

СЕКЦІЯ 3. СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ РИНКУ
ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ТА ПІДВИЩЕННЯ
ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ РЕГІОНІВ
УКРАЇНИ

Иванова А.Ф.

**Внедрение системы «Supply Chain Management» в
Украине**

На сегодняшний день предприятия как никогда раньше стоят перед необходимостью улучшить систему своих поставок. Движущими силами происходящих изменений выступают конкуренция и растущие требования клиентов.

Потенциал цепочки поставок можно реализовать только силами всех ее звеньев. То, что совсем недавно трудно было даже представить, сегодня можно реализовать при помощи инновационных систем, которые обеспечивают информационную прозрачность на всех участках цепочки создания стоимости от производителя до конечного потребителя.

В начале 1980-х годов на Западе появился термин «Supply Chain Management», или «Управление цепями поставок». Данный термин был предложен Артуром Андерсеном и приобрел большую популярность на Западе.

На Западе Supply Chain Management считается новой концепцией бизнеса. Эта позиция активно поддерживается и развивается многими американскими университетами, Кренфилдской школой менеджмента (Великобритания, Институт транспорта и логистики под руководством М. Кристофера), университетами и центрами подготовки логистических менеджеров в Германии и рядом других логистических школ и сообществ.

Признанные американские ученые в области Supply Chain Management Д. Ламберт и Дж. Сток так определяют это понятие: управление цепями поставок — интегрирование ключевых бизнес-процессов, начинающихся от конечного пользователя и охватывающих всех поставщиков товаров, услуг и информации, добавляющих ценность для потребителей и других заинтересованных лиц.

В настоящее время все больше стран применяют Supply Chain Management на практике, но в Украине данная система еще не развита. Поэтому в этой статье рассмотрим все положительные и отрицательные стороны применения Supply Chain Management в Украине.

Особенности внедрения Supply Chain Management связаны с тем, какие товары производит и реализует компания, какую политику компания использует при взаимодействии с дистрибьюторами и покупателями, то есть может быть индивидуальна в каждом случае. При этом существует семь основных принципов, на которых базируется данная система:

- 1) производить сегментирование потребителей на основе потребности в сервисах;
- 2) ориентировать логистическую сеть на клиента;
- 3) изучать спрос потребителей;

4) внимательно следить за рыночным спросом и производить планирование, опираясь на них;

5) стратегически планировать поставки;

6) разрабатывать стратегию цепи снабжения;

7) использовать методы привлечения (захвата) новых каналов распределения.

Система Supply Chain Management можно условно поделить на две подсистемы – это Supply Chain Planning и Supply Chain Execution.

Supply Chain Planning - это планирование цепочек поставок. Основу Supply Chain Planning составляют системы для расширенного планирования и

формирования календарных графиков. В Supply Chain Planning также входят системы для совместной разработки прогнозов. Помимо решения задач оперативного управления, Supply Chain Planning системы позволяют осуществлять стратегическое планирование структуры цепочки поставок: разрабатывать планы сети поставок, моделировать различные ситуации, оценивать уровень выполнения операций, сравнивать плановые и текущие показатели.

Supply Chain Execution – это исполнение цепочек поставок в режиме реального времени.

Хотя, по оценкам аналитиков, различия между Supply Chain Planning и Supply Chain Execution системами постепенно стираются, поскольку разработчики первых постоянно добавляют в них функции по обработке информации в режиме реального времени.

Помимо решения задач оперативного управления, Supply Chain Planning системы позволяют осуществлять стратегическое планирование структуры цепочки поставок: разрабатывать планы сети поставок, моделировать различные ситуации, оценивать уровень выполнения операций, сравнивать плановые и текущие показатели. Существуют как решения в составе комплексных Supply Chain Planning систем, так и самостоятельные продукты.

Подгруппа Supply Chain Execution систем представлена тремя видами программных продуктов:

1. Системы для управления складом (Warehousing Management Systems) дают возможность контролировать заполненность складских площадей, задавать правила сортировки, упаковки и складирования грузов, оценивать состояние запасов в режиме реального времени.

2. Системы для управления перевозками (Transportation Management Systems) позволяют сформировать оптимальный план транспортировки товаров и материалов (с учетом необходимых сроков поставок, возможных видов транспорта, графиков работы), подготовить оптимальную схему загрузки транспортных средств, отслеживать грузы, находящиеся в пути.

3. Системы для управления заказами (Order Management Systems) прежде всего помогают покупателю сформировать заказ с учетом его индивидуальных требований. Помимо этого, данная система позволяет оценить возможность выполнения заказа и могут предложить альтернативные варианты (используя данные о наличии продукции и запланированных поступлениях).

Практика показывает, что внедрение Supply Chain Management позволяет достичь ряда положительных моментов, таких как:

– увеличение прибыли компании от 5 до 15%;

– снижение стоимости и времени обработки заказа от 20 до 40%;

- сокращение производственных затрат от 5 до 15 %;
- существенное увеличение качества обслуживания;
- снижение складских запасов от 20 до 40%;
- сокращение закупочных издержек от 5 до 15%.

Оптимизация управления цепочки поставок в Украине призвана решить следующие задачи:

1) сокращение цикла планирования и увеличение горизонта планирования за счет получения надежной и своевременной информации;

2) оптимизация расходов за счет возможности определения стратегических контрагентов, оптимального выбора закупаемых изделий и их поставщиков, поддержки взаимодействия с ними в режиме реального времени;

3) снижение производственных издержек через оптимизацию потоков продукции и оперативную организацию обмена информацией между контрагентами. Коммуникация в режиме реального времени между различными участниками цепочки поставок позволяет предотвратить образование «узких мест» в производственном процессе;

4) снижение складских издержек за счет приведения объемов производства в соответствие со спросом. Эта задача отвечает концепции управления снабжением Just-In-Time («точно вовремя»);

5) повышение качества обслуживания потребителей достигается за счет оперативности и гибкости процесса поставки.

При внедрении Supply Chain Management руководителю проекта требуется провести большую работу по подготовке проекта, сбору данных о логистических потоках, издержках, планах развития компании, четко контролировать ситуацию на смежных проектах, которые могут повлиять на проект внедрения. Должен быть правильно выбран момент старта проекта. К проекту привлекают высококвалифицированных сотрудников как со стороны заказчика системы, так и со стороны исполнителя – поставщика системы.

Должны быть тщательно регламентированы и протестированы процессы, по которым будут работать в результате внедрения Supply Chain Management, хорошо отлажены и протестированы интерфейсы с другими системами.

Помимо этого следует хорошо продумать мотивацию как участников проекта внедрения, так и сотрудников, затрагиваемых проектом. А к работе с системой надо обязательно привлечь несколько высококвалифицированных сотрудников как со стороны бизнеса, так и со стороны информационных технологий. Все это позволит сделать процесс внедрения безболезненным для бизнеса, а результат внедрения Supply Chain Management позволит существенно повысить эффективность бизнеса и существенно уменьшить издержки.

Рассмотрим основные области Supply Chain Management:

1. Производство: стратегические решения о том, что именно и как производить, принимаются на основе изучения потребительского спроса. Тактические решения сосредоточены на планировании объемов производства, рабочей загрузки и обслуживания оборудования, контроле качества и тому подобных проблемах.

2. Поставки: затем компания определяет, что она будет производить самостоятельно, а какие компоненты покупать у других фирм. Стратегические решения касаются перечня приобретаемых компонентов и требований к их поставщикам относительно скорости, качества и гибкости поставок. Тактические же

относятся к текущему управлению поставками для обеспечения необходимого уровня производства.

3. Месторасположение: решения о том, где разместить производственные мощности, центры складирования и источники поставок полностью относятся к стратегическим. Они зависят от характера рынка, отраслевой специфики, а также от политической и экономической ситуации в регионе.

