

УДК 656.012.34

*О. М. Тимошук,*  
доцент, завідувача кафедри кафедри Перевезень і маркетингу  
Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (КДАВТ)  
*О. В. Мельник,*  
старший викладач кафедри Перевезень і маркетингу  
Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (КДАВТ)

## РОЛЬ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В СУЧАСНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ТЕХНОЛОГІЯХ ТРАНСПОРТУВАННЯ

*Визначено місце транспортно-логістичних центрів в сучасних технологіях транспортування та основні завдання та етапи створення транспортно-логістичних центрів.*

**Ключові слова:** транспортно-логістичні центри, транспортна система, транспортний вузол.

*Определено место транспортно-логистических центров в современных технологиях транспортировки и основные задачи и этапы создания транспортно-логистических центров.*

**Ключевые слова:** транспортно-логистические центры, транспортная система, транспортный узел.

*Certain the place of transport and logistics centers in modern transportation and the main tasks and stages of transport and logistics centers.*

**Keywords:** transport and logistics centers, transport system, transport knot.

### Постановка проблеми.

Розвиток економіки України передбачає передусім розвиток транспортної системи. Кабінет міністрів України розробляє нову систему логістики вантажних перевезень, де особлива увага надається підвищенню ролі річкового транспорту. В формуванні логістичної структури транспорту ключову роль відіграють транспортно-логістичні центри (ТЛЦ).

### Аналіз останніх досліджень.

Аналіз наукових праць вітчизняних учених свідчить про те, що створенню логістичних центрів приділена недостатня увага. До теперішнього часу не виявлено загальних методичних підходів їй, головне, практичних методик щодо організації логістичних центрів. Аналізом ролі логістичних центрів займалися Виноградов М.А., Левіков Г.А., Нікітін П.В., Нікіфоров В.С., Персіанов В.А., Полякова К.І., Смахов А.А., Терехова О.А., Трифанов В.Н., Тюрін В.А. та інші.

### Виклад основного матеріалу.

Динаміка транспортно-логістичного сервісу в Україні показує, що все більшу роль в управлінні доставці вантажів в ланцюгу постачання товаровиробників та торговельних компаній починають відігравати транспортно-розподільчі центри. Оператори перевезень все частіше використовують комбіновані логістичні технології (змішані, інтер- та мультимодальні перевезення) [1]. Для рішення транспортних та логістичних завдань створюються ТЛЦ, які займаються прогнозуванням вантажопотоків в певному географічному регіоні, вибирають оптимальний маршрут доставки, порівнюють альтернативні варіанти транспортування та організують найбільш економічну та раціональну доставку вантажів.

Створення ТЛЦ повинно здійснюватись в три етапи:

-Перший етап-становлення. Задача першого етапу- визначення всіх учасників регіону обслуговування, ланцюгів постачань, тобто вирішення організаційно-функціональних питань формування ТЛЦ.

-Другий етап– розробка технологій електронного документообігу, яка базується на основі вивчення бази даних вантажопотоків та пов'язує всіх контрагентів транспортного процесу. При цьому основні зусилля направляються на розробку та впровадження нових інформаційних технологій забезпечення вантажопотоків та підтримку транспортно-логістичного сервісу.[2].

-Третій етап- стабільне обслуговування клієнтів та створення кінцевого логістичного продукту по будь-якій схемі доставки.

Основні завдання ТЛЦ:

1. Збільшення об'ємів передачі електронних документів, створення необхідних стандартів, визначення юридичного статусу електронних документів.

2. Контроль доставки в дійсному режимі часу. Складування в традиційному розумінні перетворюється в систему накопичення інформації, яка охоплює весь ланцюг постачань, за яким здійснюється рух продукції( заводи, перевізники, термінали, склади і т. п.). Скорочення строків проходження та підвищення точності постачань потребують спеціалізованого контролю за доставкою вантажу. В світовій практиці існує декілька систем автоматизованої ідентифікації. До них відносяться добре відомі системи сканування штрих-кодів, чіпів, дескрипторних жетонів (десЖет). Використання десЖетної технології в діючих автоматизованих системах обробки транспортних документів митними органами, портом та залізницею дозволяє (за допомогою електронного підпису-ключа) виключити несанкціонований доступ до інформації та мати мінімум супроводжувальних паперових документів.

