

природно-кліматичні і географічні характеристики території; наявність конкурентоздатних науково-технічних проєктів, що пройшли відповідну експертизу і готові до реалізації; зацікавленість закордонних інвесторів у розміщенні капіталів в Україні; стійка тенденція до визнання України світовою співдружністю як європейської держави, з яким бажано мати стабільні ділові відносини на широкій і довгостроковій основі і яке в перспективі буде впливати на ключові проблеми європейської політики; наявність затвердженої концепції створення і функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Фришев С.Г., Мельник І.І., Бондар С.М. Загальний курс транспорту: Навч. Посібник. – К.: Вища освіта, 2006.- 162 с.
2. Чернюк Л.Г., Пепа Т.В., Ярош О.М. Транспорт і регіональні системи продуктивних сил України [Текст]/ Л.Г. Чернюк, Т.В. Пепа, О.М. Ярош: -К.: Нічлава, 2003. – 215 с.
3. <http://cfts.org.ua/> - Центр Транспортних Стратегій
4. Агеев О. Шляхи інтеграції України в транспортну систему Європи // Урядовий кур'єр. – 2005. – № 71. – С.14.
5. Левиков Г. А. Управление транспортно-логистическим бизнесом. [Текст] / Г.А. Левиков; – М.: Р.Консульт., 2004. – 141 с.
6. Кулініч В.М., "Євростар" Брюсель-Харків – втілення європейської транспортної ідеї//Технологии транспортирования и хранения грузов.-2006.-березень.,с.20-21
7. Белая книга. Европейская транспортная политика на период до 2010 года - время решать. Материал комиссии Европейских Сообществ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mintrans.gov.ua>.
8. Лізанець, М. Прикордонний регіон України в системі зовнішньоекономічних зв'язків (на прикладі Закарпатської області) [Текст] / М. Лізанець // Регіональна економіка. – 2006. – № 2. – С. 116 – 123.
9. Пикулик О. Б. Пріоритетні напрямки розвитку транспортної системи Західного регіону України в умовах європейської інтеграції [Текст] / О.Б. Пикулик // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. – Економічні науки. – 2008. – №7. – С. 284 – 291.
10. Пирожков С. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України в контексті розширення ЄС і формування ЄЕП [Текст] / С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук // Економіка України. – 2005. – № 3. – С. 4 – 19.
11. Данько М. І. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів [Текст] / М. І. Данько, В. Л. Дикань, Н. В. Якименко // Харків, УкрДАЗТ, 2008. – 169 с.
12. Дикань В.Л. Економічний аналіз ефективності діяльності залізниці [Текст]: Навч. посіб. / В.Л. Дикань, А.С. Козинець, Т.Я. Чупир – Харків, - 2004. – 161 с.
13. Дейнека О.Г. Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта // Залізничний транспорт України.- 2001.- №2.- с.2 - 6

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дикань В.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК 164.01

ХАРАКТЕРИСТИКА КЛАСИФІКАЦІЙНИХ ОЗНАК ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

*Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент,
Назаренко І.Л., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

У статті наведена характеристика основних видів транспортної логістики. У якості основних ознак класифікації транспортної логістики обрані: масштаб діяльності, характер управління, характер виконуваних функцій, характер домінуючих цілей, характер зон діяльності, характер ресурсів впливу. За кожною класифікаційною ознакою наведено зміст транспортної логістики. Деталізація окремих класифікаційних ознак дозволяє зробити процес дослідження транспортної логістики більш поглибленим, різнобічним, науково обґрунтованим.

© Сухорукова Т.Г.,
Назаренко І.Л.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 47, 2014

Ключові слова: транспортна логістика; макрологістика; мікрологістика; зовнішня та внутрішня логістика; основна та допоміжна логістика; закупівельна логістика; виробнича логістика; розподільна логістика; комерційна логістика; збутова логістика; інформаційна логістика; фінансова логістика; соціальна логістика; логістика домінуючої мети.

ХАРАКТЕРИСТИКА КЛАСИФИКАЦИОННЫХ ПРИЗНАКОВ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

*Сухорукова Т.Г., к.э.н., доцент,
Назаренко І. Л., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)*

В статье представлена характеристика основных видов транспортной логистики. В качестве основных признаков классификации транспортной логистики избраны: масштаб деятельности, характер управления, характер выполняемых функций, характер доминирующих целей, характер зон деятельности, характер ресурсов влияния. По каждому классификационному признаку приведено содержание транспортной логистики. Детализация отдельных классификационных признаков позволяет сделать процесс исследования транспортной логистики более углубленным, разносторонним, научно обоснованным.