4. Запасы: основная цель запасов — страхование от непредвиденных случаев, таких, как внезапное увеличение спроса или задержка поставок. Прогнозирование поведения потребителей, организация бесперебойного снабжения и гибкость производства хотя, на первый взгляд, и не связаны с уровнем запасов, но на самом деле оказывают на него непосредственное влияние.

5. Транспортировка: решения, связанные с транспортировкой, в основном, относятся к стратегическим. Они зависят от месторасположения участников цепочки поставок, политики в отношении запасов и требуемого уровня обслуживания клиентов.

6. Информация: эффективное функционирование цепочки поставок невозможно без оперативного обмена данными между всеми ее участниками. Стратегические решения касаются источников информации, ее содержания, механизмов и средств распределения, а также правил доступа. Тактические решения направлены на интеграцию информационных систем участников цепочки поставок в общую инфраструктуру.

Исходя из всего вышесказанного, можно сделать вывод, что наибольшая эффективность в логистической цепочке достигается благодаря координации таких видов деятельности, как формирование логистической инфраструктуры, информационного обмена, транспортировки, управления запасами, складского хозяйства, грузопереработки и упаковки. Именно сведенные в единую систему, эти функциональные области способны обеспечивать потребности цепочки поставок. Поэтому в Украине необходимо внедрять систему Supply Chain Management.

Литература:

1. Концепция управления логистических поставок [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://www.logistics.ru>
2. Оптимизация поставок в Украине [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://www.sap.com/cis/pdf/scm.pdf>
3. Планирование цепей поставок [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://elibrary.fines.ru/313078453.pdf>
4. Система Supply Chain Management на западе [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://avitrack.net.supply-chain-management.html>

к.э.н. Курсанова В.В., Марчук К.В.

Транспортные затраты: состав и резервы снижения

Транспорт является главным объектом расходов в логистической системе предприятия. Согласно исследованиям, транспортировка грузов или товаров требует примерно от 1/2 до 1/3 всех затрат на логистику.

Транспорт — один из важнейших факторов логистики, так как сегодня практически ни одно предприятие не может функционировать без доставки сырья и готовой продукции клиентам.[1]

Цель данной статьи – определение состава затрат и резервов их снижения по отношению к транспортным перевозкам.

Транспортировка - это составная часть логистики, включающая операции перемещения и хранения сырья, запасов, незавершенного производства и конечной продукции из места происхождения в место потребления. Сокращение затрат и длительность цикла времени поставки в цепи "снабжение - производство - сбыт" подчеркивает и увеличивает потребность в конкурентоспособных услугах по транспортировке.

Управление транспортировкой в логистике предполагает выполнение следующих процедур:

- выбор способа транспортировки;
- выбор вида транспорта;
- выбор перевозчика и логистических посредников по транспортировке;
- оптимизация параметров транспортного процесса [2]

Транспортные издержки (затраты) – это совокупность затрат, связанных с перевозками грузов. При перевозке грузов производятся затраты: на погрузочно-разгрузочные работы, на перемещение (перевозку) грузов от пунктов производства до мест потребления и на тару (упаковку), если последняя необходима только для перемещения груза, а не для его хранения или реализации (продажи);

Основными статьями затрат (прямыми расходами) при выполнении автомобильных перевозок являются:

- затраты на оплату труда;
- отчисления на социальные нужды;
- топливо и энергия;
- материалы;
- износ малоценных и быстроизнашивающихся предметов;
- амортизация основных фондов;
- затраты на ремонт технических средств;
- аренда судов и машин;
- платежи за комплексное и хозяйственное обслуживание транспортных средств и услуги сторонних предприятий;
- прочие расходы. [4]

Прямые расходы состоят из двух составляющих: переменные расходы, непосредственно зависящие от пробега автомобиля (расходы на топливо, смазочные и другие расходные материалы), и постоянные, не зависящие от общего пробега автомобиля (заработная плата, амортизационные отчисления, аренда помещений, финансовая аренда, ОСАГО).

Косвенные (накладные) расходы – это расходы, связанные с управлением и обслуживанием производства (оказание услуг грузоперевозки). Наиболее часто их включают в себестоимость конкретной перевозки пропорционально пробегу автотранспорта.[3]

В их состав входят:

- содержание самих работников управленческого аппарата на предприятии и в его структурных единицах и материально-техническое обеспечение их деятельности;

- содержание технических средств (связь и радионавигация, вычислительная техника и др. оборудование, а также здания, помещения и сооружения), обеспечивающих управление;

- общеэксплуатационные затраты (т.е. подготовка, переподготовка и повышение квалификации кадров; набор рабочей силы, доставка работников к месту работы специальным транспортом; износ нематериальных активов; консультационные, информационные и др. услуги; услуги банков, ведомственной и пожарной охраны; командировочные, представительские и др. прочие расходы).[4]

Отдельные логистические издержки в транспортировке могут быть сгруппированы или дифференцированы по определенному звену логистической системы в цепи поставок.

Например, если таким звеном является таможня, то для нее могут быть выделены такие составляющие затрат, как:

- таможенная пошлина;
- налог на добавленную стоимость;
- акцизы;
- сборы за выдачу лицензий таможенными органами;
- сборы за выдачу квалификационного аттестата;
- сборы за таможенное оформление груза;
- таможенные сборы за хранение товара;
- таможенные сборы за таможенное сопровождение товара;
- плата за информационные и консалтинговые услуги, и другие статьи [5]

Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) выпустила в 1997 г. "Методические рекомендации по определению затрат на перевозки грузов автомобильным транспортом в международном сообщении".

Базисные условия определяют, кто несет расходы, связанные с транспортировкой продукции от продавца к покупателю. Эти расходы могут составлять до 40-50% цены продукции. Они включают:

- расходы по подготовке продукции к отгрузке (проверка качества и количества, отбор проб, упаковка);
- оплату погрузки продукции на транспортные средства внутреннего перевозчика;
- оплату перевозки продукции от пункта отправления до основных (магистральных) транспортных средств;
- оплату расходов по погрузке продукции на основные (магистральные) транспортные средства в пункте экспорта;
- оплату стоимости транспортировки продукции международным транспортом;
- оплату страхования груза в пути при морских перевозках;
- расходы по хранению продукции в пути и перегрузке;
- расходы по выгрузке продукции в пункте назначения;
- расходы по доставке продукции от пункта назначения на склад покупателя;
- оплату таможенных пошлин, налогов и сборов при переходе таможенной границы.[6]

Транспортные предприятия используют следующие методы для снижения себестоимости грузоперевозок:

- использование оптимальных норм расхода (в рамках существующих «Норм расходов горючего и смазочных материалов на автомобильном транспорте, утвержденные приказом Министерства транспорта Украины») горюче-смазочных

материалов для каждого автомобиля, учитывающих категорию транспортного средства, выполняемую работу, условия эксплуатации и еще ряд факторов;

- повышение коэффициента использования транспортного средства, включающего в себя оптимальную загрузку каждого конкретного автомобиля, установление оптимального маршрута и скорости движения;

- снижение затрат на техническое обслуживание и ремонт автомобильного парка без потери качества работы;

- совершенствование и автоматизация методов погрузки/разгрузки машин, что значительно позволяет сократить простой автотранспорта;

- повышение производительности труда на всех этапах выполнения услуг перевозки;

- повышение квалификации работников предприятия за счет дополнительного обучения и различных тренингов;

- постоянное материальное стимулирование работников, направленное на обеспечение бережного и компетентного использования материальных ценностей предприятия.

- сокращение затрат на топливо путем определения оптимальных мест заправки с учетом различной стоимости топлива в странах, а также разрешенного ввоза и вывоза топлива в страну или из страны;

- сокращение затрат на командировочные расходы водителей, путем нормирования времени выполнения заданий;

- сокращение расходов на дорожные сборы за счет выбора альтернативного маршрута во избежание пробега по территории, а также применение мультимодальных перевозок;

- правильное оформление документации на груз [2,3];

Для эффективной работы транспортного предприятия необходимо совершенствовать учет затрат на грузоперевозки методом внедрения системы управленческого учета затрат на перевозки.

