

ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

Устенко М.О., аспірант УкрДАЗТ

В статті розглянуто основні проблеми транспортної логістики, вирішення яких сприятиме збільшенню залізничних перевезень і розвитку транспортної галузі в цілому.

Ключові слова: транспортна логістика, проблеми транспортної логістики, логістична діяльність, вантажні перевезення, залізничний транспорт.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Перехід до ринкових відносин поставив Укрзалізницю та багато транспортних підприємств на межу виживання і змусив різко скорочувати витрати. Складна економічна ситуація в нашій країні вимагає від працівників транспортної галузі підвищеної уваги до вирішення питань організації і управління перевезеннями. При цьому виникла необхідність підвищення точності планування, аналізу й економічної оцінки роботи як великих транспортних систем, так і окремих її елементів. Тільки на основі точних розрахунків і аналізу стала можлива розробка раціональних ресурсозберігаючих схем перевезення вантажів.

На сьогоднішній день виконання таких умов є можливим тільки із застосуванням логістики, тобто керуючого алгоритму, який за допомогою різних економіко-математичних методів дозволяє оптимізувати роботу окремих елементів транспортного процесу і об'єднати їх в єдину структуру. При цьому дуже важливим показником є отримання достовірного уявлення про ситуацію на ринку.

На даний момент при всій великій кількості змін на ринку транспортних послуг і наявності величезної кількості експедиторів, перевізників і логістичних компаній замовники послуг, як і раніше, не задоволені їх якістю. Навіть впровадження складних програмних продуктів не завжди вирішує проблеми підприємств. Часто відбувається недотримання термінів подачі транспортних засобів і термінів доставки, псування або втрата вантажів, проблеми з документообігом і т.д. Причиною цього є відсутність аналізу стандартних проблем, властивих залізницям, окремим підприємствам і транспортній галузі в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Загальнотеоретичні проблеми логістики досліджували вітчизняні та зарубіжні економісти: О.О. Бакаєв, Д.Дж. Бауерсокс, А.А. Смахов, Л.В. Фролова [1-4]. Вирішенню окремих завдань з формування та розвитку системи логістичної інфраструктури присвячені дослідження В.М.

Беляєва, В.Л. Диканя, Р.Р. Ларіної, Л.Б.Миротіна, Т.А. Прокоф'євої [5-9]. та ін. У цих роботах розглядається необхідність створення елементів логістичної інфраструктури з метою забезпечення розвитку транспортної системи. В своїх працях вчені визначили, що недостатнє оновлення основних фондів, невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам, повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торгівельними, складськими та митними технологіями, низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії з іншими галузями економіки - це лише незначна частка чинників, що негативно впливають на залізницю та уповільнюють розвиток транспортної галузі. Проте ці дослідження потребують доповнення і заострення уваги саме на логістичних проблемах, вирішення яких допоможе вивести транспортний комплекс на якісно новий рівень.

Формування цілей статті. Метою статті є дослідження сучасних проблем транспортної логістики, які стримують розвиток залізничного транспорту і транспортної галузі в цілому.

Вклад основного матеріалу. При розділенні на тематичні блоки думок вчених, що прагнуть покращити логістичну діяльність транспортних підприємств, стає очевидним, що основними проблемами є:

1. Якість транспортного обслуговування. Все більша кількість підприємств, діяльність яких так чи інакше пов'язана з транспортуванням (доставка сировини і матеріалів, обслуговування споживачів), приймають рішення про передачу всіх або частини перевезень на аутсорсинг. Таке рішення дозволяє їм сконцентруватися на основній сфері діяльності, підвищуючи якість роботи та удосконалюючи свою продукцію, а також доручити транспортну логістику професіоналам у цій галузі, що в результаті покращує якість перевезень, а в багатьох випадках - і знижує транспортні витрати.

Однак, не завжди зовнішні перевізники надають якісні послуги. Це стосується, перш за все, простих експедиторських або транспортних компаній, перші з яких не мають власного рухомого складу і працюють як посередники між

замовником і перевізником, а другі - займаючись перевезенням вантажів власними транспортними засобами, практично не намагаються оптимізувати сам процес транспортування. Хоча це можна було б зробити за допомогою збору консолідованого вантажу від кількох відправників, складання оптимальних маршрутів руху, підключення більш ефективного виду транспорту на певному етапі маршруту і т.д. Можна сказати, що на сьогоднішній день з'явилася тенденція до відмирання «простих» операторів транспортного ринку і перехід на об'єднання експедиторських, транспортних та інших функцій транспортної логістики в одному підприємстві. Для таких інтегрованих підприємств часто використовують термін «логістичний оператор», що цілком передає системний характер їхньої діяльності й чітку спрямованість на компроміс між транспортними витратами та рівнем якості наданих послуг.