Ключевые слова: транспортная логистика; макрологистика; микрологистика; внешняя и внутренняя логистика; основная и вспомогательная логистика; закупочная логистика; производственная логистика; распределительная логистика; коммерческая логистика; сбытовая логистика; информационная логистика; финансовая логистика; социальная логистика; логистика доминирующей цели.

DESCRIPTION OF CLASSIFICATION OF SIGNS OF TRANSPORT LOGISTIC

*Suhorukova T.G., Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Nazarenko I.L., Candidate of Economic Sciences, associate professor (USA of RT)*

Description of basic types of transport logistic is presented in the article. As basic signs of classification of transport logistic of chosen: scale of activity, management character, character of executable functions, character of dominant aims, character of areas of activity, character of resources of influence. On every classification sign maintenance of transport logistic is resulted. Working out in detail of separate classification signs allows to do the process of research of transport logistic more deep, scalene, scientifically grounded.

Keywords: transport logistic; macrologistic; mikrologistika; external and internal logistic; basic and auxiliary logistic; purchase logistic; production logistic; distributive logistic; commercial logistic; sale logistic; informative logistic; financial logistic; social logistic; logistic of dominant purpose.

Постановка проблеми. Ефективність діяльності підприємства залежить від багатьох різноманітних факторів, умов та чинників. Пошук її підвищення не обмежується лише виробничим процесом. В багатьох випадках шляхи економічного зростання формуються у інших сферах діяльності підприємства: роботі з постачальниками, суміжниками, складуванні та збуті продукції, роботі з податковими інспекціями та державними службами і т. ін.

Велику роль у цьому процесі грає логістика. У рамках наданого дослідження розглянемо транспортну логістику, як об'єкт цілісного виробничого процесу, який складається з чотирьох відомих виробничих підсистем: ресурсо-забезпечувальної, виробничої, збутової, соціальної.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Дослідженню загальної логістики або окремих її напрямів присвятили свої наукові праці такі відомі вчені як Джеймс Р. Сток, Дуглас М. Ламберт, Дональд Бауресокс та інші. Само їх дослідження дозволяють нам використовувати багату гаму визначень логістики.

Логістика — це планування, організація і контроль усіх видів діяльності по переміщенню і складуванню, що забезпечують проходження матеріальних і зв'язаних з ними інформаційних потоків від пункту закупівлі сировини до пункту кінцевого споживання [1].

Найбільш поширеним і змістовним можна вважати визначення логістики як планування, організацію та управління рухом матеріальних,

інформаційних та фінансових ресурсів в різних соціально-економічних системах. В вітчизняній науці та практиці сьогодні логістика в більшій мірі розглядається як організація раціонального руху товарів та послуг від постачальника до споживача з метою ефективної організації і управління матеріальними і інформаційними потоками [2].

Теоретичною базою для аналізу сутності, структури та напрямів розвитку логістики є праці російських вчених А. М. Гаджинського, В. Д. Серебряна, Б. А. Анікіна, А. Б. Миротіна, С. М. Таран, Т. В. Алексинської та інших.

Окремо слід вказати визначення логістики, яке запропонував Саркисов С.В. Логістика — це гармонізація інтересів учасників процесу руху продукції, форма оптимізації ринкових зв'язків, тобто удосконалювання управління матеріальними і пов'язаними з ними інформаційними і фінансовими потоками на шляху від первинного джерела сировини до кінцевого споживача готової продукції на основі системного підходу й економічних компромісів з метою одержання синергетичного ефекту [3].

Серед вітчизняних науковців вагомий внесок у розвиток цього наукового напрямку зробили В.Л. Дикань, І.М. Аксенов, О.М. Гудков, Ю.В. Елагін, В.І. Копитко та інші.

Логістика — діяльність по плануванню, виконанню і контролю фізичного переміщення матеріалів, готової продукції і стосовно до них інформації від місця їхнього виробництва до місця споживання з метою задоволення потреб споживачів і одержання прибутку [4].

