

УДК 658.7:656.2.003.1

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РИНКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ

Ватуля Г.Л., д.т.н., доцент (УкрДУЗТ)

У сучасному суспільстві відбувається постійний розвиток і вдосконалення транспортної галузі, завдяки чому зростає роль і поширення даної галузі логістики, що представляє собою послуги з якісної і швидкої доставки вантажів. У багатьох розвинених країнах світу спостерігається тенденція до посилення ролі подібних послуг. Розширення сфери застосування логістики є однією з характерних тенденцій сучасної економіки.

Логістика є наукою про планування, контроль і управління різного роду операціями, такими як транспортування, зберігання і інше, які дозволяють в кінцевому підсумку довести сировину або матеріали до клієнта (споживача) відповідно до інтересів і вимог останнього, а також передачу, зберігання і обробку відповідної інформації.

Виділено таке визначення, як транспортна логістика - наука про системну інтеграцію транспортних і логістичних послуг для оптимізації вантажопотоків на основі чинного законодавства.

Найважливіше завдання логістики полягає в тому, щоб спланувати оптимальне територіальне (географічне) розміщення необхідної сировини і матеріалів для забезпечення потреб в них і для безперервної роботи підприємства. За допомогою цілого комплексу, які стоять перед фахівцями завдань, можна максимально оптимізувати транспортну послугу і, як наслідок, максимізувати прибуток, за допомогою найбільшого зниження можливих витрат. Звичайно, основна роль буде залежати від роботи логістичної компанії.

Оцінюється логістична інфраструктура тієї чи іншої країни за такими показниками:

- стан транспортної інфраструктури;
- надаються логістичні послуги та їх якість;
- митна процедура;
- якість забезпечення інформацією;
- своєчасність доставки і можливі складнощі в організації перевезення.

Можливі напрямки розвитку українського ринку логістичних послуг - це:

- розробка організаційної структури логістики на всіх рівнях (державному і регіональних);
- створення центрів логістики (регіональні інформаційно-аналітичні);
- організація підготовки кадрів для логістичної галузі в регіонах;
- вдосконалення транспортної інфраструктури;
- законодавче забезпечення наскрізної логістичної діяльності.

Підготовка висококваліфікованих фахівців з логістики є ключовим завданням при формуванні напрямків державної політики щодо її розвитку в транспортному комплексі.

Потрібно прагнути до того, щоб транспортна логістика в перспективі повністю задовольняла усі виклики, які перед нею потреби економіки і населення, була конкурентоспроможною на світовому ринку.

В Україні логістичними операторами стають організації, як є знову створюваними, так і вже діючими у суміжних галузях. Логістичними операторами, зокрема, стають дистриб'юторські компанії. Інтеграційні процеси, що відбуваються в роздрібній ланці товаро розподільчих ланцюгів, дозволяють серйозно тиснути на оптові компанії. Багато мереж будують власні розподільчі центри й відмовляються від послуг дистриб'юторів. При роботі ж із дрібним роздробом оптові компанії, як правило, надають кредити магазинам на тривалий строк під низький відсоток або взагалі без відсотків, що приводить до різкого падіння рівня рентабельності й росту простроченої дебіторської заборгованості. У результаті середня ланка в ланцюзі «виробник – оптовик – роздріб» поступово втрачає прибуток, що змушує дистриб'юторів або піти з ринку, або переорієнтувати свій бізнес на надання комплексних логістичних послуг.

Якість впровадження інформаційної системи будь-якого класу й стандарту залежить від старанності вивчення й опису технологічних процесів автоматизованого підприємства, оскільки на етапі установки й налагодження програмного забезпечення фахівці з головою поринають у бізнес клієнта, що надалі дозволяє надавати кваліфіковані консалтингові послуги. Ще недавно Іт-Постачальникам поручався винятково

аутсорсинг It-Сервісів, таких, як управління серверною інфраструктурою, інтеграція програмно-апаратних систем, підтримка центрів обробки викликів і баз даних. Однак, у міру розвитку бізнесу, нагромадження достатнього досвіду в різноманітних областях логістики й придбання зв'язків, багато It-Компанії прагнуть переорієнтуватися на послуги з інтеграції ланцюгів поставок. У цьому випадку цінність посередника для клієнтів полягає не в тому, що він має широку логістичну інфраструктуру або матеріальну базу, а в його можливості забезпечити інформаційну прозорість каналу розподілу й впровадити сучасні технології управління логістичним процесом.

Таким чином, необхідно впровадити результати дослідження в цілому на сегментацію ринку логістичних послуг, можна говорити про те, що підприємства малого й середнього бізнесу становлять не менш третини організацій, що функціонують у сфері логістики. Беручи до уваги структуру ринку логістичних послуг, можна констатувати, що для розвитку малих і середніх підприємств у сфері логістики існують досить комфортні умови.

Представники малого й середнього бізнесу, насамперед, можуть виступати в ролі традиційного вузько функціонального логістичного оператора, тобто надавати або одну, або кілька суміжних функцій (наприклад, транспортування й експедирування або експедирування й митне оформлення) і бути представлені в кожному із секторів галузі (перевезення й експедирування вантажів різними видами транспорту, складські послуги, послуги з інтеграції та управління ланцюгами поставок):

- транспортні компанії;
- експедитори;
- склади загального користування;
- вантажні термінали;
- митні брокери, агенти;
- інформаційно-консалтингові послуги

й т.п.

Але зараз український ринок фрагментарний і вузькоспеціалізований, і в країні ще є чимало можливостей для поліпшення його якісного стану. Більш того, основним фактором, що впливають на формування ринку в цілому, на його обсяги й на структуру, є діяльність іноземних компаній,

які надають українському бізнесу комплексні логістичні послуги.

