

“Логістика” №416. Львів: НУ”ЛП” . – 2001 – С.262-270. 7. Дадьо Я., Лассак В. Е-торгівля – нова логістика. Вісник “Логістика” №424. Львів: Національний університет “Львівська політехніка”. – 2001 – С.283-289. 8. Амелін Б.В. Використання мережі Intertnet у маркетинговій і логістичній діяльності. Вісник “Логістика” №472. Львів: Національний університет “Львівська політехніка”. – 2003 – С.203-210. 9. Крикавський Є.В. Логістика. Основи теорії: Підручник – 2-е вид. – Львів: Національний університет “Львівська політехніка” (Інформаційно-видавничий центр “ІНТЕЛЕКТ +”ІПП), “Інтелект-Захід”, 2006. – 456 с. 10. Костюк О.С., Крикавський Є.В. Логістичний оператор чи інтегратор? Проблемы подготовки профессиональных кадров по логистике в условиях глобальной конкурентной среды. Сборник докладов III Международной научно- практической конференции. – К., 2005. – С. 137. 11. Матеріали I Міжнародного форуму “Логістика в Україні – 2006: управління ланцюгами поставок”. 12. www.colliers.com. 13. Дыбская В.В. Логистика складирования. М.: Альфа-Прес, 2005. – 208 с.

УДК 658.7

О.І. Черноус

Донецький інститут автомобільного транспорту

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНИХ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ АВТОТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

© Черноус О.І., 2007

Висвітлено теоретичні аспекти і роль системного підходу до формування регіональних логістичних систем автотранспортного комплексу, запропоновано засоби державного регулювання логістичними системами в галузі автомобільного транспорту.

The theoretical aspects and role of systems approach lighted up forming of the regional logistic systems of motor transport complex, the offered facilities of the state adjusting by the logistic systems in industry of motor transport.

Постановка проблеми. Проблема формування логістичних систем в контексті системного підходу цікавить як вітчизняних, так і західних вчених. Багато наукових і навчально-методичних праць стосуються обґрунтування загальних принципів, функцій логістичних систем, їхньої класифікації для різних галузей економіки [1, 2, 3]. Сьогодні дуже важливе місце займає розроблення регіональних логістичних систем в автотранспортній галузі.

Незважаючи на все більшу кількість наукових і науково-методичних праць в цій галузі, теоретичні основи формування логістичних систем автотранспортного комплексу в контексті системного підходу розроблено недостатньо. Відсутні концептуальні підходи до створення логістичних систем суспільного пасажирського автомобільного транспорту, організації вантажних перевезень та обслуговування автотранспортних засобів, управління автотранспортним комплексом. Також не приділяється належної уваги визначенню характеру зв'язків між зазначеними вище логістичними системами.

Формулювання цілей статті. Метою цієї статті є висвітлення теоретичних аспектів і ролі системного підходу у формуванні регіональних логістичних систем в галузі автомобільного транспорту для удосконалення державного регулювання цієї галузю.

Виклад основного матеріалу. При формуванні макрологістичних систем автотранспортного комплексу необхідно враховувати специфічні особливості різних регіонів (економічні, географічні, соціальні, екологічні тощо). Особливо актуальним для нашої країни вважається врахування регіональ-

них аспектів формування макрологістичних систем суспільного транспорту, вантажних автотранспортних перевезень та обслуговування рухомого складу. Специфіка соціально-економічних і природно-кліматичних факторів у кожному регіоні визначає особливе співвідношення попиту та пропозиції на пасажирські і вантажні послуги як загалом, так і за видами транспортних засобів, тарифну політику, використання рухомого складу різних форм власності та інші регіональні особливості. Великий вплив на формування макрологістичних структур автотранспортного комплексу чинять регіональні фактори: дорожні комунікації, інфраструктура (експлуатаційні транспортні підприємства, наявність автостанцій), маршрутні мережі вантажних і пасажирських перевезень тощо.

Хоча кожен регіон має визначену специфіку обслуговування населення пасажирськими перевезеннями і організацію вантажних перевезень, є загальні моменти, які необхідно враховувати, формуючи регіональну логістичну систему автотранспортного комплексу:

- 1) мета і задачі синтезу таких систем у регіоні;
- 2) види і характеристики матеріальних, сервісних і супутніх їм інформаційних і фінансових потоків;
- 3) характеристики дорожньо-транспортного комплексу регіону;
- 4) стан інфраструктури регіонального автотранспортного комплексу;
- 5) демонополізацію автотранспортних послуг у регіоні;
- 6) правове поле, що визначає галузеві особливості функціонування окремих елементів автотранспортного комплексу.