Значна кількість сучасних наукових праць присвячено вивченню глобальної логістики. Найбільш яскравим прикладом розвитку глобальної логістики є діяльність Європейського Союзу. Країни ЄС з єдиним внутрішнім ринком оформляють глобальні логістичні стратегії в найбільш важливих політичних рішеннях. В умовах глобалізації світової економіки і збільшення товарообігу темпи попиту на логістичні послуги, які оцінюються в 10 % ВВП, неухильно зростають: у Європі — на 5—6 % у рік, в Америці — на 18—20 %. Особливо швидкими темпами розвиваються комплексні послуги з управління ланцюгами постачань [5].

Загальний оборот європейського ринку логістичних послуг складає більше 600 млрд. євро. Приблизно 30% логістичних функцій в усіх галузях економіки щорічно передаються логістичним компаніям. Попит на послуги логістичних операторів формують промисловість і торгівля, які витрачають на логістику в Європі 120-140 млрд. євро щорічно [6].

Окремим напрямком розвитку сучасної логістики є транспортна логістика. Значна

кількість наукових праць присвячено саме визначенню цього поняття. Транспортна логістика являє собою процес управління вантажопотоками (пасажиропотоками) і супутніми потоками (інформаційними, фінансовими, сервісними, матеріальними для власних нестатків і ін.). Функції логістики не починаються на станції відправлення і не завершуються на станції призначення. Вони починаються з визначення пропозиції, необхідного для освоєння необхідних обсягів перевезень, і продовжуються на всіх етапах обслуговування споживачів [7].

Сьогодні у рамках транспортної логістики розглядають два основних напрями її діяльності: логістика вантажних перевезень та логістика пасажирських перевезень. Перспективи розвитку логістики вантажних перевезень залежать від потужності вантажопотоків. Останні формуються в залежності від розвитку промисловості окремого регіону. Масштаб діяльності логістики пасажирських перевезень залежить від потужності пасажиропотоків. Як відомо, потужності пасажиропотоків у кожному транспортному вузлі змінюються протягом року з різним ступенем імовірності, залежать від рівня розвитку промисловості, наявності курортних закладів у регіоні, від життєвого рівня населення й інших факторів. Однією з основних задач логістики пасажирських перевезень є раціональна організація пасажиропотоків, оскільки від цього залежать доходи транспорту.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Таким чином, сьогодні як і раніше залишається маловивченим питання класифікації транспортної логістики. Детальний аналіз класифікаційних ознак транспортної логістики в науковій літературі не представлений. Крім того потрібно досліджувати саме взаємодію окремих видів транспортної логістики.

Метою цієї статті є визначення основних ознак класифікації транспортної логістики. Деталізація окремих класифікаційних ознак дозволяє зробити процес дослідження транспортної логістики більш поглибленим, різнобічним, науково обґрунтованим.

Виклад основного матеріалу. За масштабами діяльності транспортна логістика розглядається в двох площинах: на мікро- і на макрорівні. Макро-логістика розглядає глобальні проблеми управління матеріальними й інформаційними потоками в транспортній системі держави. Мікро-логістика вивчає локальні проблеми управління галузевим транспортом, а також вирішує проблеми функціонування конкретного транспортного підприємства.

За характером зон управління транспортна логістика поділяється на зовнішню та внутрішню.

Зовнішня логістика займається питаннями регулювання поточних процесів, які виходять за рамки діяльності, але знаходяться у сфері впливу суб'єкта господарювання. Внутрішня логістика спрямована на координацію і удосконалення господарської діяльності, пов'язаної з управлінням поточними процесами в межах підприємства або корпоративної групи підприємств [8].

Стосовно залізничного транспорту співпраця з іншими видами транспорту буде характеризувати зовнішню логістику залізничної галузі. Співпраця окремих структурних підрозділів залізниці по вирішенню глобальної задачі переміщення вантажів – це внутрішня логістика залізниці.

За характером виконуваних функцій транспортна логістика може бути основною або допоміжною. Основна логістика пов'язана з функціями, які обумовлені статутом підприємства та його основною метою діяльності. Основна логістика – це логістика, яка пов'язана з переміщенням вантажів або пасажирів.

У зв'язку з тим, що цей рух матеріальних потоків може йти як з ринку закупівель, так і з ринку збуту, то виділяють логістичну підсистему, що іменується логістикою реалізації відходів.