Правильная организация учета затрат обеспечивает действенный контроль за эффективным использованием на предприятии материальных, трудовых и финансовых ресурсов, позволяет выявить фактическую себестоимость оказанных услуг.

Для учета всех затрат на предприятии следует использовать единую информационную систему, которая позволит :

- своевременно и достоверно отражать фактические затраты на оказываемые услуги по доставке;

- исчислять фактическую себестоимость отдельных видов и всего объема перевозок;

- предоставлять менеджменту предприятия информацию, необходимую для принятия решений и оперативного управления производственными процессами;

- осуществлять контроль за экономным и рациональным использованием материальных, трудовых и финансовых ресурсов [3].

Выводы:

Издержки на транспортировку включают все составляющие затрат на элементарные логистические операции, из которых она состоит, причем большая часть этих затрат приходится непосредственно на процесс перевозки.

С целью снижения затрат в сфере транспортных перевозок необходимо сокращать затраты на топливо, путем определения оптимальных мест заправки с

учетом различной стоимости топлива; сокращать расходы на дорожные сборы за счет выбора альтернативного маршрута; материально стимулировать работников бережно и компетентно использовать материальные ценности предприятия; повышать квалификацию персонала за счет дополнительного обучения и различных тренингов; следить за правильностью оформления документации на груз и перевозку; автоматизировать процесс погрузки/разгрузки автомобилей.

Литература:

1. Нормундс Круминьш, Калвис Витолиньш. Логистика предпринимательской деятельности [Электронный ресурс]. - Режим доступа : <http://transportinform.com/logistika/50-business-logistic.html>
2. Анализ эффективности транспортного процесса [Электронный ресурс]. - Режим доступа : <http://www.lobanov-logist.ru/index.php?newsid=278>
3. Снижение себестоимости перевозки груза [Электронный ресурс]. - Режим доступа : <http://www.transportfreightrussia.com/?p=253>
4. Показатели транспортной обеспеченности и доступности [Электронный ресурс]. - Режим доступа : <http://transport-law.ru>
5. Транспортные издержки и формирование цены на транспортно-логистическое обслуживание [Электронный ресурс]. - Режим доступа : <http://www.logistika66.ru/index.php?id=4>
6. Анализ эффективности транспортного процесса. Логистические процедуры при организации транспортировки [Электронный ресурс]. - Режим доступа : http://autovitazi.ru/page_5.php

к.е.н. Кравченко О.А., Стребко Ю.А.

Управління морськими портами України, проблеми та перспективи їх вирішення

Головними проблемами в сфері портової діяльності в Україні є невідповідність рівня розвитку портів, ефективності і якості їх управління і функціонування сучасним міжнародним вимогам, попиту економіки та суспільства на їх послуги. Удосконалення інфраструктури морських перевезень, незважаючи на збільшення обсягу вантажопотоків, здійснюється повільно; існує значна диспропорція в розвитку окремих торговельних портів.

Структура управління діяльністю морських торговельних портів внаслідок невідповідності вимогам економічної конкуренції створює правові та організаційні перешкоди для її розвитку. Крім того, потребує удосконалення нормативно-правова база, що регламентує діяльність портових операторів, насамперед у частині розроблення порядку створення та функціонування морських терміналів.

Метою статті є визначення проблем управління морськими портами України та розробка рекомендацій щодо підвищення ефективності управління морських портів України для зміцнення його конкурентних позицій у сучасних умовах.

Шляхи подолання проблем управління морськими портами пропонуються в роботах багатьох вчених [1,2].

Система державного управління діяльністю морських торговельних портів залишається незмінною протягом 20 років. На порти, зокрема, покладено наглядові та реєстраційно-дозвільні функції, що істотно впливає на прийняття адміністраціями таких портів рішень стосовно інших суб'єктів господарювання.

Діюча система управління діяльністю морського торговельного порту не відповідає сучасним вимогам, оскільки на порт одночасно покладено виконання таких функцій [3]:

1. Утримання і раціональне використання об'єктів інфраструктури порту, зокрема спеціалізованого майнового комплексу.

2. Реєстрація суден, видача посвідчень особи моряка, суднових документів, дипломів тощо (реєстраційно-дозвільні функції).

3. Забезпечення проведення портових робіт (обслуговування суден і пасажирів, перевантаження, складування, сортування вантажів тощо).

4. Здійснення державного нагляду за мореплаванням в порту, розслідування аварійних морських подій.

5. Забезпечення безпеки судноплавства в порту і на підхідних каналах.

Таким чином, непослідовна політика управління морегосподарським комплексом та транспортною інфраструктурою в цілому призводить до збільшення конкурентоспроможної сумарної вартості транспортної складової ціни товару (вантажу) на умовах «FOB порти України». У результаті порти працюють на межі можливостей і не можуть реалізувати проекти, які дозволили б їм нарощувати потужності. Тобто, перевалочні потужності українських портів поступово наближаються до свого граничного значення. Наприклад, Одеський МТП при максимальній річної потужності в 38 млн тонн за 10 міс. 2010 року вже обробив 29100 тисяч тонн вантажів, що на 11,4% перевищує показник за відповідний період 2009 року. Ще більший темп приросту спостерігається по контейнерній перевалки, яка в найближчі 5-10 років розглядається як найбільш перспективний напрямок морської логістики - на 30% щорічно. Аналогічна ситуація по інших ключових портів - Іллічівському і Маріупольському. У цілому 20 українських МТП за 10 міс. обробили 112 500 000 тонн вантажів, що на 9,5% більше, ніж у 2009 році. Зниження по продукції ГМК компенсувалося, перш за все, за рахунок зерна і наливних вантажів. "Укрморрічфлот" прогнозує до 2015 року збільшення перевалки вантажів у портах з нинішніх 127 до 236 млн тонн. А Мінтранзв'язку очікує ще більше зростання - до 286 млн тонн, за оцінкою заступника глави відомства І. Урбанського [4].

У зв'язку з цим у червні 2008 р. Кабінет Міністрів схвалив Стратегію розвитку морських портів України на період до 2015 р. Стратегія передбачає зміну системи управління портами, можливість доступу приватного бізнесу до терміналів та іншим підприємствам, що діють на території портів, залишаючи в державному управлінні акваторію, землю і портову інфраструктуру. При цьому на території українських портів відкривається можливість розвитку оренди, концесії та приватного оперування. Такі можливості вже використовує Іллічівський морський торговельний порт - підприємства спільної діяльності, в більшості своїй створені ще на початку 1990-х рр. за участю іноземних інвесторів, ПП Укртрансконтейнер та інші підприємства з приватними та іноземними інвестиціями [4].

З метою вдосконалення системи управління Іллічівського морського торговельного порту України пропонується вжити таких заходів:

1. Розробка та впровадження системи управлінського обліку як комплексної системи управління інформаційними потоками, що у свою чергу, є частиною системи управління Портом в цілому; створення реєстрів управлінського обліку для розподілення та класифікації управлінської інформації по об'єктам обліку.

2. Розробка та впровадження системи бюджетного управління, що дозволить вивести систему планування фінансово-господарської діяльності Порту на якісно новий рівень а саме: створення багаторівневого та деталізованого планування фінансових потоків; здійснення постійного моніторингу та аналізу відхилень фактичних показників від планових; запровадження децентралізації відповідальності за формування та виконання виробничих планів, основаної на якісній системі контролю та мотивації.

3. Розвиток єдиного інформаційного простору за рахунок будівництва волоконно-оптичних ліній зв'язку та модернізації технічних засобів комп'ютерної системи порту, удосконалення системи електронного документообігу та створення центру обробки даних порту з використанням сучасних технологій, що дозволить виключити ручну обробку інформації і скоротити чисельність.