2. Зношеність рухомого складу. На даний момент зношеність основних фондів "Укрзалізниці" складає 50-80%. Насамперед це стосується рухомого складу – пасажирських та вантажних вагонів, колійної техніки. Термін експлуатації вантажних локомотивів сьогодні складає 50 років. В той же час їх бракує, що не дозволяє забезпечити відповідну швидкість і безпеку перевезення вантажу. Потреба в рухомому складі дуже висока. Факторами, що перешкоджають задоволенню потреби Укрзалізниці в рухомому складі, є, з одного боку недостатність інвестиційних ресурсів, а з іншого обмежені можливості транспортного машинобудування.

Також слід зупинитися на проблемі визначення оптимального терміну служби транспортних засобів, зайнятих в перевезенні вантажів, а й на необхідності адекватного розрахунку їх амортизації. Відомо, що методів нарахування амортизації досить багато, при цьому на даний момент кожне підприємство саме вирішує, яким з них користуватися, принаймні, для внутрішніх потреб (наприклад, розрахунок собівартості перевезення або залишкової вартості транспорту). Практика підприємств, що мають на балансі власні транспортні засоби, свідчить про доцільність різних методів розрахунку амортизації транспортних засобів при використанні рухомого складу виробництва країн СНД та Європи, Японії, Кореї. Так, для вітчизняних марок автомобілів рекомендується здійснювати розрахунок виходячи з 5-6 років служби автомобіля, тоді як для «іноземців» цей термін можна збільшити вдвічі. Що стосується визначення оптимального терміну заміни транспортного засобу, то тут доречно один з використовуваних в логістиці методик, яка враховує зростаючі з часом експлуатаційні витрати з одного боку і поступово знижується продуктивність і залишкову вартість автомобіля - з

іншого. Така методика дає можливість зрозуміти, на якому терміні служби автомобіль вигідніше продати за залишковою ринковою вартості, ніж експлуатувати його з усе більш зростаючими витратами, що включають амортизацію, вартість ремонтів і т.д.

3. Недовантаження рухомого складу. Проблема недостатнього використання вантажопідйомності транспортного засобу безпосередньо пов'язана з частим небажанням або невмінням комплектувати відправку від різних вантажовідправників. Адже перевезення збірного вантажу приносить великий прибуток перевізнику, оскільки для кожного з власників частини такого вантажу вартість перевезення зменшується незначно в порівнянні з тим, якщо б його вантаж знаходився у вагоні(автомобілі) один. Це відбувається тому, що, хоч це й економічно не обґрунтоване, основою транспортних тарифів у будь-якому випадку є кілометраж, пройдений транспортним засобом. Так що вартості перевезення на 1000 км для однотипних вантажів масою 2 і 5 т практично не будуть відрізнятися. Звичайно, доставка збірного вантажу пов'язана з великою кількістю проблем, ніж відправка від одного відправника одному одержувачу, проте вона більш вигідна, причому як відправнику (заощадження на вартості доставки), так і перевізнику (вартість перевезення збірного вантажу суттєво перевищує вартість перевезення від одного відправника).

4. Страхування вантажу і транспортних засобів. В даний час все більше відправників і одержувачів намагаються застрахувати свої перевезення. При чому, переважає саме страхування вантажу, а не транспортного засобу з вантажем. Так, у більшості випадків страхівка оформлюється як відсоток від вартості вантажу (звичайно - 0,15-0,25%), і при настанні страхового випадку проводиться страхова виплата в тому обсязі, в якому завдано шкоди вантажу. Зазвичай вартість збитку відшкодовується не повною мірою. У будь-якому випадку, страховик і страхувальник шукають найбільш прийнятне поєднання вартості страховки і величини страхових виплат, що обумовлюється в договорі страхування.

Страхування вантажу зменшує занепокоєння за процес транспортування, що зазвичай сприятливо позначається на всіх її учасників. Що ж до страхування транспортних засобів, то воно застосовується рідше. При цьому давня недовіра до страхових компаній, як таким, гальмує процес поширення страхування як транспортних засобів, так і вантажів.

