

транспортуювання неможливе саме існування матеріального потоку.

Орієнтована на споживача система логістики - це динамічна система оперативного планування транспорту і виробництва. Оперативний цикл планування зазвичай приймається рівним одному або двом тижням. Протягом циклу перевіряється декілька завдань щодо задоволення попиту. До основних показників завдання відносять:

- географію перевезень вантажу;
- вид транспорту (загального користування або експедиторської організації);
- термін перевезення з точністю до декількох годин;
- ранні і пізні терміни передачі вантажу на транспорт;
- можливі пріоритети;
- умови навантаження і тип транспортних засобів.

Логістична система залізничного транспорту повинна охоплювати всі сфери виробництва і споживання, так як сприяє скороченню виробничих запасів сировини, матеріалів, комплектуючих виробів, напівфабрикатів. З урахуванням інтересів усіх учасників процесу переміщення матеріальних потоків і власників вантажних необхідно комплексно вирішити завдання впровадження логістичних технологій у перевізний процес на базі системи логістичних центрів Укрзалізниці.

Система повинна мати структуру, яка буде складатися з трьох рівнів. На верхньому рівні передбачено формування логістичного центру УЗ (ЛЦ УЗ). На середньому рівні пропонується створення шести регіональних логістичних центрів (РЛЦ) на кожній залізниці. На найнижчому рівні передбачено створення місцевих логістичних центрів, які будуть підпорядковуватись відповідним РЛЦ. Для кожного рівня запропонований перелік завдань, які відображають специфіку діяльності кожного логістичного центру.

Одним з важливих факторів покращення роботи залізниць у рамках системи ЛЦ і всього транспортного комплексу України є удосконалення взаємодії залізничного з іншими видами транспорту, у першу чергу морським, річковим та автомобільним. Через недоліки організації транспортної ланки «вантаж-відправник - експедитор - порт - трейдер» усі збитки припадають на залізницю. Наслідком цього є значне накопичення перетворених у склади на колесах «покинутих» поїздів у напрямку портів. Тому в умовах росту обсягів перевезень по транспортних коридорах України в експортно-імпортному сполученні особливу актуальність має завдання з удосконалення спільної роботи портів і залізничних вузлів.

Підвищення конкурентоспроможності транспортної системи України і міжнародних транспортних коридорів, які проходять через її територію, в значній мірі залежить від чіткості взаємодії залізничного та морського транспорту на основі сучасних логістичних та інформаційних технологій.

Формування ринкових відносин у процесі реформування залізничного транспорту визначає як найважливіший напрямок удосконалення діяльності підприємств і компаній галузі підвищення якості обслуговування споживачів транспортних послуг, у тому числі за рахунок використання логістичних технологій.

Вагомість логістичного сервісу при наданні транспортних послуг підприємств і компаній галузі безперервно росте. Цьому сприяє безліч факторів, головним чином з яких є орієнтація діяльності залізничних організацій на кінцевого споживача. Вимоги ринку не обмежуються тільки попитом на транспортні перевезення. Споживачі диктують умови, визначаючи склад і рівень якості, послуг, які їм надаються. Таким чином, обслуговування споживачів стає ключовим фактором, який формує потреби самої логістики на підприємствах.

УДК 658.76:656.2

### ЛОГИСТИКА КАК МЕТОДОЛОГИЯ РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ТРАНЗИТНЫХ СТРАН

*Елагин Ю.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

В условиях настоящего экономического кризиса и структурных изменениях во внешней торговле, вызванных конфликтом между Россией и Украиной, экономика страны и железнодорожный транспорт в частности оказались в тяжелых условиях.

Произошло резкое сокращение перевозок грузов и пассажиров, как во внутреннем, так и в международном сообщении. Это привело к критическому финансово-экономическому состоянию железнодорожного транспорта, учитывая большую долю постоянных эксплуатационных расходов на содержание инфраструктуры и подвижного состава. Больше всего сокращение объемов перевозок коснулось наиболее прибыльной части грузовых перевозок – транзита.