4. Впорядкування структури підрозділів соціально-культурного побуту з виведенням на режим самоокупності та самофінансування. А саме:

- передання на баланс Міністерства охорони здоров'я та його місцевим органам будівлі Санітарно-епідеміологічної станції на водному транспорті та Міністерству внутрішніх справ будівлі Державної автомобільної інспекції міста Іллічівськ;

- опрацювання питання передання органам місцевого самоврядування очисних споруд, ЖКХ;

- виведення у 2011 році на рентабельний режим роботи і самоокупність санаторно-оздоровчого комплексу «Чайка», а з 2012 року - і на самофінансування;

- забезпечити фінансування бізнес-центру «Моряк» тільки за рахунок його власних надходжень (чистий прибуток та амортизація), розширення переліку послуг, що надаються бізнес-центром, і забезпечити стабільний прибуток на рівні 650 тис. грн. на рік;

- впорядкування структури підрозділів соцкультпобуту (спортивного комплексу «Юність», бізнес-центру «Моряк», культурно-ділового центру, СОК «Чайка», СОК «Райдужний», ОК «Альбатрос», комбінату громадського харчування, стоматологічної поліклініки);

- поетапне виведення інших підрозділів соцкультпобуту (СОК «Райдужний», ОК «Альбатрос») на режим самофінансування, самоокупності та організація фінансування через окремі розрахункові рахунки з залишенням цих підрозділів в державній власності зі збереженням контролю з боку порту за функціонуванням цих об'єктів і забезпеченням соціальних гарантій персоналу.

Таким чином, можна зробити висновок, що подальше використання діючого державного управління морським транспортом та системи управління морськими торговельними портами у цілому приведе до подальшого виникнення ряду системних протиріч, які не можуть бути усунуті в рамках чинного законодавства, що потягне за

собою гальмування розвитку морських портів України, оновлення їх інфраструктури та зниження конкурентоспроможності вітчизняного морського транспорту на міжнародному ринку.

Література:

1. Дергаусов М. Управління морський порт України в умова глобалізації ЕКОНОМІКИ // Економіка України. - 2001. - № 11. - С.28 - 30.
2. Заволока С. М. Формування стратегії Оновлення основних фондів морський портів України // Розвиток методів Управління та господарювання на транспорті. - О., 2004. - Вип.19. - С.72-79.
3. «Стратегія розвитку морських портів України на період до 2015р.» схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 липня 2008р. №1051-р.
4. Скворцов Г. Стратегія розвитку морських портів України на найближче десятиліття // Порти України. - № 5. - 2009. - С. 14-21.

д.э.н. Соколы И.И., Литовченко И.А., Борисенко Е.Г.

Проблемы системы государственной координации авиационной деятельности в Украине

Задача формирования эффективной организационной системы государственной координации авиационной деятельности является серьезной научно-практической проблемой в сфере экономики гражданской авиации Украины в настоящий момент. Результаты неудовлетворительного развития отрасли, конфликты между эксплуатантами за право выполнения назначенных рейсов, несовершенство государственной системы лицензирования являются прямыми следствиями неэффективности системы организации государственной координации авиационной деятельности. Вопросы разработки эффективной системы организации государственной координации авиационной деятельности неоднократно рассматривались рабочими группами ГДАТУ и научными работниками КНАУ, в настоящей работе автор предлагает собственное видение решения важнейших аспектов данной проблемы, базирующееся на принципах либерализации влияния государства и корпоратизации.

Целью работы является исследование теоретических основ важнейших аспектов организации государственной координации авиационной деятельности в Украине и разработка и обоснование основных принципов формирования эффективной модели данной системы.

Важнейшей составляющей сферы государственной координации рыночной деятельности авиационных субъектов, требующими эффективной организации, является направление и стимулирование развития отрасли гражданской авиации Украины. Данная задача теоретически не представляющая особых сложностей в организации, тем не менее реализовывалась на протяжении 10 лет очень неэффективно, иллюстрациями чего является слабое и бесперспективное общее состояние подавляющей массы отечественных авиакомпаний и аэропортов,

описанное и проанализированное в предыдущих разделах. В настоящее время главными механизмами государственного направления и стимуляции развития свободной рыночной среды гражданской авиации являются нормативный и экономический рычаги. Если механизм нормативного воздействия, базирующийся на эффективной и хорошо сложившейся системе бывшего «Аэрофлота» с достаточно гармонично вписавшимися в неё канонами ИКАО и ИАТА, работает успешно и в целом без критических замечаний, то экономическая составляющая стимуляции и направления развития отрасли реализована в значительной степени недостаточно. Функционально экономический механизм стимуляции и направления развития отрасли в развитых странах состоит из пассивной и активной составляющих:

- пассивная форма - система скидок, льгот и разрешений для приоритетных субъектов;
- активная форма - инструменты льготного прямого финансирования приоритетных субъектов;

Немногие реальные элементы механизма экономической стимуляции авиационных субъектов в Украине проявляются только в пассивной форме – в виде предоставления скидок на аэропортовские услуги базирующихся в данных аэропортах авиакомпаний, программы скидок на ГСМ, аэропортовские и аэронавигационные услуги для авиакомпаний, выполняющих обязательные внутренние рейсы, и ряда прочих очень незначительных аналогичных мер. Активная составляющая государственной стимуляции наряду с пассивной также играет очень важную роль в развитии гражданской авиации – во многих развитых странах существуют очень мощные инвестиционные фонды, инвестирующие определяемые государством программы и области сферы гражданской авиации. Данные фонды могут иметь весьма различную форму собственности и статус: это могут быть как обычные государственные бюджетные фонды, так и средства частных инвесторов, которым государство гарантирует выгодные им условия инвестирования и возврат средств. В Украине подобные государственные стимуляционные инвестиционные фонды отсутствуют как в виде государственных ведомственных структур, так и в виде государственных программ по обеспечению льготного инвестирования сферы гражданской авиации частными финансовыми институтами. Катастрофические последствия подобных просчётов государства ярко иллюстрируются общими темпами динамики численности СВП и финансово-экономического состояния эксплуатантов. Для обеспечения функциональной полноты системы организации государственного направления и стимулирования развития отрасли необходимо создание структур активного характера – государственных инвестиционных фондов либо частных фондов, в отношении которых государство обеспечивает все необходимые условия для возможности льготного инвестирования субъектов авиационного рынка.

Соединяющей важной составляющей государственной координации рыночной деятельности субъектов является регулирование конкурентной борьбы и коммерческих условий деятельности субъектов авиационного рынка. Просчёты и недостатки в реализации данной составляющей вызывают в настоящее

время наибольшее количество нареканий и жалоб со стороны эксплуатантов и в весомой мере являются причиной спада авиаперевозок и неудовлетворительного финансово-экономического состояния украинских авиапредприятий. Ключевой позицией данного вопроса является лицензирование авиалиний, особенно международных. В современной практике организации авиаперевозок существует две основных модели государственного регулирования оперирования авиакомпаний на авиалиниях:

- консервативная модель «назначенного перевозчика», суть которой состоит в жёстком государственном закреплении за авиалинией конкретного, как правило одного, перевозчика;
- свободная модель «открытого неба», суть которой заключается в полной разрешительной свободе авиакомпаний на выполнение любых рейсов в любые аэропорты, государственного регуляторное участие в этих процессах отсутствует;

Основой нормативно-правовой базы государственного регулирования гражданской авиации является воздушный кодекс государства. Этот документ определяет виды деятельности, подлежащие лицензированию, органы лицензирования, а также основные аспекты процесса получения лицензии и деятельности получателя лицензий на период действия этого документа. Такая детализация определяется конкурентной борьбой между авиаперевозчиками на отдельных маршрутах, в первую очередь на международных, а также связывающих столицу с областными центрами, так как в условиях убыточности внутренних межрегиональных авиаперевозок на постсоветском пространстве столичное направление остается практически единственным, которое позволяет поддерживать авиатранспортные связи между субъектами государства.

