

СУЧАСНІ ЛОГІСТИЧНІ ПРОЦЕСИ У ФОРМУВАННІ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

Шуть А.В., студентка групи ТТ-22-1, Гайкова Т.В., к. т. н, доц.
Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського

Важливу роль в національній економіці відіграє транспортування вантажів і пасажирів як вид економічної діяльності, що належить до сфери послуг. Значення транспортних послуг України визначається геополітичними, територіальними, соціальними та економічними чинниками. Сучасний етап розвитку національних транспортних організацій характеризується низкою позитивних змін, насамперед, конкурентоспроможність з допомогою реформування систем організації та управління. Отже, при розгляді сучасної національної транспортної системи необхідно проаналізувати тенденції, щоб потім екстраполювати їх на весь транспортний комплекс в цілому і визначити можливі перспективи розвитку [1].

Виходячи з транспортної політики більшості країн, даний вид комунікацій розглядається як структурно-технологічний зв'язок економіки держав та різних міжнародних співтовариств. Формування макрологістичних систем стає засобом ефективного задоволення великого діапазону потреб. У зв'язку з цим створення систем, заснованих на логістичній концепції, є ключовим у низці регіонів світу. Західні транспортні компанії, за плечима яких десятки років успішної роботи, мають величезний досвід побудови ефективної логістичної інфраструктури. Якщо раніше експедиторські, транспортно-експедиторські та складські компанії, здебільшого, прагнули швидше адаптуватися до постійних змін податкового чи митного законодавства, ігноруючи будь-які нововведення під управлінням компанією, нині виникає потреба у побудові системи стратегічного управління. На сьогоднішній день головним завданням експедиторських та транспортних компаній є організація та вдосконалення стратегічного управління на основі сучасних технологій логістики та загальної концепції управління якістю транспортних послуг.

Основні положення логістики, характерні для фірм виробників та споживачів продукції (пріоритет споживача, високий рівень сервісу, скорочення часу виконання замовлення та ін.) повною мірою відносяться і до підприємств транспортної галузі, які задіяні в логістичних системах. Відмінною рисою їхньої роботи в нових умовах конкуренції на ринку транспортних послуг стає розробка політики комплексного вирішення транспортних та пов'язаних із ними проблем на іншому, якісно високому рівні [2].

Політика транспортних підприємств у галузі комунікацій має на меті інформувати клієнтів про запропоновані пакети послуг, а також постійно впливати на клієнтську базу, щоб вона могла використовувати послуги у якомога більшому обсязі. Інша мета цієї політики – є сприяння розширенню та покращенню взаємодії між транспортними компаніями та вантажовідправниками за допомогою використання комп'ютерних технологій та, передусім, електронного обміну даними.

Головною сферою діяльності логістичних компаній залишається відповідне обслуговування та управління матеріальними та інформаційними потоками [3-7]. Проте об'єднання «під дахом» однієї компанії різноманітних функцій широкого асортименту веде до створення нових структур – універсальних логістичних компаній. Такі компанії в змозі взяти на себе зобов'язання забезпечити не тільки логістичний сервіс, а й весь комплекс щодо обігу товарної продукції: закупівлю

товарів, перевезення, зберігання, страхування вантажів, їх сортування та комплектування, інформаційне обслуговування, розміщення замовлень.

Очікується, що найближчими роками подібні універсальні логістичні компанії стануть основною формою організації посередницьких та транспортних систем. В умовах розвитку нових технологій та інформатизації, компанії логістичного характеру об'єднують навколо себе інформаційними мережами компанії виробників, торгових посередників і споживачів, створюють нові сфери діяльності і навіть нові галузі національних господарств.

Очевидно, що для створення транспортно-логістичного кластера в регіоні поряд зі створенням мультимодального транспортного вузла та його інфраструктури необхідні керівники із сучасним інжиніринговим мисленням, вмінням організувати оптимальні потоки, у тому числі логістичний сервіс: страхування вантажів, ремонт рухомого складу, готельний бізнес, митні послуги.

