливостей функціонування транспорту в Україні і навіть з врахуванням місцевого менталітету. Це змусить приватних автоперевізників працювати більш злагоджено та ефективно, а також з'явиться можливість ефективно координувати їх роботу. Також необхідне встановлення оптимального співвідношення кількості приватних перевізників і муніципальних транспортних засобів, враховуючи обстеження пасажиропотоків і вибираючи необхідні марки рухомого складу.

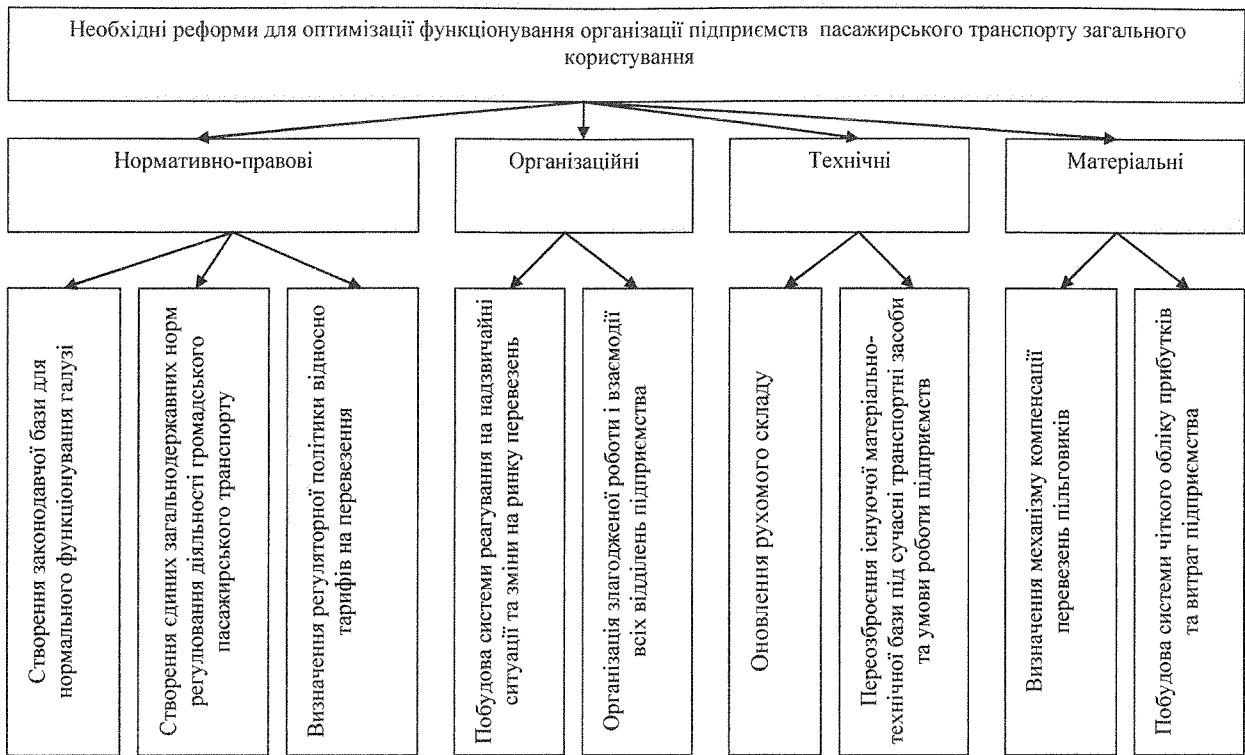


Рис. 2. Приоритетні напрями вдосконалення системи громадського транспорту

Висновки: Виходячи з вищенаведеного, в транспортній галузі відбувається активна взаємодія приватних перевізників з державними чи комунальними підприємствами. А тому, назріла гостра необхідність реформування галузі, причому зміни повинні проводитись комплексно, науково обґрунтовано та на всіх рівнях функціонування.

Література

1. Блудян Н.Н. Аналіз реформування пасажирського автомобільного транспорту за кордоном. Автомобільний транспорт. 2005 рік. № 1. С. 53 — 56.
2. Розпорядження КМУ №2174-р «Про схвалення транспортної стратегії України на період до 2020 р.»
3. Статистичний щорічник України за 2009 р. Державний комітет статистики України. К.: 2010. — 567 с.

УДК 339.543

ВИБІР МИТНОГО РЕЖИМУ ЯК ОДНА ІЗ ЗАДАЧ МИТНОЇ ЛОГІСТИКИ

Кандидат технічних наук Гужевська Л.А.,
Басанець Т.Ю.,
Веровська Л.Т.

У статті розглядаються задачі митної логістики, зокрема, задача вибору митного режиму. Запропоновано алгоритм її вирішення із використанням основних засад логістики для забезпечення максимальної ефективності прийнятих рішень.

The article deals with the problem of customs logistics, including customs regime choice problem. The algorithm of its solution using the basic principles of logistics for maximum efficiency decisions.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Митна логістика — доволі новий напрямок розвитку логістики. Задачі, що мають розкривати даний науковий напрямок перебувають у процесі становлення. Тому на сьогодні є актуальним не тільки коректне формування задач, а і підбір відповідного математичного апарату для їх рішення.