Аэропортовая деятельность является естественной монополией, то есть деятельность, наиболее эффективная в отсутствие конкуренции, чем определяется актуальность лицензирования всех ее аспектов. Наличие в аэропорту двух конкурирующих аэровокзалов или двух конкурирующих топливозаправочных комплексов экономически неэффективно, приводит к распылению объемов работ и доходов и, в конечном итоге, к развалу инфраструктуры и закрытию аэропортов. Лицензирование аэропортовой деятельности предусматривается для того, чтобы ограничить подобную неэффективную конкуренцию, от которой в итоге страдают потребители авиационных услуг - пассажиры и грузоотправители.

В настоящее время в гражданской авиации насчитывается более 50 взаимосвязанных видов деятельности, на осуществление которых требуется лицензия. Основные из них — эксплуатация воздушных судов; техническое обслуживание и ремонт авиационной техники; аэропортовая деятельность; аэродромное обеспечение полетов; обеспечение авиационным топливом; продажа и бронирование пассажирских и грузовых перевозок; обеспечение пассажиров (экипажей) бортовым питанием; медицинское освидетельствование авиационного персонала; деятельность авиационных учебных центров и организационное обеспечение полетов.

Негативные результаты резко выраженной политики «назначенного перевозчика», активно используемой государственными авиационными властями

Украины на протяжении 10 лет, наглядно рассмотрены в предыдущих главах.. На основании данного негативного опыта подобная модель признана регрессивной и вредной для развития гражданской авиации в целом. В настоящее время государственные авиационные власти Украины сумели отказаться от данной модели на уровне внутренних перевозок, однако на международных линиях по-прежнему действует правила о назначениях на воздушные линии. В цивилизованных странах, особенно в Европе, государственные власти гораздо раньше осознали вред и бесперспективность модели «назначенного перевозчика» на переполненном рынке авиаперевозок, придя к модели «открытого неба», причём данный переход проходил почти синхронно с охватившими данный рынок процессами интеграции и консолидации. Учитывая существенное различие условий функционирования авиационных субъектов в развитых странах и Украине, рассматривать данный опыт применения модели «открытого неба» будет некорректным. Наиболее интересно в данном ракурсе рассмотрение опыта России, где впервые на постсоветском пространстве была предпринята попытка внедрить модель, которую в целом можно назвать аналогичной модели «открытого неба».

Рассмотрим опыт стран СНГ, и в первую очередь РФ, в эволюции решений данного вопроса. В августе 2001 г в РФ был принят новый закон о лицензировании в гражданской авиации, который не только изменил суть этой системы, но и ввел в обращение такие виды авиационной деятельности, которые на практике не существуют или которыми занимаются совершенно разные компании, никак не связанные между собой [1]. Данный закон о лицензировании сделал всю гражданскую авиацию РФ заложником концепции «открытого неба», от которой, как от несостоятельной в период переживаемого отраслью кризиса, Министерство транспорта России отказалось.

В 1997 году некоторые авиаперевозчики РФ («Трансаэро», «Внуковские авиалинии» и «Аэрофлот») начали массированную экспансию в регионы. Приход на рынок сильных игроков и значительное усиление конкуренции побудили местных авиаперевозчиков к решительным мерам. В конце 1997 года они при поддержке местных администраций стали активно добиваться, чтобы Федеральная служба воздушного транспорта России ввела такой порядок распределения квот на пассажирские перевозки, который ограничивал бы экспансию московских авиаперевозчиков. То есть если на каком-либо маршруте перевозки осуществляют несколько авиакомпаний, то новому перевозчику предоставляется квота в размере 10% существующего объема перевозок, впоследствии квотирование было введено на 47 линиях. В ответ московские авиаперевозчики, чтобы закрепиться на всех крупных региональных рынках до выхода приказа Службы воздушного транспорта, создали альянс и в качестве основного инструмента борьбы с конкурентами выбрали демпинг.

В конце 1997 года альянс согласованно снизил цены на маршруте Москва — Новосибирск в 2 раза: с 1000 до 500 рублей. Фактически авиакомпании работали в убыток: при нулевой рентабельности перевозки средняя стоимость авиабилета составляла бы для «Ил-86» 885 рублей. При перелете до Новосибирска и обратно на «Ил-86» убыток составлял более 160 тыс. рублей, более 30 тыс. долларов по курсу 1998 года, за рейс. При этом цены на авиабилеты местных авиаперевозчиков

превышали 1000 рублей. Итогом тарифной волны стало перераспределение пассажиропотока из всего сибирского региона в пользу новосибирского аэропорта «Толмачево». Новокузнецкий, Томский и Барнаульский аэропорты пришлось практически закрыть.

Такая же тактика была предпринята в отношении самарского рынка. Первыми рейсы из Москвы в Самару открыли «Внуковские авиалинии». С их приходом местная авиакомпания «Самара» потеряла треть рынка, а цена авиабилета снизилась почти в 2 раза и достигла 400 рублей. В тоже время при нулевой рентабельности перевозки средняя стоимость авиабилета составляет для «Ил-86» — 510 рублей, а для «Ту-154М» — 590 рублей. Открытие перевозок «Трансаэро» и «Аэрофлотом» еще больше обострило конкуренцию, и доля рынка «Самары» сократилась еще на четверть.

И в результате в июне 1998 года более 80% самолетов «Внуковских авиалиний» были непригодны к полетам, персонал устраивал одну забастовку за другой, требуя погасить задолженность по зарплате, кредиторская задолженность авиакомпании и долги бюджету превысили 106 млн. рублей, за неуплату аэропорты начали арестовывать самолеты «Внуковских авиалиний».

Итог такой конкуренции закономерен: даже успешные в недавнем прошлом столичные авиакомпании «Трансаэро» и «Внуковские авиалинии» оказались на грани краха. Позднее Федеральная служба воздушного транспорта России была вынуждена срочно ужесточить лицензионные требования, так как создалась угроза потери всей национальной гражданской авиации. И вот теперь после принятия нового закона о лицензировании ситуация повторяется.

Общий вывод о распространении действия нового закона РФ о лицензировании на гражданскую авиацию России носит достаточно негативный характер. Проблема заключается не только в том, что нарушена целостность сложившейся за годы системы регулирования отрасли, главная опасность состоит в том, что государство утрачивает эффективный рычаг регулирования в стратегически важной отрасли, причем как раз тогда, когда эта отрасль переживает кризис [1]. Поэтому провозглашаемое новым законом о лицензировании дерегулирование по отношению к гражданской авиации представляется мерой неправильной и неадекватной экономической ситуации в отрасли. Вся полнота государственного регулирования отрасли должна сохраниться за Воздушным кодексом Российской Федерации.

Происходящая во многих странах либерализация в сфере воздушного транспорта стала возможной только тогда, когда это решение было подсказано экономически. Когда же экономические условия в отрасли были сходными с российскими, государства устанавливали чрезвычайно жесткие правила игры на этом рынке. Более того, в связи с событиями в США целесообразность отказа от жесткого регулирования ставится под сомнение, поскольку государственный контроль безопасности воздушного транспорта оказался слишком слабым. Политика «открытого неба» в зарубежных странах наряду с позитивными результатами (снижение тарифов и рост объемов авиаперевозок, рост производства авиатехники, повышение комфортности и т.д.) привела к ряду негативных следствий. В первую очередь это касается очевидной неэффективности государственного контроля

безопасности: оледствиями терактов стали не только жертвы и разрушения. Увольнения тысяч сотрудников не выдержавших свободной конкуренции авиакомпаний и авиастроительных корпораций свидетельствуют об угрозе массовых банкротств в отрасли гражданской авиации. Поэтому, резкий и однозначный переход к политике «открытого неба» без контроля и регулирования данных процессов со стороны государства также будет иметь негативные результаты, в связи с чем нами делается вывод о том, что лицензирование нельзя заменить иными формами государственного регулирования, эти формы используются для решения разных задач. С помощью лицензирования государство регулирует деловую активность субъектов рынка, а в условиях кризиса это незаменимый инструмент, позволяющий напрямую воздействовать на соотношение спроса и предложения на том или ином рынке и не допускать выхода на рынок неэффективных и недобросовестных производителей. Гражданская авиация глубоко интегрирована в мировую систему воздушного транспорта, на международном уровне основные положения деятельности гражданской авиации определены документами Международной организации гражданской авиации и Международной ассоциации воздушного транспорта, членом которых является Украина.