Логістичні системи автотранспортного комплексу належать до макрологістичних, зі своїми специфічними особливостями, задачами і функціями. Досвід США і багатьох країн Західної Європи у формуванні регіональних макрологістичних систем автотранспортного комплексу показує, що вони розвиваються у таких напрямках:

- створення великих регіональних логістичних центрів (суб'єктів управління), що координують роботу різних систем автотранспортного комплексу (об'єктів управління макрологістичної системи). Необхідно забезпечувати рівновігідні умови функціонування всім ланкам системи автотранспортного комплексу різних форм власності;
- формування інформаційно-керуючого каналу макрологістичної системи суспільного автомобільного транспорту, що забезпечує ефективний розподіл транспортних послуг на маршрутній мережі;
- формування інформаційно-керуючого каналу макрологістичної системи вантажних перевезень автомобільним транспортом;
- формування раціонального фінансового потоку названої системи в регіоні для обслуговування соціально значущих, але нерентабельних пасажирських маршрутів.

Все вищезазначене дає змогу підвищити якість і надійність перевезень і обслуговування рухомого складу, зменшити логістичні витрати у сфері створення і реалізації автотранспортних послуг, оптимізувати для підприємств автомобільного транспорту відповідно до необхідного обсягу перевезень рівень запасу матеріальних ресурсів, прискорити й оборотність. Практика формування у провідних країнах світу показує, що при цьому підвищується якість обслуговування пасажирів за рахунок скорочення втрат часу на очікування транспортних засобів на 5–30%, зменшення часу поїздки на 8–12 %. Своєю чергою, транспортні витрати скорочуються на 10–20%, а оборотність матеріальних ресурсів збільшується на 20–40%.

На основі системного підходу формування регіональної системи автотранспортного комплексу можна подати у вигляді етапів, зображених на рис. 1.

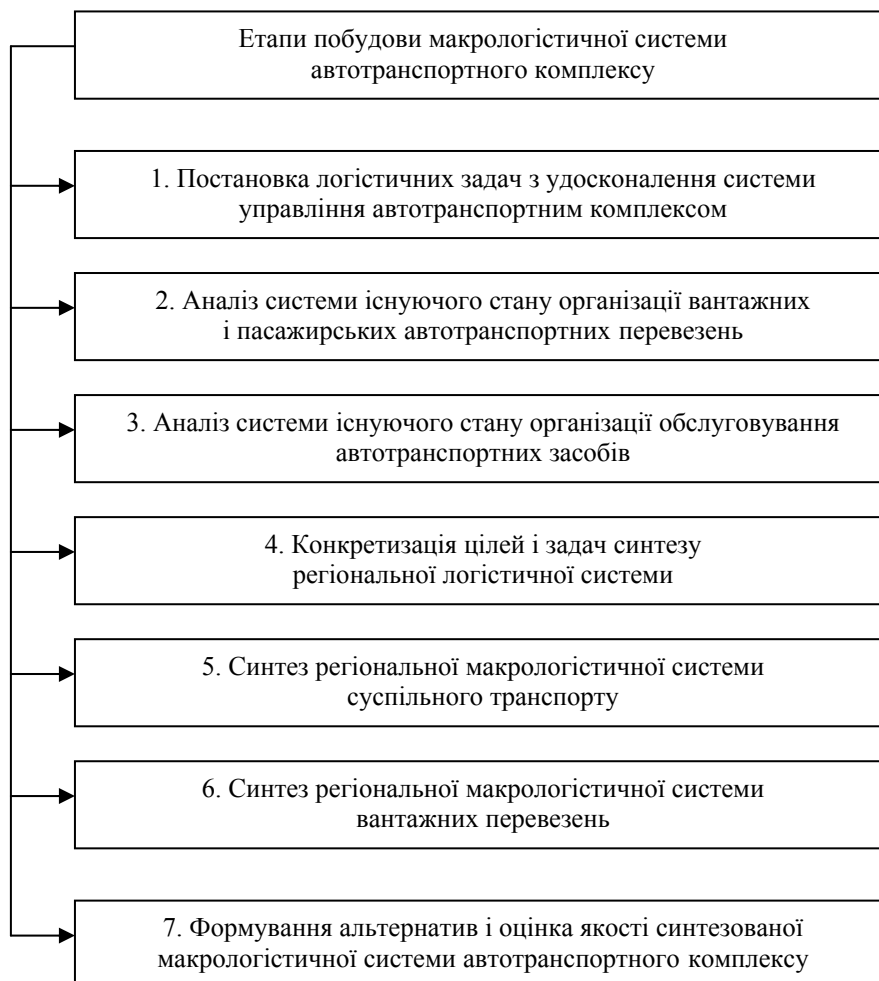
Початковим етапом побудови логістичних систем автотранспортного комплексу є формування мети дослідження з урахуванням техніко-експлуатаційних, економічних і соціальних вимог з боку виробників і споживачів автотранспортних послуг. Необхідно враховувати, що ці вимоги специфічні і залежать від характеристик зовнішніх умов і ринкового середовища конкретного регіону, а також від економічних, фінансових, географічних, транспортних та інших обмежень.

