

УДК 338.47:656

О. В. Корнієцький,  
к. е. н., декан Миколаївського факультету Морського та річкового транспорту,  
Київська державна академія водного транспорту  
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, м. Миколаїв

## СТРУКТУРА КОМПЛЕКСУ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

A. Kornietskiy,  
candidate of economical science, the dean of the department of sea and river transport, Kyiv State Academy of Water  
Transport named after Hetman Petro Konashevich-Sagaydachnyi s. Mykolaiv

### COMPLEX STRUCTURE TRANSPORT LOGISTICS

**У статті розглянуто транспортно-логістичну систему та комплекс транспортної логістики, що характеризується високою пропускною здатністю, при низькій собівартості логістичних послуг. Стратегічною метою України є інтегрування ТЛС країни у світову економічну систему, а це вимагає розробки наукових теоретико-методичних рекомендацій з розвитку логістичних технологій у сфері транспортних послуг.**

**In the article the freight logistics system and a set of transport logistics, characterized by high bandwidth at low cost logistics services. Ukraine's strategic goal is integration TLS country in the world economic system, and that requires theoretical and scientific development of guidelines for the development of logistics technologies in transport services.**

*Ключові слова: контейнерні потоки, мезо-логістична система, комплекс транспортної логістики, транспортно-логістична система, кластери, логістичні корпорації, контейнерні операції.*

*Key words: container flows, meso-logistics system, a set of transport logistics, transport and logistics system, clusters, logistics corporation, container operations.*

#### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Світові тенденції в удосконалюванні технології перевезення вантажів на сьогоднішній день пов'язані з ростом контейнерних перевезень інтермодальними транспортними коридорами, які стають основою єдиної транспортної мережі XXI століття. Формування подібної транспортної мережі — головне завдання євразійської транспортної політики. Якщо в Західній і Центральній Європі, де комунікації розвинені, базава система транспортних коридорів в основному створена, то в Україні, при високих темпах економічного росту, цей процес тільки почався й стрімко розвивається.

#### АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ, В ЯКИХ ЗАПОЧАТКОВАНО РОЗВ'ЯЗАННЯ ДАНОЇ ПРОБЛЕМИ І НА ЯКІ СПИРАЄТЬСЯ АВТОР, ВИДІЛЕННЯ НЕ ВИРІШЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ, КОТРИМ ПРИСВЯЧУЄТЬСЯ ОЗНАЧЕНА СТАТТЯ

Комплекс транспортної логістики та її моделі, представлені в працях таких відомих вчених, як: А.У. Альбеков, Б.А. Анікін, Д. Бенсон, В.М. Бобровник, Н.В. Вохновський, А.М. Гаджинський, І.В. Гуртовий, В.В. Демиденко, В.С. Загорський, Н.В. Іванова, О.С. Ігнатенко, А. Г. Кальченко, І.Г. Клімова, Є.В. Крикавський, Р.Р. Ларіна, В.А. Медведєв, Ю.М. Неруш, В.Е. Николайчук, М.А. Окландер, Т.В. Ревуцька, та ін.

Аналіз літературних джерел, присвячених цій темі, дозволяє виявити широкий спектр проблем, що залишаються поза увагою вчених.

#### ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою даної статті є обґрунтування сутності комплексу транспортної логістики та її оптимальної взаємодії з ланками ланцюга постачання, які базуються на принципах підвищення ефективності використання всіх наявних технічних засобів (платформ, навантажувачів, автомобілів тощо) і шляхом раціонального завантаження терміналів контейнеропотоками.

#### ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ З ПОВНИМ ОБґРУНТУВАННЯМ ОТРИМАНИХ НАУКОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ

Створення мезологістичних систем у транспортно-логістичному секторі країни передбачає підвищення ефективності функціонування ланцюгів поставок на всіх рівнях руху товарів (рис. 1).

Комплекс (кластер) мезологістичної системи (МЛС) — це група компаній і фірм об'єднаних за географічною ознакою між собою, пов'язаних специфікою діяльності (наприклад, спеціалізованих постачальників товарів і послуг) у споріднених галузях, а також пов'язаних з їх діяльністю організацій у певних областях, що конкурують, але при цьому ведуть спільну роботу [1].