Выход из кризиса, близко к котором стоит сегодня гражданская авиация Украины, невозможен без грамотной политики государственного регулирования, одним из главных рычагов которого является лицензирование. Опыт государственного регулирования воздушного транспорта в зарубежных странах также свидетельствует о необходимости усиления роли государства в периоды кризисов. Система лицензирования нуждается в совершенствовании, так как большую часть проблем отрасли можно решить только с помощью сертификации и лицензирования, система лицензирования нуждается в совершенствовании, а не в уничтожении. Эффективная реализация данной системы требует выработки четких и обоснованных критериев лицензирования, сформулированных в соответствии с принципом равных условий конкуренции внутри отрасли и исключая субъективизм или предвзятое отношение к соискателям лицензии. Лицензирование является одним из немногих рычагов реализации государственной политики в области воздушного транспорта, и в сегодняшней ситуации отказываться от него бессмысленно и губительно для отрасли. Система государственного лицензирования должна включать обоснованный, соответствующий целям государственной политики набор сертификационных и лицензионных требований, механизмы и процедуры сертификации и лицензирования, систему органов лицензирования, сертификации и контроля, а за несоблюдение требований должны предусматриваться жесткие меры ответственности.

В итоге, нами делается вывод о том, что сама идея активной роли государства в координации конкурентных процессов в отрасли гражданской авиации и лицензирование как главный её механизм являются необходимым и неотъемлемым условием формирования эффективной системы государственных властей. Причиной описанных проблем в данной отрасли является несовершенство организационного механизма регулируемых лицензированием ряда секторов авиаперевозок, в первую очередь международных. Главным по нашему мнению критическим недостатком в структурной организации лицензируемых международных авиаперевозок является

единственность и исключительность назначенного перевозчика, которые он получает после выигрыша конкурса на получение коммерческих прав. Разрешить данную проблему возможно несколькими методами, главной идеей которых является расширение количества отечественных перевозчиков на одной назначенной авиалинии. Подобный подход с одной стороны даст возможность реализоваться потенциалу пусть даже в ограниченных масштабах сразу нескольких отечественных авиакомпаний, а с другой стороны эффективно и реально оценить фактическую возможность каждого отдельного авиаперевозчика качественно выполнять условия конкурса, который на сегодняшний момент имеет возможность оценить только его потенциальную возможность, описанную в подаваемых документах.

Литература:

1. Е.Н. Мисанченко «Гражданская авиация: лицензирование необходимо» \\\ Бюллетень «Авиация и космонавтика на новом этапе развития» - №1(6) - 2002;
2. Материалы форума "СТРАТЕГИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК ИКАО В 21 ВЕКЕ" 19-20.03.2004 г.
3. Положение о порядке проведения конкурса на право эксплуатации международной воздушной линии. Утверждено приказом Минтранса Украины №41 от 28.01.1999, зарегистрировано в Минюсте Украины №58\3351 от 2.02.1999 г.
4. Положення про призначене авіаприймство з боку України на експлуатацію міжнародної повітряної лінії. Затверджено Наказом Міністерства транспорту України №327 від 23.06.1999 р.
5. Директива Совета ЕС 96/67/ЕС от 15 октября 1996 года «О доступе к рынку услуг наземного обслуживания в аэропортах стран Европейского сообщества»;
6. Положение Совета ЕС 2407/92 от 23 июля 1992 года «О лицензировании авиаперевозчиков».
7. Положение Совета ЕС 2343/90 от 24 июля 1990 года «О доступе авиаперевозчиков к регулярным маршрутам внутри Сообщества и о разделении пассажиропотока между авиаперевозчиками на регулярных маршрутах между государствами-членами».

Чумак О.П.

Задачі та цілі логістичності систем підприємства в сучасних умовах

Одне з основних завдань логістики полягає у створенні інтегрованої ефективної системи регулювання й контролю за матеріальними й супроводжуваними їх грошовими та інформаційними потоками, що забезпечує високу якість поставки продукції підприємством. Із цим завданням тісно пов'язано вирішення таких проблем як контроль за матеріальним потоком і передача даних про нього в єдиний центр; визначення стратегії й технології фізичного переміщення товарів; розробка способів управління рухом товару; встановлення норм стандартизації й упакування;

визначення обсягу виробництва, транспортування й складування; розбіжність між поставленими цілями й можливостями закупівлі та виробництва [1].

Ефективність логістичних систем — показник, що характеризує якість роботи логістичної системи за заданого рівня логістичних витрат. Дані витрати формуються у сфері обігу і (частково) виробництва. Актуальність дослідження даної проблеми обумовлена тими потенційними можливостями підвищення ефективності функціонування економічних систем, які несе в собі логістичний підхід до управління матеріальними ресурсами (потоками і запасами).

Метою статті є розгляд сутності задач та цілей логістичної системи підприємства, відносно якої доцільно визначати величину логістичних витрат, контролювати їх та змінювати.

Питанням дослідження логістичної системи приділяли увагу багато вчених: Т.В. Алесінська, І.А. Бланк, Л. Б. Міротін, О.А. Митько, С.М. Дімарчук, М.А. Окландер, Г.А. Семенов, М.Г. Гиря та інші. Аналіз літературних джерел, присвячених логістиці, дозволяє виявити широкий спектр проблем, які поки ще залишилися поза увагою вчених. Незважаючи на певні успіхи, досягнуті у сфері логістики, єдиний підхід щодо термінологічної бази та сутності логістичних систем відсутній.

Кілька років тому основними для творців логістичних систем були проблеми стосовно фізичних потоків товарів і сировини. Під інформаційним забезпеченням фізичного логістичного процесу руху товарів від постачальника до споживача розуміли лише супроводжувальну інформацію. У міру розвитку та поширення логістичних систем на підприємствах і фірмах відчувалась потреба в розвитку та впровадженні в практику логістичних інформаційних систем [2].

У сучасних умовах дуже важливим є вивчення ринку постачання ресурсів, контроль матеріалів й готових виробів, удосконалення систем матеріально-технічного та інформаційного забезпечення підприємств на основі логістичного підходу.

Існує наявність багатьох різновидів логістики – закупівельної, виробничої, розподільчої, транспортної, складської, інформаційної та інших при абсолютній незрозумілості, наприклад, того чим закупівельна логістика відрізняється від матеріально-технічного постачання чи розподільча логістика від збуту. Новизна ж логістичного підходу полягає в системній інтеграції і координації при розгляді механізмів їх динамічної взаємодії з метою досягнення потрібного результату. Тому більш коректно вести мову не про види логістики, а про її функціональні галузі [3].

Грунтуючись на визначенні системи як сукупності елементів, що перебувають у відповідних відносинах та зв'язках між собою і які утворюють певну цілісність, можна виділити ряд властивостей систем, а саме:

- система завжди структурується на відповідні елементи системи;
- елементи системи в конкретний момент часу певним чином впорядковані;
- така організація елементів систем визначає зміст відносін та зв'язків;
- система як цілісна організація елементів формує нові властивості цілісної системи;
- логістична система характеризується наявністю та пріоритетом процесів матеріальних та інформаційних потоків.