Так, вибір стратегії організації транспортування має відповідати обраній концепції управління запасами для підприємства. На цей час сформувалися три концепції управління запасами. Концепція максимізації запасів ставить за мету підвищення ефективності виробництва, забезпечення обслуговування споживачів, страхування збоїв поставок, захист від підвищення закупівельних цін, економію на оптових знижках, економію на транспортуванні, що визначає позитивне ставлення до запасів. Концепція оптимізації запасів полягає у визнанні доцільності утримання запасу, але в оптимальному розмірі. Концепція мінімізації запасів увібрала негативні наслідки високого рівня запасів: низька якість, нездатність виробляти продукцію дрібними партіями, невміння правильно планувати та купувати необхідний товар, збій у виробництві, збій у постачання продукції [8].

Посилення конкуренції на ринку транспортно-логістичного сервісу та підвищення якості обслуговування клієнтів вимагають від учасників інтеграційного ланцюга постачання узгоджених стратегій транспортування продукції та концепцій управління запасами. Таким чином, підвищуються вимоги до послуг автотранспортних підприємницьких структур: вибір виду транспорту доставки, довжина та вибір маршрутів під час транспортування на далекі відстані великими партіями вантажів для організацій споживачів, які застосовують у своїй діяльності концепцію максимізації запасів та кардинально протилежне – транспортування малими партіями часто на невеликі відстані під час вибору концепції мінімізації запасів.

З одного боку, транспортні підприємства, що перевозять вантажі з вищою швидкістю, встановлюють підвищені тарифи на свої послуги, з іншого – чим повільніше здійснюється транспортування, тим більше часу запаси знаходяться у дорозі та є недоступними для використання. При виборі найбільш оптимального методу та варіантів транспортування необхідно дотримання балансу між швидкістю та витратами. Як правило, закупівля організацією більшої партії продукції призводить до зниження тарифів на перевезення, але неминуче створення значних складських запасів. Бажання мінімізувати запаси призводить до збільшення втрат від втраченого продажу, збільшення ризику, пов'язаного з транспортуванням, зростання сукупних витрат на транспортування за традиційною моделлю управління підприємством, в основі якої закладено концепцію максимізації запасів.

Література.

1. Данилків Х. П., Горбова Х. В., Побурко О. Я. Інноваційний розвиток транспортної системи України. Науковий вісник НЛТУ України. 2018, Т. 28, № 4. С. 31–35.
2. Безугла Л.С., Юрченко Н.І., Ільченко Т.В., Пальчик І.М., Воловик Д.В. Логістика: навч. посіб. Дніпро: Пороги, 2021. 252 с.
3. Гайкова Т. В., Загорянський В. Г., Леонтович А. О. Впровадження цифрових технологій в управління ланцюгами постачань. Центральнoукраїнський науковий вісник. Технічні науки. 2023. Випуск № 7 (38), ч. I. С. 222–228. DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2023.7\(38\).1.222-228](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2023.7(38).1.222-228).
4. Pavlenko O., Muzylyov D., Ivanov V., Bartoszek M., Jozwik J. Management of the grain supply chain during the conflict period: case study Ukraine. Acta Logistica. 2023. № 10(3), P. 393-402.
5. Калініченко О. П., Павленко О. В., Нефьодов В. М. Оптимізація рішення задач оперативного планування вантажних перевезень на автомобільному транспорті. Комунальне господарство міст. 2018. № 142. С. 108–113.
6. Павленко О.В., Музильов Д.О., Медведєв Є.П. Модель функціонування логістики для постачання спеціалізованих транспортних засобів в контейнерах із підприємств Північної Америки в Україну. Комунальне господарство міст, Т. 1, Вип. 182, 2024, С. 248-253.
7. Гайкова Т. В., Мороз М. М., Загорянський В. Г., Буренніков Ю. Ю. Проектний аналіз цифрових технологій в управлінні ланцюгом постачань. Вісник машинобудування та транспорту. Вінниця: ВНТУ, 2023. Випуск № 1 (17). С. 17-22. DOI: <https://doi.org/10.31649/2413-4503-2023-17-1-17-22>
8. Мороз М., Загорянський В., Гайкова Т., Кузев І. Використання методів дослідження операцій для оптимізації автомобільних перевезень масових вантажів в агропромисловому комплексі. Вісник Національного технічного університету «ХПІ». Серія: Нові рішення у сучасних технологіях. Харків: НТУ, 2022. Випуск № 1(11). С. 44–50. DOI: <https://doi.org/10.20998/2413-4295.2022.01.07>