У рамках підприємства виділяють таку сервісну підсистему, у рамках якої формується програма сервісного обслуговування проданої продукції, виходячи з інтересів закупника. Ця підсистема називається логістикою сервісних послуг.

За характером зон діяльності поділяють наступні види транспортної логістики: закупівельна; виробнича; розподільна; комерційна; збутова [9].

Закупівельна логістика є процесом руху сировини, виробничих і допоміжних матеріалів, а також комплектуючих виробів і запасних частин з ринку закупівель до складів підприємства через мережу проміжних складів постачальників. Рух матеріального потоку можливий безпосередньо з ринку закупівель на склади підприємств. Для ефективного функціонування логістики постачання необхідно знати які матеріали потрібні для виробництва продукції, в якій кількості і якої якості. На цьому ж етапі (закупівлі) здійснюється вибір постачальника і укладення договору на постачання [10].

Для транспорту закупівельна логістика вміщує до себе забезпечення паливом, комплектуючими, матеріалами для ремонту та поточного обслуговування транспортних засобів, споруд та будівель. Логістика постачання займається питаннями оптимального скорочення складських потужностей, запасів сировини і матеріалів, а також зменшенням числа складів матеріальних ресурсів.

Ефективна логістика постачання дозволяє прискорити оборотність капіталу і підвищити його прибутковість, зменшити поточні витрати на збереження різноманітних запасів, визволити з поточного обороту частину капіталу, реінвестувати його в інші активи. Мистецтво ефективної логістики постачання полягає: в оптимізації загального розміру і структури запасів ТМЦ; у мінімізації витрат для їхнього обслуговування; у забезпеченні ефективного контролю за їхнім рухом [11]. Основними задачами логістики постачання є: забезпечення безперервності перевізного процесу; ритмічна робота структурних підрозділів підприємства; технічне удосконалювання виробництва; підвищення збереження матеріальних ресурсів; створення ефективної інтегральної системи регулювання матеріальних і інформаційних потоків; зниження витрат, зв'язаних із забезпеченням підприємства матеріальними ресурсами.

У теорії логістики сьогодні активно розглядається логістика складського господарства. Логістика складського господарства - це процес переміщення матеріальних потоків з сфери постачання в сферу збуту. Вона пов'язана із створенням в певних місцях необхідних запасів і включає зберігання матеріальних ресурсів і готової продукції, контроль, облік і підтримку необхідного рівня запасів продукції.

Виробнича логістика (логістика переміщення) - це організація ефективних вантажопотоків транспортного підприємства. Вона передбачає раціональну структуру процесу перевезки, планування перевезок, контроль якості процесу перевезки, розміщення об'єктів виробничої сфери (станцій, депо, складів, гірок і т. ін.) [12]. Система логістики переміщення включає також матеріальні засоби, що забезпечують рух вантажів по логістичному ланцюжку: рухомий склад, склади, вантажно-розвантажувальні механізми, транспортні засоби, виробничі запаси; засоби управління всіма ділянками ланцюжків.

Комерційна логістика являє собою самостійний науковий напрямок, спрямований на мінімізацію транспортних витрат і раціоналізацію транспортних потоків. Її практичне застосування забезпечується створенням логістичних систем. У силу своєї цільової орієнтації комерційна логістика використовує маркетинг із метою безперешкодного просування матеріальних потоків безпосередньо для кожного споживача. Для погодженості інтересів матеріально-технічного постачання, виробництва і збуту необхідне формування загальної логістичної концепції, на основі якої здійснюються аналіз зовнішнього економічного середовища, установлення темпів

розвитку споживчого попиту і стану конкуренції на ринку товарів [13].

Маркетингова транспортна логістика має своєю цілю максимальне задоволення запитів споживачів. Для досягнення мети логістика перевезень може включати наступні заходи:

- у періоди максимального попиту можна залучати тимчасових службовців. Для транспорту – це організація додаткових потягів і маршрутів;

- можна установити особливий розпорядок робіт у період пікового завантаження;

- можна заохочувати виконання більшого числа робіт самими клієнтами;

- можна розробити програму надання послуг спільними силами;

- можна почати дії, що роблять можливим зростання існуючих потужностей [14].