Специфічна цілісність логістичної системи, на відміну від інших систем, полягає в її всеохоплюючому характері на рівні із фінансами, персоналом тощо. Схематично зобразимо названу цілісність так :

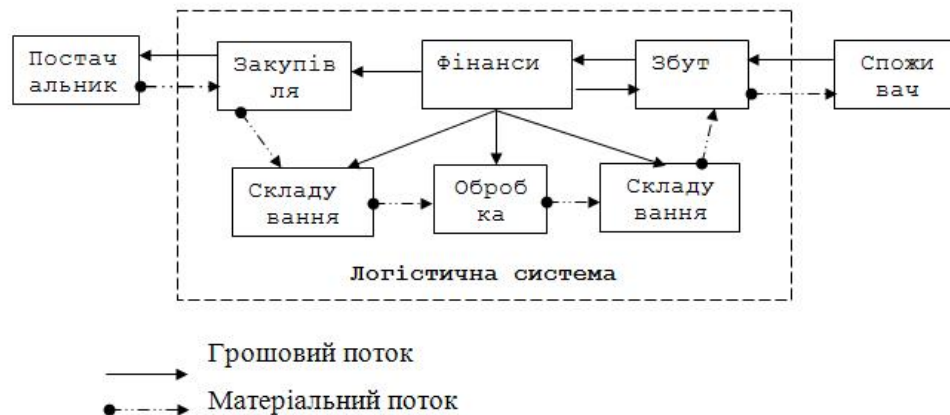


Рисунок 1 – Характер логістики

Основна мета функціонування логістичних систем на мікрорівні полягає в доставці товарів промислового призначення чи споживчих товарів в необхідній кількості в максимальному ступені готовності, в необхідне споживачеві місце [4, с. 25].

Межі логістичної системи визначаються циклом обігу засобів виробництва (рис.1). Спочатку закупляються засоби виробництва, які у вигляді матеріального потоку, поступають в логістичну систему і потім йдуть з логістичної системи в споживання, в обмін на поступаючі в логістичну систему грошові ресурси.

На рівні макрологістики виділяють 3 види логістичних систем:

1. Логістичні системи з прямими зв'язками. У цих логістичних системах матеріальний потік проходить безпосередньо від виробника продукції до її споживача, минувши посередників.

2. Ешелоновані логістичні системи. У таких системах на шляху матеріального потоку є хоча б один посередник.

3. Гнучкі логістичні системи. Рух матеріального потоку від виробника продукції до її споживача може здійснюватися як напряму, так і через посередників [5, с. 29-32].

Необхідно зазначити, що існує два основних типи логістичних систем: «які виштовхують», і «які витягують». В системі з виштовхуванням виробу, проходження продукції відбувається її «виштовхування» з одного етапу на іншу (від однієї ланки ланцюга на іншу, від однієї логістичної підсистеми в іншу), незалежно від готовності системи прийняти її на цьому етапі; готова продукція виштовхується на ринок.

У логістичних системах, що «витягують», продукція передається з одного етапу проходження логістичного ланцюга на іншій тільки в міру необхідності, ніби «витягується» однією логістичною підсистемою з іншої. Готова продукція надходить споживачеві в суворій відповідності з його попитом. Скороченню виробничих запасів при одночасному збільшенні гнучкості виробництва сприяє система потокового

виробництва з «витягуванням» виробів (Pull system). Логістичні системи, «що витягують», добре пристосовані для задоволення частих і невеликих коливань попиту за номенклатурою, властивих ринковій економіці, тому що в них практично відсутні запаси. Необхідними умовами функціонування цих систем є зв'язок з надійними постачальниками й споживачами, суворе дотримання строків поставки. Тому ця система у чистому вигляді не набула широкого застосування як в Україні, так і за кордоном [6, с. 285].

Також слід розглянути логістичну інфраструктуру промислового підприємства, яка буде мати в наявності практично всі елементи логістичної інфраструктури, необхідні для обслуговування всіх логістичних процесів і операцій пов'язаних з певним матеріальним потоком. Але логістичну інфраструктуру підприємства необхідно розглядати, як внутрішню, так і зовнішню, стосовно логістичної системи, що досліджується. Так, загальну систему управління логістичною інфраструктурою підприємств розглянемо, як сукупність двох підсистем, які мають певні зв'язки та відношення між собою:

1) підсистема зовнішнього управління логістичною інфраструктурою підприємств (парк рухомого складу, ремонт та експлуатація обладнання, складські споруди, складське обладнання та інші забезпечуючі засоби та споруди, які не входять до внутрішнього середовища логістичної системи, що досліджується, на протязі всього логістичного ланцюга);

2) підсистема внутрішнього управління логістичною інфраструктурою підприємства, що досліджується (власне транспортне господарство, складське господарство, пакувальні служби, обладнання, підрозділи по обслуговуванню логістичних процесів та інше, що є внутрішнім середовищем логістичної системи) [6].

Ефективність логістичної системи може бути оцінена, виходячи з цілей її створення. Як показує досвід українських підприємств, її обґрунтована побудова дозволяє знизити загальну суму відповідних витрат на 15-20 %. За звітними даними Європейської логістичної асоціації за 1999 рік застосування логістичних розробок дозволяє: скоротити час виробництва товарів на 25 %, знизити собівартість виробництва продукції до 30%, скоротити обсяги матеріально-технічних запасів від 30 до 70%.

Таким чином, в даній статті були розглянуті деякі проблеми управління логістичною інфраструктурою підприємств, які дуже часто зустрічаються в реальному житті. Запропоновані методи рішення цих проблем, які потребують більш глибокого обґрунтування та дослідження. Слід відзначити, що більшість методів і моделей, які широкого застосовуються в різних галузях логістики, виникли зовсім недавно, тому мають деякі припущення та недоліки. З подальшим вдосконаленням та розвитком існуючих методів в галузі логістики, також і розробляється новий більш адаптований до зовнішніх умов інструментарій прийняття логістичних рішень. На мій погляд, найбільш ефективним з методів є моделювання інтегрованої логістичної інфраструктури підприємств тому, що завдяки інтеграції елементів логістичної інфраструктури можливо ефективно управляти матеріальними, інформаційними потоками та запасами продовж всього логістичного ланцюга. Саме цей метод

потребує більш детального, глибокого аналізу в подальшому дослідженні та практичному застосуванні [7, с. 215-216].

Література:

1. Логістична система підприємства / Кобзева К.В.
2. Основи логістики : [навчальний посібник]. – К.: Товариство «Знання», КОО, 3. 1999. – 135с. (ст. 10)
3. Крикавський Євген. Логістика : [навч. посібник]. - Львів : Видавництво Державного університету «Львівська політехніка», 1999. – 264с.
4. Т. В. Алесинская Основы логистики. Общие вопросы логистического управления : [Учебное пособие]. - Таганрог : Изд-во ТРТУ, 2005.
5. Семенов Г.А., Гиря М.Г. Еволюція поняття «логістика». Характеристика логістичних систем // Держава та регіони. 2006. – 280-289с
6. Родіонова О. Є., Дерев'янка О. Г. Упровадження інтегрованої системи логістики [Електронний ресурс] — Режим доступу : www.google.ru
7. Окландер М. А. Логістична система підприємства : [монографія]. - О. : «Астропринт», 2004. – 312 с.

к.э.н. Шаповал С.С., Хафез І.О.

Ринок мультимодальних перевезень в Україні: проблеми на сучасному етапі та тенденції розвитку

На світовому ринку питома вага транспортних витрат в собівартості товару становить від 4 до 30 %, при цьому логістичні послуги є невід'ємною частиною в системі забезпечення і розподілу матеріальних ресурсів [2].

Що ж до України, то на вітчизняному ринку логістичні послуги не є досить розвиненими, адже частка транспортних послуг дуже часто перевищує вартість самого товару. Дана тенденція простежувалась досить довго, проте фінансова криза в Україні встановила нові правила ведення логістичного бізнесу, більш жорсткі правила конкурентної боротьби. Як засвідчують експерти, на протязі наступних двох років принцип доставки товару «fromdoortodoor» стане показником хороших манер в веденні бізнесу.

Проблемам управління логістичними процесами приділена значна увага в працях Воркута А.І., Бакаєва О.О., Пономаренко В.С., Тканьков К.М., Калаєва Ю.Ф., Міротіна Л.Б., Зайончика Л.Г., Сміхова Л.А., Чекаловця Л. І., Сича Є.М., і багато інших вчених. В той же час комплексному розв'язанню проблем логістичного управління процесами перевезень ще не достатньо приділяється уваги.

