

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Визначено теоретичні основи формування та функціонування логістичної системи залізничного транспорту України.

Ключові слова: логістична система, залізничний транспорт, ефективність, оптимізація

Определены теоретические основы формирования и функционирования логистической системы железнодорожного транспорта Украины.

Ключевые слова: логистическая система, железнодорожный транспорт, эффективность, оптимизация

Theoretical basis of formation and functioning of the logistics system of railway transport in Ukraine.

Keywords: logistical system, railway transportation, efficiency, optimization

Постановка проблеми

З 90-х рр. ХХ ст. почався новітній етап розвитку логістики. Інтенсивна глобалізація світової економіки вплинула на подальші зміни в теорії та практиці логістики. Це сприяло створенню національних та міжнародних спеціалізованих спілок та асоціацій логістики, які крім підрозділів, що займаються просуванням потоків, мають дослідницькі центри, консультаційні відділи, банки інформації, навчальні центри та ін. Глобальні тенденції в бізнесі дозволили розширити перелік логістичних послуг (відстроєння, перевалка, масовий випуск продукції під замовлення, пряма доставка, управління запасами продавця, синхронізоване переміщення матеріалів), скоротити кількість постачальників та сформувати довгострокове співробітництво з логістичними посередниками, удосконалити методи управління логістичними процесами.

На жаль, сьогодні залізничний транспорт відстає за рівнем впровадження логістичних принципів у діяльність, що суттєво зменшує його ефективність. Як результат відставання від залізниць сусідніх держав за кількістю та якістю впроваджених логістичних технологій, обсягами комбінованих перевезень, швидкістю перевезення вантажів тощо. Зазначене дозволяє визначити актуальність формування логістичної системи залізничного транспорту, що розглядається як необхідне підґрунтя забезпечення його ефективності та конкурентоспроможності.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми

Логістика, логістичні принципи товароруку, механізми формування та функціонування мікро- та макрологістичних систем, методичні підходи до визначення ефективності їх організації цікавлять багатьох вітчизняних та закордонних вчених: О. О. Бакаєва, В. Л. Диканя, Р. Р. Ларіну, О. П. Кутах, В. Є. Ніколайчук, О. Д. Омельченко, Ю. В. Пономарьову, Н. Б. Пукіш, О. М. Тридід, Т. В. Щолокову та ін. [1-9]. Незважаючи на значну кількість робіт щодо розвитку логістичних систем, в Україні залишається значна кількість проблем, які ускладнюють їх впровадження на залізничному транспорті. А тому метою статті пропонується визначити розгляд концептуальних основ формування та функціонування логістичної системи залізничного транспорту України.

Виклад основного матеріалу дослідження

В історії людства не було періоду такого бурхливого розвитку, як у повоєнний період. Його важливий фактор - здатність в першу чергу ефективно, швидко і безперебійно здійснювати перевезення. Це отримало назву логістики, покликання якої в вузькому сенсі – доставка потрібних товарів у місце призначення в узгоджені терміни, у належному стані й за прийнятною ціною. Настільки оманливо проста на перший погляд характеристика приховує складну реальність сучасного інтегрованого логістичного

управління матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками.

Історично склалися чотири фундаментальні парадигми логістики: аналітична, технологічна, маркетингова, інтегральна. Кожна з парадигм означає рівень логістичного розвитку підприємства, якому відповідають свої критерії.

Згідно з досвідом розвинутих країн, використання логістичних систем дозволяє зменшити загальні логістичні витрати майже на 12-35 %, транспортні витрати на 7-20 %, а витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи та збереження матеріального потоку на 15-30 %, а також прискорити швидкість обігу матеріальних ресурсів на 20-40 % та скоротити їх запаси на 50-200 %.

