

УДК 658.7:656.2

**КОНЦЕПЦІЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ
ЕКОНОМІКИ В УМОВАХ
РЕАЛІЗАЦІЇ МЕХАНІЗМУ
ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ**

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор,
Нестеренко А. С., магістр (УкрДУЗТ)*

Підвищення вимог до якості процесів реалізації готової продукції (якість товарів, терміни виконання замовлень, графіки постачань, асортимент, собівартість та ін.), викликане жорсткою конкуренцією, обумовлює такі ж вимоги з боку виробників до постачальників сировини, матеріалів, комплектуючих, напівфабрикатів. У результаті утворюється складна система зв'язків між різними суб'єктами ринку, яка вимагає удосконалення існуючих моделей організації постачання і збуту. Кінцева мета діяльності ланцюга обумовлює необхідність логістичного підходу. Завдяки науково – обґрунтованому механізму логістики розробляються методи і моделі оптимального розміщення складів, визначаються оптимальні партії постачань, оптимальні схеми маршрутів перевезень і, у зв'язку з тим, що в умовах ринкових відносин логістика починає виступати важливим компонентом сталого розвитку та інноваційних перетворень, детальне вивчення досвіду розвитку сучасних транспортних логістичних систем та насичення його новітніми підходами вважається надзвичайно актуальним напрямком дослідження.

Теоретичні, методологічні і практичні основи логістики, що є відправною точкою сучасного ринково орієнтованого механізму реалізації економічних перетворень та менеджменту, розглянуті в працях таких вітчизняних учених, як І. Афанасенко, [1], Н. Афанасьєва [2], С. Карнаухов [6], Д. Костоглодов [7], Л. Миротин [8], О. Михайлова [9], Ю. Неруш [10], О. Новиков [11], а також зарубіжних вчених Б. Геттинг, В. Гиссин, Д. Джеймс та інших.

У той же час накопичений досить широкий досвід використання сучасних методів управління логістичними

розподільними (складськими) центрами, про що йдеться в роботах В.Дибської, А. Гаджинського, В. Миколайчика, Тяпухана [12], і інших авторів. У роботах зазначених учених міститься теоретико – методологічна база системного підходу по управлінню переміщенням матеріальних і нематеріальних потоків. На наш погляд, вона не втратила свою науково-практичну значущість, але потребує деякого коригування і адаптації у рамках ринкової ситуації та галузевих перетворень, що мають місце в Україні.

Метою дослідження є розкриття особливостей становлення транспортних логістичних систем в умовах функціонування ринку та можливість трансформації накопиченого досвіду на національну економіку України.

До початку 60-х років ХХ століття в країнах з розвинутою ринковою економікою мав місце ринок продавця. У цих умовах виробники прагнули збільшити свою конкурентоспроможність в першу чергу за рахунок випуску нових товарів, розширення і вдосконалення виробництва. Але з початку 60-х років почав формуватися ринок покупця, що характеризується надмірною пропозицією, при якій продавці зазнають труднощі зі збутом своєї продукції за цінами, що передбачалися раніше. У цих умовах висока конкурентоспроможність залежала не від величини капітальних вкладень, а від уміння організувати науково-обґрунтований логістичний процес. Як відомо, транспорт - це галузь матеріального виробництва, яка здійснює перевезення людей і вантажів. У структурі громадського виробництва транспорт відноситься до сфери виробництва матеріальних послуг (рис. 1).

Значна частина логістичних операцій на шляху руху матеріального потоку від первинного пункту джерела сировини до кінцевого споживача, тобто, отримувача готової продукції, здійснюється із залученням різних транспортних засобів. Витрати на виконання зазначених транспортних операцій складають до 50% від суми загальних витрат на логістику. Переміщення вантажу або перевезення пасажирів здійснюються транспортними засобами, які мають досить розгалужену систему.



Рис.1. Місце транспорту в структурі суспільного виробництва

За призначенням виділяють дві основні групи транспорту. Це транспорт загального користування, що виступає як галузь народного господарства, ЯКА задовольняє потреби усіх інших галузей в перевезеннях. Транспорт загального користування забезпечує потреби сфери обслуговування населення. Його називають магістральним. Транспорту загального користування охоплює залізничний транспорт, водний транспорт (морський і річковий), автомобільний, повітряний транспорт і транспорт трубопровідний. До другої групи входить транспорт не загального користування. Йдеться про внутрішньовиробничий транспорт, а також що належать нетранспортним організаціям. До цієї групи входять також усі відомі транспортні засоби, проте їх використання є досить регламентованим тими або іншими операціями або територіальними рамками. В умовах ринкової економіки чітко постає питання сталого розвитку, що має забезпечити транспортна логістика. Можна виділити основні завдання транспортної логістики :

- вибір виду транспортних засобів;
- вибір типу транспортних засобів;
- спільне планування транспортного процесу із складським і виробничим;
- спільне планування транспортних процесів на різних видах транспорту (у разі змішаних перевезень);
- забезпечення технологічної єдності транспортно-складського процесу;

- визначення раціональних маршрутів доставки.