Враховуючи, що логістика пасажирських перевезень має свої особливості до її стратегічних дій можна віднести наступні заходи:

- встановлення диференційованих цін може змістити частину попиту з пікового часу на періоди затишку (що дуже важливо для транспорту, з огляду на нерівномірність перевезень);

- можна навмисно культивувати попит у періоди його спаду;

- у періоди максимального попиту можна пропонувати додаткові послуги як альтернативу для чекання своєї черги клієнтів. Для транспорту це також актуально і, насамперед, втілюється в роботі вокзальних комплексів;

- для управління рівнем попиту можна ввести систему попередніх замовлень [15].

Маркетинговий підхід до функціонування логістики дає свої результати. Так, у Японії для підвищення конкурентоздатності й ефективності обслуговування пасажирів приватні залізничні компанії застосовують комплексний маркетинговий вплив, що дозволяє розширити коло споживачів транспортних послуг і підвищити якість обслуговування. Для цього здійснений ряд організаційно-технічних мір, спрямованих на модернізацію і відновлення рухомого складу, автоматизацію бронювання і продажу місць на пасажирські потяги, розробку більш зручного графіка руху дальніх і приміських потягів. Крім того, залізничні компанії активно просувають на ринок послуги, не пов'язані прямо з перевезеннями пасажирів або є складовою частиною транспортної сфери (торгівля, туризм). Такий підхід дозволив залізничним компаніям обходитися без державних дотацій і діставати прибуток. Компанії змогли відмовитися від практики регулярного підвищення тарифів і застосовувати гнучке цінове регулювання, орієнтоване на цільові групи споживачів транспортних послуг. Завдяки

успішним результатам діяльності усунуті практично всі передумови виникнення трудових конфліктів [16].

Збутова логістика полягає в дослідженні рівня задоволення потреб споживачів, розширенні послуг, що надаються транспортним підприємством, оцінці фінансових результатів маркетингових операцій. Основні завдання логістики збуту: стабільна реалізація транспортних послуг; погашення впливу ринкових ризиків; поліпшення маркетингової діяльності підприємства. Логістика збуту припускає також раціональну організацію збуту матеріальних засобів. Основними функціями збуту матеріальних цінностей є: проведення маркетингових досліджень; формування портфеля замовлень; планування своєчасного виготовлення продукції; організація відвантаження; контроль процесу виконання договорів постачання [17].

У загальному випадку логістика збуту пов'язана з організацією постачань продукції споживачеві, визначенням каналів розподілу, способів, методів і форм збуту, управлінням запасами готової продукції.

За характером ресурсів, що використовуються транспортна логістика може бути: матеріальною, інформаційною, фінансовою або соціальною. У сфері матеріальної логістики основу логістичного потоку складають: транспортні засоби, вантажно-розвантажувальні механізми, вагове господарство, складські спорудження, засоби зв'язку і передачі інформації. У більшості випадків транспортна логістика займається матеріальними потоками (перевезення вантажів та пасажирів). При цьому фінансові, інформаційні сервісні потоки виступають як допоміжні. Крім того необхідно підкреслити, що з загального логістичного ланцюга можна виділити стадії, або ділянки, для яких існують свої матеріальні і супутні потоки [18].

Якщо говорити про інформаційну складову транспортної логістики, то треба підкреслити, що інформація повинна бути оперативною, з високим рівнем точності, при відсутності упередженості стосовно споживачів послуг. Для ефективності аналізу інформаційної діяльності логістики необхідно приймати усю логістичну систему як базу функціонально обмежених логістичних підсистем, робота яких як єдиного цілого забезпечується інформаційною логістикою на мірі її власних підсистем.

Інформаційна логістика добре поєднується з комп'ютерними технологіями. Комп'ютерна система приносить обопільну користь. По-перше, така система оптимізує управління матеріально-технічного постачання, що ускладнюється з часом. Для компактного виробництва з синхронним

видом постачання, такого як "точно в строк", висококваліфікований персонал і є розвинена координація руху матеріалу, що поступає, стає усе більш значимою [19].