Чтобы сохранять необходимые объемы грузов на фоне мировых экономических кризисов необходимо постоянно развивать новые маршруты для обеспечения транзита, используя принципы

логистики и построения логистических цепочек в качестве базового методологического подхода в организации работы транспортной системы страны.

Консолидация транспортной отрасли вокруг железнодорожной компании – не новое явление на транспортном рынке: в Германии железнодорожная компания DB Schenker имеет дочерние структуры в секторе автомобильных перевозок, воздушного, морского транспорта и контактной логистики. Такая логистическая интеграция разных видов транспорта позволяет повысить эффективность и перейти от конкуренции между видами транспорта внутри страны к конкуренции с глобальными транспортными компаниями на международном транспортном рынке. При этом ведущая роль в новой транспортно-логистической концепции отводится железной дороге.

В такой организации транспортной компании логистика выступает как способ сокращения огромных затрат, которые приходится нести по причине того, что логистическая цепь является необходимым или даже самым главным звеном и неотъемлемой частью бизнеса транспортной компании. Логистическая концепция организации транспортной системы позволяет не только сокращать не только затраты, но и дает возможность получения серьёзных конкурентных преимуществ перед другими участниками рынка.

В этих условиях понятие «формирование эффективной транспортно-логистической системы» включает в себя:

- выбор одного или нескольких видов транспорта в системе доставки пассажиров;
- обоснование оптимальных режимов взаимодействия видов транспорта в начально-конечных и стыковых пунктах;
- рационального соотношения между провозными платежами и временем перевозки;
- а также других экономических, технологических и нормативно-правовых параметров, направленных на снижение транспортно-логистических затрат на перевозку грузов и пассажиров.

Основная идея подобной концепции – трансформация транспортной системы в транспортно-логистическую – особенно актуальна в период экономического кризиса и резкого падения объемов перевозок всеми видами транспорта для Украины как транзитной страны. В итоге можно сделать вывод, что сфера применения логистики постоянно развивается и от объекта и масштабов применения логистики как методологии зависит не только величина эффекта, а трансформация функций и роли железнодорожного транспорта для развития национальной транспортной системы в целом.

УДК 656.062

### КЛАССИФИКАЦИЯ УРОВНЕЙ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ С ПОЗИЦИЙ СИСТЕМНОГО ПОДХОДА

*Еловой И.А., д.э.н., профессор,  
Лебедева И.А., магистр (БелГУТ)*

Современная ситуация на мировом рынке, развитие конкурентных рыночных отношений определяют возрастание роли транспортно-логистических услуг в странах с высоким транзитным потенциалом. Сегодня широкое распространение получает аутсорсинг логистических услуг, появляется большое количество организаций, позиционирующих себя в качестве операторов логистических услуг, готовых предложить их оказание на базе такой концепции, как, например, «PartyLogistics» (Стороны логистики), в рамках которой традиционно выделяют 1 PL-логистику – 5PL-логистику.

Существующая классификация позволяет выделить ряд проблемных вопросов:

1) значительное расхождение во мнениях специалистов по вопросам включения тех или иных логистических услуг (операций и функций) в определенную «сторону логистики»;

2) в указанной классификации не применяется системный подход к управлению логистическими потоками, невозможно оценить влияние принятых на определенной стадии решений на функционирование логистической системы в целом;

3) невозможно учесть и увязать интересы всех участников логистического процесса;

4) современный уровень развития информационных технологий предполагает их использование во всех «сторонах логистики», что позволяет даже на уровне 1PL управлять как собственными цепями поставок, так и интегрировать их в более сложные цепи.

Указанные положения позволяют предложить отличную от существующих классификацию уровней логистического обслуживания, базирующуюся на системном подходе в логистике. Перемещение логистических потоков (являющихся объектом логистики) осуществляется по логистическим цепям движения ресурсов посредством использования инфраструктуры логистических систем, основные параметры которых задаются рынком (спросом) для каждой стадии (звена сложной логистической системы) и из-за изменения рыночной ситуации логистической системы находятся в постоянной трансформации.

Логистические цепи движения ресурсов являются звеньями сложных логистических