На основі визначення мети і підцілей синтезу здійснюється комплексний аналіз системи організації вантажних і пасажирських перевезень автомобільним транспортом у регіоні (етап 2, 3),

під час якого визначається структура і розподіл у часі матеріальних, сервісних та інформаційних потоків. Оцінюється рівень взаємодії і кооперації різних систем автотранспортного комплексу – перевізної, обслуговуючої, ремонтної, управлінської, освітньої. Результатом статистичного аналізу є перевірка відповідності автотранспортної галузі потребам споживачів у послугах автомобільного транспорту. Предметом аналізу на цьому етапі є технологія і організаційна структура управління елементами автотранспортного комплексу, в результаті чого виявляються слабкі місця технологічного ланцюга та його інформаційного забезпечення. Аналіз дає змогу вивчити систему сервісного обслуговування пасажирів, виявити її недоліки, встановити характер взаємодії суб'єктів автотранспортного комплексу. Результати цього аналізу надають можливість конкретизувати мету дослідження і формулювання проблеми синтезу регіональних логістичних систем автотранспортного комплексу. Крім цього, на другому і третьому етапі здійснюється попередня побудова економіко-математичної моделі досліджуваного об'єкта.

Результатом четвертого, п'ятого і шостого етапів повинно бути визначення алгоритму оптимального управління матеріальними, сервісними, інформаційними і фінансовими потоками у системі. Також варто зазначити, що управління регіональною логістичною системою суспільного пасажирського автомобільного транспорту повинно здійснюватись за допомогою інформаційно-керуючого каналу. Він забезпечить безперервне спостереження за рухом автобусів на маршрутах, обмін інформацією між усіма ланками логістичної системи і ефективно управління перевезенням пасажирів.

Особливий акцент при дослідженні останнього етапу ставиться на вивченні і досягненні максимального рівня сервісу автотранспортних послуг з урахуванням інтегральних параметрів функціонування логістичної системи: надійності, адаптивності, економічності, екологічності, соціального ефекту.



Етапи побудови макрологістичної системи автотранспортного комплексу

Синтез регіональної логістичної системи автотранспортним комплексом повинен здійснюватись з урахуванням ряду вимог:

1) Оптимальність державного регулювання макрологістичної системи автотранспортного комплексу у регіоні. Таке регулювання повинно бути спрямоване на забезпечення найкращої взаємодії усіх елементів автотранспортного комплексу будь-якої форми власності. Умови функціонування автотранспортних підприємств на ринку пасажирських, вантажних і автообслуговуючих послуг повинні бути рівновигідними для будь-якого власника.

2) Багаторівнева система регулювання діяльності автотранспортних підприємств з перевагою регуляторних функцій регіонального рівня. Регіональний ринок автотранспортних пасажирських послуг жорсткіше регулюється державою, ніж регіональний ринок вантажних перевезень. Тому він потребує координації роботи з боку регіональних суб'єктів державного управління автомобільним транспортом. Відповідно до цього система регулювання суспільного автомобільного транспорту повинна бути багаторівнева, з перенесенням більшості регуляторних функцій з державного на регіональний рівень. Головне призначення державного центру повинно полягати у координуванні і регулюванні міжрегіональних пасажирських перевезень автомобільним транспортом і розробленні нормативно-правової бази функціонування суспільного транспорту;

3) Багатовимірність державного регулювання регіональної логістичної системи автотранспортного комплексу. Державне регулювання автотранспортним комплексом в регіоні не повинно обмежуватись лише економічними відносинами. Воно повинно мати системний характер і поширюватись на такі сфери: нормативно-правову, податкову, ліцензійну, фінансову, тарифну.