До основних логістичних принципів належать такі:

- системний підхід, який проявляється у розгляді всіх елементів логістичної системи як взаємопов'язаних і взаємодіючих для досягнення єдиної мети управління. Відмітною особливістю системного підходу є оптимізація функціонування не окремих елементів, а всієї логістичної системи в цілому;

- принцип тотальних витрат, а саме: облік всієї сукупності витрат управління потоками транспортних послуг та пов'язаними з ними інформаційними та фінансовими потоками по всьому логістичному ланцюгу;

- принцип глобальної оптимізації. При оптимізації структури або управління в логістичній системі необхідно узгодження локальних цілей функціонування елементів системи для досягнення глобального оптимуму;

- принцип логістичної координації і інтеграції - досягнення узгодженої, інтегральної участі всіх ланок логістичної в управлінні логістичними потоками при реалізації цільової функції;

- принцип загального управління якістю - забезпечення надійності функціонування і високої якості роботи кожного елемента логістичної системи для забезпечення загальної якості сервісу;

- принцип стійкості та адаптивності. Логістична система повинна стійко працювати при допустимих відхиленнях параметрів і факторів зовнішнього середовища. При значних коливаннях стохастичних факторів зовнішнього середовища логістична система повинна пристосовуватися до нових умов, змінюючи програму функціонування, параметри та критерії оптимізації.

Об'єктивна необхідність функціонування логістичних систем пов'язана зі складністю,

різноманітністю завдань, які необхідно вирішувати суб'єктам господарювання в процесі своєї діяльності, та з тенденціями, що складаються в міжнародній практиці (кооперування та об'єднання заради оптимізації витрат, доходів, завоювання ринків збуту, утримання на ринку, збільшення частки на ринку, завоювання споживачів та ін.).

Звернемося до теорії систем, що надасть можливість отримати риси логістичних систем.

Автори [7, с. 61] характеризують систему як сукупність функціонально співвіднесених елементів, що перебувають у відношеннях і зв'язках один із одним, утворюють певну цілісність, єдність і визначають її призначення.

За визначенням, що пропонує В. Є. Николайчук, логістична система – це економічна система, яка має високі адаптивні властивості в процесі виконання комплексу логістичних функцій і операцій і формується з декількох підсистем, що інтегровані між собою та із зовнішнім середовищем [3, с. 53]. Такого самого підходу дотримується й О. М. Тридід [8, с. 134].

У роботі [9] під логістичною системою розуміється досить стійка сукупність ланок (структурних, функціональних підрозділів підприємства, а також постачальників, споживачів і логістичних посередників), взаємозалежних й об'єднаних спільним керівництвом логістичним процесом для реалізації корпоративної стратегії організації господарської діяльності.

Н. Б. Пукіш логістичну систему трактує як систему, що призначена для виконання логістичних функцій і операцій, що складається з різноманітних елементів, об'єднаних у підсистеми, тісно пов'язаних між собою [6].

Отже, логістична система є цілісною сукупністю елементів, що взаємодіють один з одним. Виділяють такі елементи логістичних систем: закупівля, склади, запаси, транспорт, інформація, кадри, збут. Елементи логістичних систем різноякісні, але одночасно сумісні. Між елементами логістичної системи є суттєві зв'язки, які із закономірною необхідністю визначають інтегративні якості системи. Зв'язки між елементами логістичної системи певним чином впорядковані, тобто логістична система має організацію. Логістична система має інтегративні якості, не властиві жодному з елементів окремо. Це здатність поставити потрібний товар в потрібне місце необхідної якості з мінімальними витратами, а також здатність адаптуватися до мінливих умов зовнішнього середовища.

Жодна логістична система не буде ефективно функціонувати без взаємного узгодження

економічних інтересів її учасників. Критерієм оптимізації діяльності її учасників повинен бути прибуток, а не витрати. Умовою виникнення логістичної системи є потенційна можливість отримання синергетичного ефекту. Синергетичний ефект є приростом прибутку учасників логістичної системи внаслідок інтеграції.