По-друге, оптимізація роботи інформаційної логістики при обміні даними постачань впливає на підвищення рівня управління запасами. Поширюваний на мережу фірм обмін постачальницькими даними дозволяє виробникові зменшити витрати, пов'язані з постачанням роботи повного логістичного ланцюга. Оптимізував її роботу, виробник отримує відчутну економію. Отримана економія ділиться певними долями між виробником, постачальником і транспортною компанією. При цьому відшкодовуються витрати, вкладені в створення і утримання актуальних інформаційних систем, і створюється додатковий прибуток від їх застосування.

Найменш вивченою областю логістики є нині механізм фінансового обслуговування матеріальних потоків. У спеціальній літературі взагалі не розглядається частина питань, що стосуються його змісту. Існують точки зору, що значно розрізняються, по іншій частині питань. Вже при визначенні суті фінансових потоків виникають певні відмінності.

При будь-яких способах організації підприємницької діяльності завжди існували в тому або іншому вигляді фінансові потоки. Найбільша ефективність їх руху, як показала практика, досягається шляхом використання логістичних принципів регулювання матеріальних і фінансових ресурсів, що призводить до формування нового терміну - логістичний фінансовий потік.

Основним завданням фінансового обслуговування товарних потоків в логістиці є забезпечення їх руху фінансовими ресурсами в потрібних об'ємах, в певні терміни і із застосуванням найбільш оптимальних джерел фінансування [20].

За характером домінуючої мети виділяють логістику перевезень, кількості; часу; місця; витрат. Безумовно, бажаним є досягнення усіх цілей: перевезти що потрібно, якісно, у встановлений час, встановленому споживачу і з мінімальними витратами. Але на практиці не завжди всі цілі досягаються. У більшості випадках «жертвують» саме якістю, іноді часом або витратами. Але реалізація логістичної концепції розвитку транспорту неможлива без поліпшення якості транспортного обслуговування. Важливою умовою забезпечення конкурентоздатності вітчизняних залізниць є розвиток сервісу на рівні світових стандартів, що дозволяє більш повно задовольняти запити споживачів [21].

Досвід високорозвинених країн доводить, що реалізувати сучасні вимоги до логістики здатні тільки спеціалізовані компанії. У них накопичений багатий досвід в логістичному управлінні, працює

інфраструктура - складські приміщення, транспортно-розподільна мережа, парк транспортних засобів, консалтингові і девелоперські підрозділи та ін. Великі логістичні оператори беруть на себе виконання усіх логістичних завдань клієнтів і пропонують разом зі зберіганням і дистрибуцією послуги з упаковки, сортування товару, а також інформаційні, консалтингові, фінансові, (банк Базис) і страхові послуги (страхова компанія МСК).

Висновки. Таким чином, логістика як етап конкурентної боротьби, як підприємницький світогляд, як епоха розвитку економіки і наукова діяльність, спрямована на оптимізацію способів і методів взаємодії окремого підприємства з її постачальниками і одержувачами продукції в конкурентному ринковому середовищі. Для ефективного розвитку логістики необхідно зайнятися зміною концепції управління і відновлення рухомого складу в обсягах, що забезпечують задоволення потреб споживачів у будь-який час року. Наявність необхідних технічних засобів варто розглядати як об'єкт, без якого перевезення виконуватися не можуть, а, отже, не може бути і доходів від перевезень.

Повна і розгорнута класифікація транспортної логістики дозволяє в загальній логістичній системі швидше виділити невирішені (проблемні) зони, що забезпечує ухвалення своєчасного управлінського рішення в області розвитку логістики.

Необхідно враховувати, що розвиток світової транспортної системи, у тому числі європейської, у даний час відбувається на основі глобальної логістики, що відкриває нові можливості для формування нових цілей.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Джеймс Р. Сток. Стратегическое управление логистикой [Текст] / Джеймс Р. Сток, Дуглас М. Ламберт / Пер. с англ. / Переводчик В. Егоров. – М.: Инфра - М, 2005 – 268 с.

2 Елагін Ю.В. Сутність та роль іноваційно-логістичних підходів в підвищенні ефективності обслуговування пасажирів / [Текст] / Ю. В. Елагін // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013 - № 44 - с. 44 - 46.

3 Саркисов С.В. Управление логистикой [Текст]: учеб. пособ. / С. В. Саркисов – М. : Дело, 2004. – 368с.

4 Кондратюк М. В. Формування логістичного сервісу на залізничному транспорті України / [Текст] / М. В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013 - № 44 - с. 54 - 55.