Створення відомих ТЛЦ не дозволяє в повному обсязі розвивати регіональний та загальнодержавний логістичний сервіс. При розробці єдиної транспортної

політики крім безпосереднього збору інформації по всьому товарно-транспортному потоку необхідно вирішувати безліч супутніх проблем. До них відносяться збір та аналіз статистичних даних, ведення реєстрів фірм, які працюють в транспортному бізнесі, розробка інвестиційних програм, організація виставково-рекламної діяльності, підтримка контролюючих державних служб та інше. Всі ці проблеми впливають на роботу транспортних вузлів та коридорів. При створення ТЛЦ використовується принцип «загальної полки», на яку розміщують інформацію, доступну всім учасникам процесу в межах їх компетенції.[3]. Така інформація дозволяє створювати модель очікуваних вантажопотоків. Для прийняття оптимальних рішень по завантаженню транспортних комунікацій, використанню рухомого складу, терміналів, організації зворотнього завантаження та оптимальній маршрутизації необхідно створювати моделі функціонування ТЛЦ, використовуючи єдиний інформаційний простір зони обслуговування.

Для підвищення ефективності роботи ТЛЦ та якості інформаційних, транспортних, складських та інших логістичних послуг, що надаються, необхідні заходи як загальнодержавного, так і локального характеру:

- прийняти єдиний стандарт передачі інформації;
- розвивати сучасні навігаційні системи для ефективного моніторингу вантажотранспортного потоку, включаючи супутникові;
- створювати системи інформаційного супроводження перевезення вантажів з використанням сучасних мереж передачі даних, включаючи Інтернет;
- розроблювати та впроваджувати системи EDI на основі міжнародних стандартів;
- розвивати інформаційні сервісні системи транспортного бізнесу та споживачів логістичних послуг.

В основі ТЛЦ повинні бути закладені єдина мережа передачі даних, комплекс комп'ютерного обладнання та програмного забезпечення для обробки інформації, що надходить. Створення ТЛЦ на базі транспортного вузла призведе до наступних практичних результатів:

1. Розробка технології інформаційного обміну між всіма учасниками транспортного процесу спростить вирішення міжгалузевих та міжвідомчих проблем, покращить порядок перевалки, збереження та відправки вантажів, прискорить систему оформлення транзитних вантажів, а тим самим, збільшить привабливість даного транспортного вузла.[4]. При забезпеченні даної групи задач з'явиться можливість надавати вантажовласникам наступні послуги:

- інформація про експедиторів, що організують доставку товарів;
- справочну інформацію про операторів, маршрути, умови та вартість перевезень (транспортних та інших операцій);
- інформаційне забезпечення при заключенні договорів на експедиціонування, транспортні та інші операції, складові логістичного ланцюгу по доставці товарів від місць їх виробництва до місць споживання, в тому числі і внутрішніх торгових операцій;
- необхідний сервіс для оптимізації засобів транспортування; погодження знижок та інших конфіденційних умов в договорах; оформлення необхідних заявок та дозволів, підтримка оперативного обміну електронними повідомленнями.

2. Надання державним контролюючим органам, а також експедитору, транспортному агентству, складу тимчасового зберігання, залізничному та автомобільному перевізнику оперативних даних для прийняття оптимальних рішень по контролю за вантажами, використанню складських площ, перевантажувальних та транспортних засобів при плануванні та здійсненні перевалки та перевезенні зовнішньо-торгівельних вантажів, що слідує во внутрішні регіони України через митний кордон України та в зворотньому напрямку.

3. Забезпечення гарантованої доставки імпортованих, експортних та транзитних вантажів, слідує в контейнерах та напівпричепах при мультимодальному перевезенні морським, річковим, залізничним та автомобільним транспортом від митного кордону України до пункту призначення.

4. Зниження для вантажовласників не виробничих витрат, які впливають на кінцеву вартість товарів для споживачів.

5. Збільшення доходів бюджетів усіх рівнів в результаті збільшення сум податкових надходжень від діяльності порту, залізниці, терміналів та інших підприємств та організацій, функціонуючих на морському переході.

#### **Висновок**

ТЛЦ – основна складова в логістичному ланцюгу руху вантажопотоків. Створення ТЛЦ в основних транспортних вузлах- першочергове завдання в логістичній політиці транспорту України.

#### **Література:**

1. Милославская Л.В. Терминология смешанных перевозок // железнодорожный транспорт. 1996 №9.С. 3-9с.
2. Миротин Л.Б. Транспортная логистика.-Москва, Экзамен, 2002-284 с.
3. Матвеева О.П. Организация и технология внешнеторговых операций: Учеб.пособие.М.: Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 2000.
4. Средства транспортировки грузов. Справочник / Серия «Информация для потребителей транспортных услуг». Вып.6. СПб.:Информационный центр «Выбор», 2001.

*Стаття надійшла до редакції 19.11.2012 р.*



ТОВ "ДКС Центр"