Схема державного регулювання логістичних систем автотранспортного комплексу

Сфера регулювання	Засоби регулювання	Мета регулювання
1. Нормативно-правова	Закони	Організація ринку вантажних і пасажирських перевезень Стандарти технічного та економічного стану автотранспортних засобів
	Постанови	
	Правила	
	Накази	
2. Податкова	Додаткові податки	Акумуляування грошових засобів для розвитку регіональних логістичних систем автотранспортного комплексу Збалансування попиту на пасажирські і вантажні перевезення автомобільним транспортом
	Податкові пільги	Стимулювання пропозиції пасажирських перевезень автомобільним транспортом
3. Ліцензійна	Контроль	Організація регіонального ринку вантажних і пасажирських перевезень Забезпечення виконання вимог законодавства у галузі автомобільного транспорту і відповідність встановленим стандартам
	Надання ліцензій	
4. Фінансова	Дотації	Підтримка соціально-значущих видів пасажирських перевезень
	Інвестиції	Розвиток інфраструктури автотранспортних підприємств, що займаються перевезеннями і обслуговуванням автотранспортних засобів
5. Тарифна	Обґрунтування тарифів	Формування ефективної тарифної системи на пасажирські перевезення Розрахунок обґрунтованих дотацій на пасажирські перевезення пільгових категорій населення, визначення її розміру Забезпечення соціально-прийняттого рівня тарифів на пасажирські перевезення
	Затвердження тарифів	
	Контроль за правильністю використання тарифів	

Вищенаведена таблиця дає змогу стверджувати, що перша з названих сфер державного регулювання визначає правовий статус галузі та межі нормативно-правового регулювання, у яких ведуть свою діяльність підприємства автотранспортного комплексу у регіоні. За допомогою податкових, ліцензійних і фінансових заходів регулюється ефективність функціонування автотранспортного

комплексу та якість послуг з перевезень і обслуговування рухомого складу. Тарифна сфера державного регулювання характерна тільки для системи пасажирських перевезень. Вона виконує найважливішу цільову функцію, яка визначає рівень задоволення потреб різних соціальних груп населення у пасажирських перевезеннях, ступінь їхньої соціальної захищеності, встановлює раціональні пропорції у обмінному процесі “виробник пасажирських послуг – пасажир – навколишнє середовище”.

1. Миротин Л.Б., Ташибаев Ы.Э. Системный анализ в логистике: Учебник. – М., 2002.
2. Доля К.В. Методы организации перевозок пассажиров в городах. – Харьков: Основа, 1992.
3. Родников А.Н. Логистика: Терминологический словарь. – М.: Экономика, 1995, 2000.

УДК 658.8

Т.В. Шарчук

Рівненський інститут слов'янознавства

ПРОГРАМА ПАРТНЕРСТВА У ДИСТРИБУЦІЇ ЯК ЧИННИК ДОПРОДАЖНОГО СЕРВІСУ

© Шарчук Т.В., 2007

Управління господарськими зв'язками – це порівняно нова і водночас стара сфера бізнесу, зміст якої полягає у встановленні ділових стосунків у логістичному ланцюзі і управління ними. В статті пропонуються конкретні заходи із впровадження програми партнерства у логістичному ланцюзі, розглядаються форми добровільних об'єднань, а також конкретні переваги учасників цієї програми.

Management by economic communications – this there is a relatively new and old sphere of business, sense of which consists in to establishment of business relations in a logistic chain and management by them. In the article concrete measures on introduction of the program of partnership in a logistic chain are offered, the forms of voluntarily unions, and also concrete advantages of participants of this program are considered.

Постановка проблеми. Управління господарськими зв'язками – порівняно нова назва старої і дуже важливої сфери бізнесу, зміст якої – встановлення ділових стосунків в логістичному ланцюгу та управління ними. Учасниками таких відносин є основні торгові партнери та постачальники логістичних послуг. Встановлення і підтримка ефективних господарських зв'язків вимагає серйозних змін в традиційній практиці управління. Керівникам необхідно навчитися управляти за допомогою співпраці та переконань, а не за допомогою примусу. Крім цього, керівники повинні добре освоїти методи управління на міжорганізаційному рівні.

Створення програм партнерства та союзів на основі логістичного сервісу – це область досліджена мало. Макротенденції в бізнесі спонукають менеджерів користуватись цими новими засобами придбання логістичних послуг. На практиці такі союзи націлені на підвищення конкурентоспроможності логістичного ланцюга та на підвищення ефективності постачальників логістичних послуг. Як розвивати успішну співпрацю серед учасників логістичного ланцюга, яке б сприяло покращанню допродажного логістичного сервісу – проблема актуальна та потребує подальших досліджень наукових праць та узагальнення практичного досвіду.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Хоча "мистецтво створення союзів" – порівняно нова область знань, у науковій літературі уже сформульовані підходи до створення різних добровільних об'єднань у дистрибуції, детально описані різні форми ділових зв'язків, які утворюють структуру каналів розподілу, описується досвід першопроходців. Дослідження відносин у логістичних каналах висвітлено в роботах Б.Дж. Ла-Лонда і М.К.Купера, Д.Л. Андерсена, Дональда Дж. Бауэрокса, Дейвида Дж. Клосса. Висвітлюючи сучасні тенденції в логістиці, партнерству як атрибуту логістичної досконалості приділено значну увагу в роботах Є. Крикавського та інших науковців, що працюють під його керівництвом.