Зарубіжний та вітчизняний досвід свідчать, що найбільшу економічну ефективність забезпечує інтегровано-логістичне обслуговування, при якому логістична компанія робить в комплексі різноманітні логістичні послуги з просування і сервісного обслуговування товарно-матеріальних потоків. За інших рівних умов логістичні компанії, незалежно від видів послуг, що робляться ними, і їх комплексності, прагнуть до скорочення витрат, пов'язаних з їх діяльністю, що у свою чергу дозволяє їм знижувати ціни на послуги, що надаються. Зазначене сприяє підвищенню їх конкурентоспроможності на ринку транспортно - логістичної діяльності.

Лідером з розвитку логістики є Німеччина. Значення і роль контрактної логістики в сучасних промислово розвинутих державах постійно зростає. Дослідження, що проводяться в німецьких фірмах, показують, що більше половини підприємств, використовуючи послуги логістичних провайдерів, мають намір відмовитися від власних відділів логістики. Вже на початку XXI століття в транспортно-розподільній системі Німеччини доля логістичних провайдерів в перевезенні товарів, зберіганні і вантажопереробці, навантажувально-розвантажувальних і інших логістичних операціях, пов'язаних з рухом товару, зростає до 90%. У Німеччині логістична індустрія є

однією з найбільших галузей економіки. За оборотом (150 млрд. євро) вона займає четверте місце (після автомобілебудування, електротехнічної промисловості і загального машинобудування), а за чисельністю задіяного в ній персоналу знаходиться на першому місці (2,6 млн.)

Таким чином, із загального числа усіх найнятих робітників країни (а це 36,6 млн. чол.) в логістиці зайняті близько 7,2%. За оцінкою німецьких дослідників, найближчими роками число робочих місць в цій сфері збільшиться ще на 20%, оскільки логістичної фірми все частіше беруться за такі роботи, як попередній монтаж, складання і післяпродажне обслуговування.

Новою тенденцією в розвитку логістичних фірм в розвинутих європейських країнах є формування загальноєвропейської системи руху товару, що передбачає наявність декількох опорних європейських центрів логістики, які взаємодіють регіональними логістичними транспортно-розподільними центрами. Такий менеджмент передбачає прискорити просування товарно-матеріальних потоків, забезпечити безперервність процесу руху товару. З розвитком трансєвропейської мережі логістичних центрів формуються представлення і розробляються проекти, пов'язані і єврологістичною системою, тобто логістикою в європейському масштабі. Розробки і заходи з єврологістики спрямовані на скорочення витрат по експортних і імпорتنих постачаннях, на послуги при перетині коридорів, на скорочення простоїв транспорту в пунктах митного контролю, а також на скорочення запасів в дорозі і на підприємствах.

Зазначений досвід європейських країн вважається надзвичайно цінним в умовах очікуваної інтеграції України до Євросоюзу. На фоні асоційованого членства України до ЄС доцільно залучити його, що має стимулювати розвиток національної економіки і транспортного комплексу в цілому.

Виходячи з того, що Україна займає вигідне географічне положення і майже вся територія України придатна для промислового та транспортного освоєння, транспортна сітка країни має гідно стати частиною європейського логістичного руху. Подальші дослідження передбачають розробку економічного механізму транспортної логістики України в умовах функціонування

міжнародних транспортних коридорів.

Список використаних джерел

1. Афанасенко И.Д., Борйсова В. В. Логистика снабжения: Учебник для вузов: Киев . 2010.
2. Афанасьева Н. В. Логистические системы и реформы. - СПб.:Ужгород , ун-та зкономки я финансов. 2005.
3. Гордон М.П. Как осуществить экономичную доставку товара отечественному и зарубежному покупателю / М.П. Гордон, Е.М. Тишкин. П.С. Усков. - М.: Транспорт. 2003.
4. Залманова М. Е. Новиков О. А., Семенов А. И. Производственно-коммерческая логистика: Учеб. пособие по курсу «Логистика» для студентов спец. 0608 / Саратовский, гос. техн. ун-т. - Саратов. 2005.
5. Стаханов В. Н., Ивакин Е. К. Логистика в строительстве: - Приор. 2001.
6. Карнаузов С.Б. В чем может помочь логист (эффективность и методы организации товародвижения) / С.Б. Карнаузов, М.П. Гордон. - М.: Информцентр-Директор: Газета «Экономика и жизнь». 2006.
7. Костоглодов Д.Д. Распределительная логистика Д.Д «Костоглодов. Л.М Харисова. - М.: Экспертное бюро, 2007.
8. Миротин Л. Б. Ташбаев Э др. Транспортная логистика: Учеб. пособие. -М.: Брандес. 2006.
9. Михайлова О.И. Введение в логистику. Учеб.-метод. пособие. - М.: Издательский Дом «Дашков и Ко». 2009. - 104 с.
10. Ю.Неруш Ю.М. Коммерческая логистика: Учеб. для вузов. - М.: Банки и биржи. ЮНИТИ. 2007.-271 с.
11. Новиков О.А. Коммерческая логистика: Учеб. пособие / О.А. Новиков, С.А. Уваров. - СПб.: СПбУЗФ. - 2005. 211 с.
12. Гаджинский А.М. Практикум по логистике. - 3-е изд., перераб. и доп. - М.: Дашков и Ко. 2003. - 205 с.