Підсумовуючи ситуацію розвитку сфери логістичних послуг в Україні відзначимо основні перешкоди, що стримують розвиток транспортно-логістичного обслуговування товарних потоків:

- дефіцит термінальних, транспортно-логістичних і складських комплексів середнього й високого класу (особливо для контейнерних вантажів, питома вага яких у світовій практиці вже досягає 55 %);

- низька швидкість проходження товарних потоків (низька рейсова швидкість і простої до 40 % часу в дорозі);

- низька пропозиція комплексної транспортно-логістичної послуги для забезпечення міжнародних, міжрегіональних і внутрішньо регіональних перевезень;

- недостатність інтеграції інформаційних і програмно-обчислювальних комплексів;

- відсутність координації між видами транспорту й клієнтами при організації мультимодальних і змішаних перевезень вантажів (необхідна зміна концепції – від єдиного технологічного процесу й штрафів за простої до планування перевезення на принципах єдиного вікна і єдиної тарифної ставки);

- низька кваліфікація персоналу.

Основними драйверами (рушійними силами) на досліджуваному ринку є:

- глобалізація діяльності компаній-клієнтів;

- концентрація компаній-клієнтів на ключових компетенціях і аутсорсинг непрофільних напрямків;

- прагнення до скорочення розміру логістичного ланцюга й оптимізації витрат на її ділянках;

- розвиток контрактної, проектної логістики, тобто формування стратегії й тактики логістичного обслуговування корпоративних клієнтів;

- IT-підтримка логістичних процесів, особливо можливість одержання вчасно повної інформації про місце знаходження вантажу в ланцюзі поставок;

- у сфері виробництва - розвиток «ощадливої логістики», тобто впровадження методик «ощадливого виробництва» і «6 сигм» з метою ресурсозбереження й

виявлення джерел втрат ресурсів підприємства при здійсненні логістичних операцій;

- надання спеціалізованих наборів логістичних послуг, наприклад розвиток фреш-логістики, «холодної» логістики, автомобільної логістики, аграрної

логістики, фармацевтичної логістики й т.п.;

- формування інтегрованої логістичної підтримки життєвого циклу продукції, що особливо актуально для наукомістких виробів і виробів з коротким

життєвим циклом, наприклад комп'ютерної техніки, мобільних телефонів і т.п.

З погляду світового досвіду й сучасних тенденцій розвитку глобального ринку логістичних послуг Україна перебуває на етапі формування й консолідації галузі, суттєво уступаючи західним країнам, як по якості, так і по комплексності послуг національними транспортно-логістичними компаніями.

У той же час в Україні спостерігається висока зацікавленість у поширенні транспортно-логістичних послуг, як з боку споживачів так і з боку логістичних операторів. Підвищення ролі регіонів України як споживачів і одночасно виробників широкого спектра транспортно-логістичних послуг у середньостроковій перспективі буде

визначатися збільшенням споживчого попиту й обороту роздрібною торгівлі.

УДК 656.2.004.12

ПРИМЕНЕНИЕ БИФУРКАЦИОННОГО АНАЛИЗА ПРИ ВЫБОРЕ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

Власюк Т.А., к.т.н., доцент (БелГУТ)

В широком смысле термин «Бифуркация» используется для обозначения различных качественных перестроек и преобразований разнообразных систем при изменении определенных параметров, от которых зависят эти системы. Помимо этого определения на основании анализа различных источников «Бифуркация» может быть рассмотрена как процесс, при котором движется устойчивое состояние и в какой-то момент состояние становится неустойчивым, в следствие этого, продолжается развитие не по старой траектории, а по двум новым, что математика определяет как ветвление решений нелинейных дифференциальных уравнений (рис. 1).

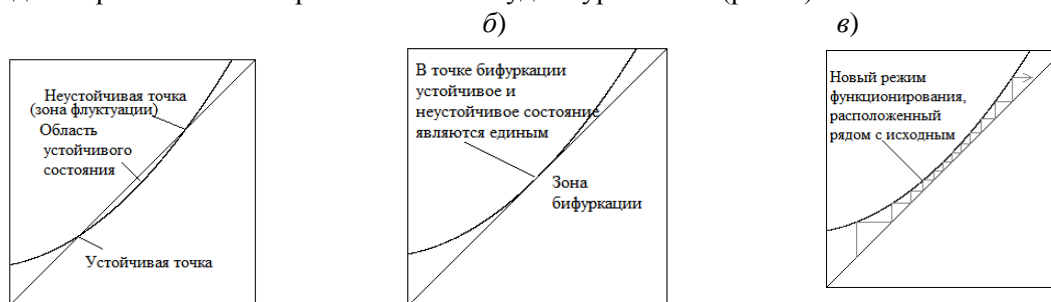


Рисунок 1 – Механизм «хода» бифуркационного процесса:
а) флуктуация; б) момент бифуркации; в) после бифуркации

Механизм трансформации данного процесса применительно к анализу пассажиропотока при взаимодействии различных видов транспорта на основании миграции населения и дальнейшего его передвижения связан с разветвлением, определяемым как наличие конкуренции аттракторов, т. е. видов транспорта, имеющих, например, различную стоимость поездки пассажира, продолжительность и т. п.

Тогда функция выбора пассажиром вида транспорта от вышеназванных параметров может быть представлена как $f(C, T)$,

где C – стоимость поездки и T – продолжительность поездки.

Введем эмпирические коэффициенты α, β :

$f(\alpha)$ – количество пассажиров, выбирающих проезд на железнодорожном