5 Перспективы развития транспортной инфраструктуры и логистики в Украине

- [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/301>.
- 6 Перспективы создания и развития логистических центров и парков в Харьковском регионе [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://xreferat.ru/53/267-1-perspektivy-sozdaniya-i-razvitiya-logisticheskikh-centrov-i-parkov-v-harkovskom-regione.html>.
- 7 Аксенов И.М. Основы маркетинга услуг в сфере пассажирских перевозок [Текст] / И. М. Аксенов. – К.: КМУГА. – 1999. – 185 с.
- 8 Дональд Бауэрсокс. Логистика. Интегрированная цепь поставок [Текст] / Дональд Бауэрсокс, Дэвид Клосс. – М.: Олимп - Бизнес, 2008. – 640 с.
- 9 Кириченко А. В. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем [Текст]: / А. В. Кириченко - 2-е изд., доп. и перераб. / под ред. А.В. Кириченко. – СПб.: Питер, 2004. – 506с.
- 10 Теплинская Н. Железнодорожные перевозки грузов по России [Електронний ресурс]: Логистик&Система. – 2005. - №5 - Режим доступу: <http://www.logistpro.ru/66/>
- 11 Савин В.И. Перевозки грузов железнодорожным транспортом [Текст]: справочное пособие / В. И. Савин. – М.: Издательство «Дело и Сервис», 2003. – 528с.
- 12 Дикань В. Л. Экономика предприятия [Текст]: учеб. пособие / В. Л. Дикань, Е.В. Шраменко, Н. В. Якименко. – Харьков: УкрГАЗТ, 2008. – 346 с.
- 13 Миротин Л. Б. Логистика: управление в транспортно-логистических системах [Текст]: учеб. пособ. / Л. Б. Миротин; под ред. д-ра техн. наук, проф. Л. Б. Миротина. – М.: Юристъ, 2002. – 414с.
- 14 Елизарьев Ю.В. Маркетинг пассажирских перевозок [Текст] / Ю. В. Елизарьев, Е. А. Юркова, К. А. Сенцова // Железнодорожный транспорт. – 2002. - №7. – С. 27-31.
- 15 Аксенов И.М. Логистика в сфере пассажирских перевозок [Текст] / И. М. Аксенов // Залізничний транспорт України. – 2004. - №2. – С. 52-58.
- 16 Трофимов А.М. Тарификация структурная реформа на железных дорогах России [Текст] / А. М. Трофимов // Аналитический вестник Совета Федерации ФС РФ. - 2002. - №26(182) – С. 87 - 95.
- 17 Гаджинский А.М. Практикум по логистике [Текст]: / А. М. Гаджинский –2-е изд., перераб. и доп. – М.: Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 2001. – 180с.
- 18 Таран С. Как организовать склад. Практические рекомендации профессионала [Текст] / С. Таран. - М.: Альфа - Пресс, 2008. – 240 с.
- 19 Алесинская Т. В. Основы логистики. Функциональные области логистического управления [Текст] / Т.В. Алесинская. – Таганрог: Издательство ТГИ ЮФУ, 2009. – 79 с.
- 20 Серебрин В. Д. Основы логистики [Текст]: учеб. пособ. / В.Д. Серебрин. – Таганрог: Издательство ТРГУ, 2004. – 306 с.
- 21 Аникин Б. А. Логистика [Текст]: учебник / Б. А. Аникин; под ред. Б.А. Аникина: 3-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2004. – 368с.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.*

УДК 338.2:658.5

ВПРОВАДЖЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ПРИНЦИПІВ В ПРОЦЕС НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Федорко І.П., здобувач (УкрДАЗТ)

Доведено, що нині на державному та галузевому рівнях мають бути надані можливості та усунені перепони для формування інтегрованої транспортно-логістичної системи. Встановлено доцільність застосування принципів логістики та розробки концепції створення системи інтегрованих транспортно-логістичних центрів на базі інфраструктури залізничного транспорту. Інтегровані транспортно-логістичні центри є функціональними елементами логістичної системи транспортного вузла, будучи однією з ланок логістичного ланцюга з доставки вантажів між постачальником і споживачем. Головне завдання інтегрованого транспортно-логістичного центру - розширення наданого комплексу транспортно-логістичних послуг і зниження їх вартості за рахунок концентрації в єдиному