Забезпечуючи основу конкурентного успіху в окремих областях бізнесу, мезологістичні системи виступають яскраво вираженою особливістю будь-якої національної, регіональної й навіть столичної економіки (рис. 2), формують нові системи стратегічного й тактичного управління, необхідність у яких рідко усвідомлюється.

Комплекс транспортної логістики формує також нову роль Міністерства інфраструктури України. Пріоритетним напрямом повинне стати усунення перешкод для росту й



Рис. 1. Мезологістична ініціатива Причорноморського регіону



Рис. 2. Модель комплексу транспортної логістики

удосконалювання існуючих і виникаючих кластерів. Комплекс транспортної логістики (КТЛ) являє собою рушійну силу в збільшенні експорту транспортних послуг і залученні іноземних інвестицій. Він утворить площадку, на якій може (і навіть повинен) проходити діалог нового типу між фірмами, урядовими структурами й іншими організаціями (науково-дослідними інститутами, університетами й ін.). І в цьому діалозі доцільна участь транснаціональних компаній (ТНК) [2].

Як інструмент оптимізації процесу виробництва в ланцюгу постачання нами запропонована дворівнева ієрархічна структура (рис. 3). Нами пропонується послідовність створення КТЛ на основі базових законів організації, викорис-

товуваних при розробці структури й функціональних процесів складних систем. Створення комплексу КТЛ складається з ряду етапів що включають: — визначення потенційних учасників-споживачів продукції КТЛ; — синтез моделі системи управління взаємодією учасників руху товарів; — розробка принципів взаємодії підсистем кластера (учасників кластера) і логістичних партнерів (зовнішніх фірм і т.д.); — створення нормативно-правової бази взаємодії підсистем кластера й зовнішніх партнерів; — розробку організаційної структури комплексу транспортної логістики, що забезпечує механізм раціональної взаємодії вантажовласників, експедиторів і різних видів транспорту з урахуванням економічних інтересів учасників руху товарів на основі алгоритму представленого на рисунку 4.

КТЛ включає широкий ряд споріднених галузей, що забезпечують підтримку, як по забезпеченню попиту на логістичні послуги, так і збереження стабільності в умовах нестабільності зовнішнього середовища. У плані надання логістичних послуг у КТЛ повинні мати тісні зв'язки з великими комплексами, що сусідять (кластерами) [3]. У сфері логістичних послуг найбільш важливими для кластера є зв'язки з індустрією не сировинного сектора економіки України. Визначення границь КТЛ — складний поетапний процес і містить у собі виявлення найбільш важливих зв'язків різних галузей і організацій. Можливі критерії вибору при нанесенні границь ілюструються різними прикладами кластеру по виробництву тієї або іншої послуги. Розташовані близько друг до друга галузі є забезпечуючи ми ланками даного комплексу. Ці ж сусідні галузі можуть одночасно входити й в інші комплекси (кластери), оскільки обслуговують також інші галузі-замовники, наприклад автомобілебудування. Одним із численних позитивних показників комплексу КТЛ є висока сприйнятливість до інновацій. Ріст інновацій і продуктивності характерні саме для кластера, а не для автономно функціонуючих компаній.

Для застосування інноваційних бізнес-технологій необхідне застосування досвіду логістичних корпорацій (ЛК) як основних господарюючих суб'єктів КТЛ, які можуть служити системоформуючими елементами комплексу транспортної логістики. Наявність у ньому декількох корпорацій, що ведуть здорову конкуренцію приведе до неодмі-