Кожний потенційний учасник логістичної системи самостійно приймає рішення щодо участі в ній. Основними етапами її формування є:

- 1) аналіз господарської діяльності підприємств-учасників та моніторинг зовнішнього середовища, що дає підстави визначити пріоритетні напрямки подальшого розвитку;
- 2) встановлення цілей та завдань, вирішення яких можливо тільки внаслідок взаємодії в межах логістичної системи;
- 3) розробка критеріїв ефективності логістичної системи, що дає підстави для вибору її учасників;
- 4) розробка варіантів сценаріїв реалізації взаємодії в межах логістичної системи та вибір найкращого із запропонованих на основі критерію ефективності;
- 5) організація взаємодії суб'єктів логістичної системи;
- 6) управління і контроль над діяльністю суб'єктів логістичної системи;
- 7) оцінка ефективності функціонування логістичної системи.

Метою побудови логістичної системи залізничного транспорту України є забезпечення оперативного керування перевезеннями вантажів, у тому числі в змішаному внутрішньодержавному й міжнародному сполученні.

Окремими цілями її створення є:

- підвищення продуктивності рухомого складу залізничного транспорту;
- прискорення доставки вантажів;
- збільшення якості процесу перевезення вантажів;
- комплексність послуг та розвиток взаємодії із суміжними видами транспорту.

Призначення логістичної системи залізничного транспорту - координація технологічної, технічної й організаційно-економічної взаємодії залізничного транспорту з постачальниками, споживачами та іншими видами транспорту при доставці вантажів у змішаному сполученні.

До підсистем логістичної системи залізничного транспорту належать:

- ресурсна підсистема – націлена на своєчасне забезпечення суб'єктів логістичної системи необхідними ресурсами (матеріальними, трудо-

вими, фінансовими та ін.) необхідної кількості та якості у визначені терміни. Її функціональними підсистемами є матеріальна, кадрова, фінансова, техніко-технологічна;

- управлінська підсистема – включає три функціональні підсистеми: підсистема наукового супроводу (до її компонентів належать економічні закони функціонування ринкових відносин, закони організації, наукові підходи до управління, сукупність методів управління); функціональна підсистема управління (реалізує загальні та конкретні функції управління – планування, організація, контроль, облік, регулювання, аналіз); організаційно-структурна підсистема (включає побудову виробничо-технологічної структури взаємодії суб'єктів логістичної системи та її організаційної структури);

- виробнича підсистема націлена на здійснення виробничого процесу, мета якого надання послуг відповідно до вимог споживачів, на основі логістичних принципів; забезпечує організацію ефективної доставки товарів та послуг на основі логістичних принципів;

- інформаційна підсистема забезпечує інформатизацію усіх процесів, що відбуваються в межах логістичної системи, та обіймається проблемою обміну інформацією суб'єктів логістичної системи із зовнішнім середовищем.

Узгодження економічних інтересів між підсистемами логістичної системи відбувається у декілька етапів, серед яких:

- 1) побудова моделі логістичної системи, що є сукупністю взаємодіючих підсистем;
- 2) аналіз основних напрямків діяльності логістичної системи;
- 3) ідентифікація взаємозв'язку між підсистемами логістичної системи;
- 4) ідентифікація взаємозв'язку логістичної системи із зовнішнім середовищем;
- 5) управління та контроль функціонування підсистем логістичної системи;
- 6) встановлення ефективності функціонування логістичної системи та механізму розподілу економічного ефекту між підсистемами.

До критеріїв ефективності логістичної системи залізничного транспорту ставляться такі вимоги:

- підвищення збереженості перевезених вантажів;
- прискорення доставки вантажів;
- прискорення обробки вантажів, контейнерів і вагонів на станціях;
- скорочення простоїв перевантажувальних механізмів;

- зміна рівня маршрутизації на залізничному транспорті.