Ціль статті – виявлення основних проблем логістики мультимодальних перевезень та тенденцій розвитку галузі.

Задачами даної статті є наступні:

1. Дослідження сучасного стану ринку мультимодальних перевезень в Україні.

2. Виявлення основних проблем організації перевезень за принципом «fromdoor to door» за допомогою мультимодальних перевезень.

3. Простеження тенденцій щодо подальшого розвитку управління логістикою транспортних перевезень в Україні.

Як було вже зазначено сьогодні в Україні формується новий ринок логістичних послуг, що спричинено в основному фінансовою кризою та збільшенням кількості іноземних конкурентів, які мають більше досвіду в наданні якісних комплексних транспортних послуг. Адже саме комплексність в наданні логістичних послуг є ключовим аспектом успішності сучасних транспортних підприємств. Комплексність в наданні транспортних послуг означає надання клієнтові широкого спектру послуг, які дають змогу клієнту за допомогою одного провайдера отримати товар вчасно, в назначеному місці та за помірні витрати.

До комплексу логістичних послуг можна віднести наступні: транспортування, зберігання, експедирування та управління ланцюгами постачань.

Що ж до статистики, то в Україні сьогодні спостерігається наступна структура по ринку логістики:

- транспорт – 89%;
- зберігання – 8%;
- експедирування – 2%;
- управління ланцюгами постачань – 1% [2].

Зрозуміло, що комплексність в наданні логістичних послуг в Україні є проблемою, це видно з наведених статистичних даних. Найбільшого питому вагу займають транспортні послуги, а управління ланцюгами постачань найменшу, всього 1%, що є неприпустимо, адже саме управління процесом перевезення дає змогу скоротити витрати, час за рахунок оптимізації маршрутів та вдалого комбінування видів транспортних засобів.

Необхідність мультимодальних перевезень є очевидною, адже не завжди можна перевезти товар лише одним видом транспорту, що зумовлено зокрема міжконтинентальними перевезеннями. Обсяги міжнародних перевезень вантажів різними видами транспорту як в імпортному так і в експортному напрямках зросли на 30-70 % [1].

Мультимодальні або змішані перевезення вантажів - це комбінування різних видів транспортування - сушею (автомобілями або залізницею), морем і повітрям. Поєднання різних видів транспорту дозволяє доставити вантаж практично в будь-який пункт отримання, а також значно зменшити вартість його транспортування.

На сьогодні конкуренція серед транспортних підприємств на українському ринку досить висока і тому замовлення, найвірогідніше, буде прийняте негайно, а його виконання буде здійснено в найкоротші терміни, на найвищому рівні та за доступною ціною.

Криза в Україні скоротила кількість транспортних компаній з 300 до 200 [2]. Проте ті, які залишились активно накопичують свою матеріальну базу розвивають сіть складів та вдосконалюють логістику. Найвірогідніше з тих, що залишились більшість не витримають жорсткої конкуренції та також підуть з ринку.

Складність мультимодальних перевезень зазвичай полягає в тому, щоб вибудувати зв'язковий ланцюг учасників. Тобто потрібна висока узгодженість у діях і в часі між усіма ланками цього ланцюжка. Мультимодальні перевезення вантажів вимагають ретельної розробки маршруту. Для цього необхідно розрахувати найбільш оптимальний варіант використання того чи іншого транспортного засобу на кожній ділянці шляху прямування. Також при плануванні мультимодальних перевезень важливо визначити самий недорогий і короткий шлях перевезення негабаритних вантажів. У більшості випадків транспортно-логістична компанія бере на юридичне оформлення мультимодальні перевезення. Контролює і забезпечує правильне заповнення наскрізних документів і юридично бездоганну передачу вантажів від одного експедитора іншому. Також фахівці допоможуть вирішити митні проблеми, що виникають при мультимодальних перевезеннях.

Основною проблемою на ринку мультимодальних перевезень є забезпечення тісного співробітництва між покупцем та відповідальним за перевезення, оскільки перевезення є істотним фактором зміни кінцевої вартості вантажу. Покупець не застрахований від того, що максимально низька ціна товару при закупівлі, буде відповідати максимально низьким витратам після відвантаження.

Також значною проблемою є недосконале законодавство щодо митних операцій, які значною мірою збільшують вартість товару та час доставки вантажу замовникові.

Проблемою є і недостатність досвіду вітчизняних підприємств, а саме недостатнє використання в удосконаленні процесів перевезень математичних моделей і алгоритмів їх функціонування. Для розробки алгоритмів удосконалення процесів перевезень вантажів необхідно розглянути транспортний процес у цілому, деталізуючи транспортні технології й адекватні супровідні інформаційні процеси.

Щодо тенденцій розвитку логістичного управління транспортними процесами, то вони за даними експертів наступні.

По-перше, значний вплив на подальший розвиток транспортного ринку спричинила фінансова криза, яка посприяла тому, що українські вантажоперевізники стали більш уважними до своїх клієнтів, так як зменшився попит на послуги професійних вантажоперевізників, підприємства намагаються обходитись своїми силами.

Збільшення конкуренції спонукало тенденцію консолідації логістичного ринку, тобто очікується злиття та поглинання компаній.

Як вважають спеціалісти, посилюється тенденція до перерозподілу клієнтури на користь крупних і середніх, а також вузькоспеціалізованих компаній. Цьому сприятиме як підвищення вимог до якості послуг, надійності підрядників, безпеки вантажів так і покидання ринку неефективними компаніями.

Підвищиться попит на комплексні послуги, що призведе до об'єднання експедиторських та складських операторів, розширивши сферу їх діяльності. Свої позиції зміцнюватимуть оператори, які можуть забезпечити системний підхід до клієнтів та організувати надання послуг як на всій території України так і за її межами.

Експерти прогнозують стабільний ріст ринку логістичних послуг з темпами росту 6-9% [1].

Контрактна логістика має перспективи росту на протязі наступних трьох-п'яти років.

Також передбачається розвиток інфраструктури в рамках підготовки країни до проведення «Євро-2012» [1].

Цінова політика буде прагнути до встановлення практично однакових тарифів для всіх учасників ринку.

Основними критеріями при виборі перевізника залишаться якість та швидкість виконання замовлення за оптимальну вартість.

Загалом можна впевнено сказати, що тенденції ринку розвитку ринку транспортних послуг будуть сприятливими для покращення загального стану галузі.

Отже, враховуючи все вище сказане, можна зробити наступні висновки. Міжнародний ринок логістичних послуг постійно розвивається і має дуже важливе значення, зокрема транспортна логістика, яка дає можливість скоротити накладні витрати та зменшити кінцеву вартість вантажу. Сьогодні основні матеріальні і фінансові потоки зосереджуються в трикутнику США – Європа – Дальній Схід, Україна в даному трикутнику є вузловим центром транспортних коридорів[2]. Перед вітчизняними підприємствами відкривається багато можливостей. Але для того, щоб бути конкурентоздатним на міжнародному ринку необхідно спочатку значною мірою вдосконалити методи ведення бізнесу, що і спостерігається зараз.

Процеси консолідації, що відбуваються зараз, в майбутньому призведуть до підвищення конкурентоздатності підприємств та стабілізації темпів росту галузі. Вдосконалення управлінням процесом мультимодальних перевезень призведе до стабілізації цін на послуги та встановлення однакових тарифів для всіх учасників ринку.

Література:

1. Бирчев А. П. Послуга з доставки вантажувід дверей відправника до дверей адресата набирає в Україні все більшу популярність // Логистика : проблемы и решения. - 2010. № 6, с. 67-69.

2. Сумец А. М. Чи можлива організація логістичних кластерів в Україні // Логистика : проблемы и решения. - 2010. № 6, с. 18, 34-37.