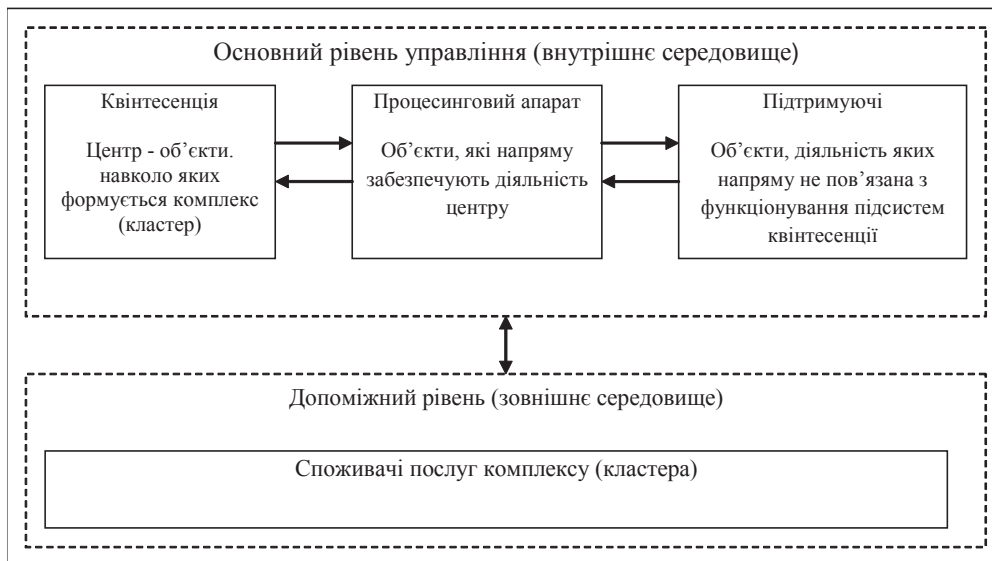


Рис. 3. Структура комплексу транспортної логістики

ного підвищення якості транспортно-логістичних послуг.

Логістичні принципи організації виробничого процесу передбачають комплексний підхід до вирішення проблем організації вантажопотоків. Тому для забезпечення зростаючих обсягів перевезень контейнерних вантажів нами досліджено процес взаємодії залізничного й автомобільного транспорту на основі комплексного підходу.

Як правило, пунктом взаємодії залізничного й автомобільного транспорту, під час перевезення контейнерів, є контейнерні термінали (КТ), до яких підведені магістральні мережі. Якщо розглядати кожний вид транспорту як окрему ланку в ланцюгу постачання, то математична модель взаємодії ланок, що працюють у рамках єдиного логістичного ланцюга поставок товарів у контейнерах і мають структурно різні підсистеми управління й стратегічні пріоритети функціонування, дозволяє вирішити завдання раціонального розподілу ресурсів і контейнерних потоків з метою підвищення ефективності функціонування ланцюга поставок.

При розробці критеріїв оптимальної взаємодії різних видів транспорту Причорномор'я варто враховувати наступні характеристики системи:

- технічні й технологічні можливості γ-х видів транспорту, що беруть участь у ланцюгу постачання (ЛП);
- технічні й технологічні можливості обробки вантажів на е-ій ланці ЛП.
- економічні показники логістичних витрат, що впливають на надійність функціонування ЛП;
- оцінка виробничих потужностей КТ із погляду мінімізації часу, затрачуваного на перевантажувальні процеси;
- якісні показники роботи ланок ЛП, що характеризують їх з погляду вибору раціонального розподілу контейнерних потоків між ланками ЛП [4].

Розробка математичної моделі логістичної взаємодії різних видів транспорту виконана на прикладі транспортно-логістичного комплексу Причорноморського регіону.

Визначення необхідної кількості КТ у Причорноморському регіоні, їх географічного місця розташування й господарських функцій становить істотний елемент всієї діяльності по формуванню (проектванню) логістичної інфраструктури. Незалежно від того, хто реально виконує цю роботу, всі інфраструктурні підрозділи повинні розглядатися в процесі управління як інтегровані елементи логістичної системи. Від рівня розвиненості логістичної інфраструктури залежить ступінь стабільності підприємства на ринку транспортних послуг.

Структура транспортно-логістичного комплексу представлена елементами складної транспортної системи, що складаються з множини підсистем (ланок), кожна з яких можна розбити на сукупність взаємодіючих елементів, що забезпечують переробку й надходження контейнерних потоків для ЛП.

Транспортний компонент системи складається із залізничних і автомобільних шляхів сполучення між КТ і основними магістральними шляхами.

### ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Для злагодженої взаємодії філій логістичних центрів, що містять у собі контейнерні термінали й майданчики, не-

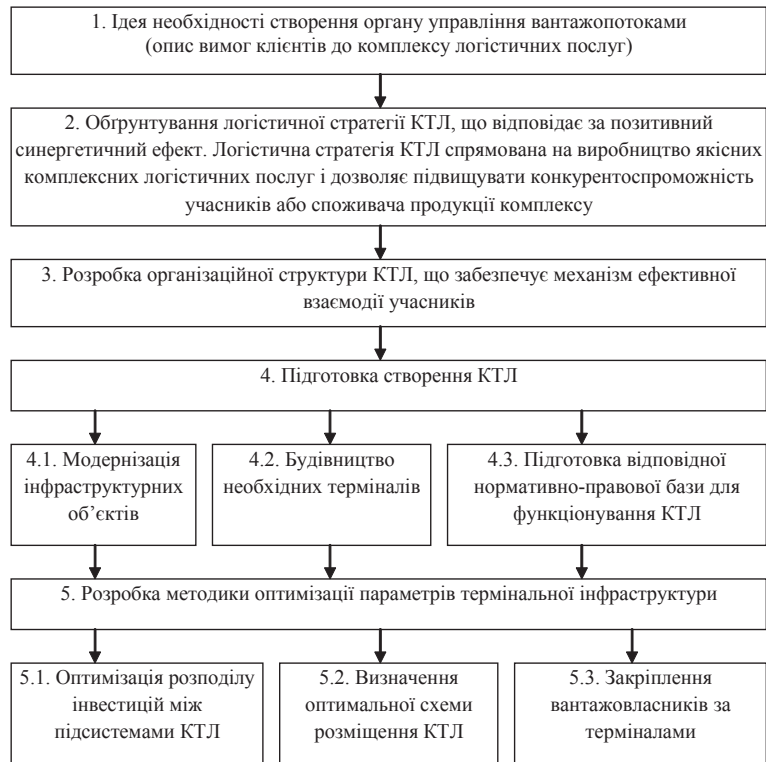


Рис. 4. Етапи створення комплексу транспортної логістики

обхідно безупинно підвищувати ефективність роботи контейнерного терміналу, тому що стрімко зростаючий вантажообіг підштовхує великий транспортно-логістичний бізнес до пошуку нових інноваційних рішень. Логістика в умовах зростаючої капіталізації компанії здобуває особливе значення.

Для виконання попиту на даний вид послуг необхідна раціонально розподілена мережа логістичної інфраструктури. У кожному конкретному випадку оптимальний варіант розміщення термінальних комплексів по обслуговуванню обирається на підставі аналізу стану ринків збуту, каналів серед множини допустимих. Однак у різних ситуаціях найкращими можуть бути зовсім різні рішення. Все залежить від обраного або заданого критерію.

#### Література:

1. Вохновский Н.В. Управление запасами в транспортно-логистической цепи / Н.В. Вохновский. — М. — 2008. — 237 с.
2. Гаджинский А.М. Логистика: учебник / А.М. Гаджинский. — 3-е изд., перераб. и доп. — М.: Информ. — внедр. центр "Маркетинг", 2000. — 357 с.
3. Галинов Е.А. Маркетинг и логистика: учебное пособие / Е.А. Галинов. — М.: ВБ "Дашков и К", 2000. — 260 с.
4. Дегтярев А.С. Основы логистики / А.С. Дегтярев. — М: ИНЖЕК, 2002. — 320 с.

#### References:

1. Vohnovsky, N.V. (2008), Upravlenye zapasamy v transportno-lohysticheskoj tsepy [Inventory management in the transport and logistics chain], Moscow, Russia.
  2. Hadjinsky, A.M. (2000), Lohystyka [Logistics], 3rd ed., Ynform.-vnedr. tsentr "Marketynh", Moscow, Russia.
  3. Galinov, E.A. (2000), Marketynh y lohystyka [Marketing and Logistics], Dashkov y K Moscow, Russia.
  4. Degtyarev, A.S. (2002), Osnovy lohystyky [Fundamentals of Logistics], YNZhEK Moscow, Russia.
- Стаття надійшла до редакції 18.09.2015 р.