5. Складності організації взаємодії декількох видів транспорту. При існуванні будь-яких можливих шляхів сполучення в нашій країні (автошляхи і залізниці, моря, річки, повітряні лінії, трубопроводи) залізничний транспорт залишається

найбільш використовуваним. На відстанях 700-1500 км залізничний транспорт стає набагато економічним за автомобільний, особливо в умовах постійно зростаючих цін на паливно-мастильні матеріали.

Але автотранспорт останнім часом швидко нарощує свої потужності, пропонуючи низку переваг порівняно навіть з найдешевшим видом транспорту – залізничним. Потребуваність автомобільних перевезень над усіма іншими пов'язана, перш за все, з мобільністю даного виду транспорту. Так, по-перше, автомобільним транспортним компаніям було простіше перебудуватися на існування в умовах ринкових відносин, а по-друге, цей вид транспорту успішно здійснює перевезення “від дверей до дверей”, що в більшості випадків недоступно для залізниць. Слід зазначити той факт, що при взаємодії різного транспорту практично завжди підвищуються терміни перевезення. Це пов'язано з перевантаженням з одного виду транспорту на інший, які зазвичай супроводжуються короткостроковим зберіганням вантажу. Так що невелике зниження сумарної вартості перевезення зазвичай комбінується зі збільшенням термінів доставки та підвищенням складності організації і контролю такого перевезення. При цьому можна додати, що комбіновані перевезення зазвичай набагато складніше спрогнозувати за термінами і щодо можливих ризиків. Тут проблеми інформаційного супроводу виступають набагато гостріше, ніж при перевезеннях одним видом транспортом.

Висновки дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Узагальнюючи вищесказане, можливо сформулювати основні проблеми транспортної логістики: якість транспортного обслуговування; зношеність рухомого складу; недовантаженість рухомого складу; недосконалість системи страхування

Анотація. В статті розглянуто основні проблеми транспортної логістики, рішення яких буде сприяти збільшенню залізничних перевезень і розвитку транспортної галузі в цілому.

Ключевые слова: транспортная логистика, проблемы транспортной логистики, логистическая деятельность, грузовые перевозки, железнодорожный транспорт.

Summary. In article is considered main problems of the transport logistics, decision which will promote increase the rail transportations and development to transport branch as a whole.

Keywords: transport logistics, problems of the transport logistics, логистическая деятельность, freight traffics, rail-freight traffic.

вантажу і транспортних засобів; складності організації взаємодії декількох видів транспорту.

Вирішення саме цих проблем є визначальною умовою подальшого успішного розвитку транспортної логістики і залізничного транспорту зокрема, а знаходження шляхів їх вирішення є пріоритетними напрямками наукових досліджень і діяльності органів влади та управління.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бакаєв О.О. Теоретичні засади логістики: підр. для студ. екон. і транспорт. спец. / О.О. Бакаєв, О.П. Кутах, Л.А. Пономаренко. – К.: Фенікс, 2003. – Т.1. – 429с.
2. Бауерсокс Дональд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок: Пер. с англ. – М.: ЗАО “Олимп-бизнес”, 2001. – 639с.
3. Смахов А.А. Основы транспортной логистики: [Учеб. для вузов ж-д транспорта]. – М.: Транспорт, 1995. – 197с.
4. Фролова Л.В. Логістичне управління підприємством: теоретико-методичні аспекти: монографія. – Донецьк: Дон дует, 2004. – 261с.
5. Беляев В.М. Терминальные системы перевозок грузов автотранспортом. – М.: Транспорт, 1987. – 287с.
6. Дикань В.Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. Праць. – Харків УкрДАЗТ. – 2006. - №13. – С.13-20
7. Интегрированная логистика накопительно-распределительных комплексов (склады, транспортные узлы, терминалы): Учебник/ Л.Б. Миротин, А.Г. Некрасов: - М.: Экзамен, 2003. – 446с.
8. Ларіна Р.Р. Формування та забезпечення надійності регіональних логістичних систем: Монографія. – Донецьк: “Норд-Пресс”, 2005. – 284с.
9. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект/ Т.А. Прокофьева, О.М. Лопаткин. – М.: РКонсульт, 2003. – 397с.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Мельник В.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*