Основою побудови логістичної системи залізничного транспорту мають бути такі принципи:

- постійність логістичних змін (необхідність удосконалення логістичних послуг та методів обслуговування потокових процесів; забезпечення високої точності виконання встановлених строків доставки вантажів, розширення сфери застосування технології «точно в строк»);

- комплексність розбудови та розвитку (створення нових та удосконалення існуючих об'єктів логістичної інфраструктури, які мають створити єдиний логістичний комплекс залізничного транспорту; більш раціональне використання наявної транспортної інфраструктури за рахунок підвищення продуктивності транспортних засобів);

- випереджаючий логістичний розвиток залізничного транспорту щодо підвищення обсягів транзитних перевезень, розбудови інфраструктури міжнародних транспортних коридорів (створення відповідних умов для підвищення транзитного потенціалу України та потенціалу міжнародних транспортних коридорів);

- системність підходу до логістичного розвитку залізничного транспорту (впровадження логістичної концепції діяльності на всіх ієрархічних рівнях залізничного транспорту, тобто як на рівні структурних підрозділів, так і на рівні залізничного транспорту у цілому);

- відповідність світовим тенденціям розвитку (створення належних умов для інтеграції залізничного транспорту України у світову транспортну систему).

Сьогодні особливої актуальності набуває створення логістичних центрів на базі залізничного транспорту, що є гарантією залучення додаткових вантажопотоків (зараз на залізничному транспорті функціонують логістичні центри в Луганську, Донецьку, Чопі, Харкові, Києві). Такі центри мають державне значення, оскільки створюються для поліпшення діяльності підприємств різних галузей економіки країни та повинні мати розгалужену мережу регіональних центрів.

Висновки

Підсумовуючи вищевикладене, необхідно зазначити, що створення логістичної системи залізничного транспорту залежить від:

- державної підтримки перетворень у логістичній сфері залізничної галузі, що передбачає законодавчо-нормативну та фінансову підтримку логістичного розвитку;

- удосконалення систем інформаційних та телекомунікаційних зв'язків для поєднання суб'єктів усіх підсистем логістичної системи;

- формування системи підготовки висококваліфікованих кадрів у сфері логістики на транспорті.

Розбудова логістичної системи залізничного транспорту України – дієвий шлях збільшення його конкурентоспроможності та ринку внутрішніх на міжнародних перевезень.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Дикань, В. Л. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем [Текст] / В. Л. Дикань, Я. М. Панчишин // Вісн. економіки транспорту і промисловості: зб. наук. пр. – Х.: УкрДАЗТ, 2009. - № 26. – С.60–63.

2. Ларіна, Р. Р. Формування та забезпечення надійності регіональних логістичних систем: монографія [Текст] / Р. Р. Ларіна. – Донецьк: «Норд-Пресс», 2005. - 284 с.

3. Николайчук, В. Е. Логистика: теория и практика управления [Текст]: учебн. пособие / В. Е. Николайчук, В. Г. Кузнецов.- Донецк: НОРД-ПРЕСС, 2006. – 540 с.

4. Омельченко, О. Д. Створення логістичної системи керування вантажопотоками на залізничному транспорті [Текст] / О. Д. Омельченко, С. О. Артемчук // Зб. наук. пр. ДЕГУТ. Сер. Транспортні системи і технології. - 2007. - Вип. 12. – С. 141-145.

5. Пономарьова, Ю. В. Логистика [Текст]: навч. посіб. / Ю. В. Пономарьова. – К.: Центр навчальної літератури, 2003. – 192 с.

6. Пукіш, Н. Б. Моделі оцінки та аналізу в логістичних системах підприємства [Текст]: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук / Н. Б. Пукіш. - Хмельницький, 2003. – 16 с.

7. Теоретичні засади логістики [Текст]: підручник: у 2 т. / Бакаєв О. О., Кутах О. П., Пономаренко Л. А. – К.: Київ. ун-т економіки і технологій транспорту, 2003. - Т. 1. – 430 с.

8. Тридід, О. М. Логистика [Текст]: навч. посіб. / О. М. Тридід.- К. : Знання, 2008. – 566 с.

9. Щолокова, Т. В. Формування логістичної системи металургійного підприємства [Текст]: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук / Т. В. Щолокова. — Луганськ, 2007. — 21 с.

Надійшла до редколегії 06.02.2011.

Прийнята до друку 28.03.2011.