

обслуговування вантажовласників являється множина i -их видів ресурсів R_{ij} , що витрачаються при застосуванні j -ої технології транспортного обслуговування вантажовласників, які забезпечують E_j -ий результат роботи системи. В якості керуючого впливу на систему пропонується розглядати k -ий вид керуючої ресурсозбереженням технології управління транспортним обслуговуванням, яка характеризується величиною питомих витрат z_k -ого виду ресурсу, що витрачається при застосуванні відповідної технології.

Застосування керуючого впливу призводить до зміни техніко-економічних параметрів та характеру взаємозв'язків між ресурсами та результатами (об'ємними показниками) функціонування системи транспортного обслуговування. Для оцінки ефективності застосування керуючої ресурсозбереженням технології застосовується відносний показник, що характеризує ресурсоємність процесу транспортного обслуговування вантажовласників та залежить від умов транспортного процесу та систем управління ресурсоспоживанням.

[1] Гурч Л.М., Школьна О.В. Особливості проектування логістичних систем вантажних перевезень, 2012. Режим доступу [<http://ena.lp.edu.ua>]

[2] Бабан С.М., Гусева А.И., Романова А.Т. Методические подходы к оценке экономической эффективности ресурсосбережения на транспорте// ТДР. 2014. №4. . Режим доступу [<https://cyberleninka.ru/article/n/metodicheskie-podhody-k-otsenke-ekonomicheskoy-effektivnosti-resursosberezheniya-na-transporte>].

УДК 656.224

ОПТИМІЗАЦІЯ ПРОЦЕСУ ВЗАЄМОДІЇ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ І ЛОГІСТИКИ

OPTIMIZATION OF THE PROCESS OF INTERMEDIATION OF TRANSPORT SERVICE AND LOGISTICS

О.І. Писаренко, В.В. Портюх, канд. техн. наук Г.О. Примаченко
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

О.І. Pysarenko, V.V. Portuh, H.O. PhD (Tech.) Prymachenko
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Сьогодні важливою перевагою логістичного управління є підвищення рівня транспортного обслуговування, якого досягають не тільки і не стільки завдяки роботі транспортних підрозділів, скільки завдяки злагодженому виконанню комплексу робіт з постачання, збуту та перевезення продукції. На відміну від старих методів ізольованого управління вантажними перевезеннями та складським господарством, на

підприємствах фірм та корпорацій здійснюється перехід до об'єднаного, або скоординованого управління вантажопотоками. Головною організаційно-економічною перевагою такого управління є забезпечення комплексного обліку усіх витрат на завезення та вивезення вантажів, а не тільки тарифів на перевезення. За експортними оцінками, застосування методів логістики дає змогу зменшити запаси на 30-50% і час руху продукції на 25-45% [1]. При відвантажуванні товарів на склади дилерам та споживачам фірма може вибирати один з 5 видів транспорту: залізничний, автомобільний, водний, трубопровідний та повітряний.

На залізничному транспорті розвиток транспортної підсистеми логістики має ґрунтуватись на поєднанні економічних інтересів відправника, залізниці та одержувача через створення комплексних транспортно-технологічних систем, технологічних маршрутів, за умов існування яких рухомий состав від клієнтури та залізниць використовується кооперовано. Подібні системи ефективні для металургії та шахт, що відправляють залізницею до 40% усіх вантажів. Вони працюють на кінцевий, споживчий результат. За витратами залізниці є найрентабельнішим видом транспорту для перевезень вагонних партій вантажів навалом (вугілля, руди, піску, сільськогосподарської та лісової продукції) на далекі відстані. Останнім часом у деяких західних країнах створюються логістичні організації у вигляді спеціальних центрів чи інших структур. У Франції, наприклад, такі центри існують як на регіональному, так і на національному рівнях [2].

Регіональні логістичні утворення на залізницях здійснюють аналіз вантажопотоків та розподіл їх у мережі. За даними аналізу роблять пропозиції щодо організації оптимальних вантажопотоків як залізничним, так і іншими видами транспорту, способів розподілу перевезень між різними видами транспорту, комплектування груп товарів, порядку укладання договорів на перевезення. Мета таких пропозицій – підвищити рівень роботи транспорту (дотримання термінів доставки вантажів, підвищення надійності та регулярності перевезень, збереження товарів).

Автомобільний транспорт дедалі більше починає конкурувати із залізницями при перевезеннях вантажів на далекі відстані, але при цьому змінюються запропоновані транспортними компаніями послуги. Так, у США автомобільний транспорт усе частіше використовується для перевезень комплектуючих виробів та готової продукції на відстань до 1600 км [3]. Основним чинником ефективної роботи автомобілів поряд із залізничним транспортом на таких великих відстанях є нові види послуг, пов'язані із збиранням та розподілом вантажів. Сутність їх полягає у відмові від існуючих численних ланок у системі комплектування вантажів та у створенні пунктів централізованого зберігання і транспортних терміналів на основних маршрутах руху. В результаті скорочення обсягів

товарних запасів та тривалості циклу обробки замовлень завдяки комп'ютеризації послуги стали дешевшими, а їх якість підвищилася. Розширення участі автомобільного транспорту в освоєнні вантажопотоків логістичного ланцюга не тільки сприятиме розвитку автоматизації обробки вантажів і транспортних засобів, а й призведе до загострення проблеми недовикористаних пропускних та провізних можливостей, а також прискорить застосування маркетингу на транспорті.

До вирішення проблеми доставки вантажів слід підходити з позицій логістики, оскільки це проблема комплексна. Головним у логістиці є системний підхід, який охоплює проектування і структурування систем для найефективнішого використання простору й часу, організацію матеріальних та інформаційних потоків. Проектування системи – це процес прийняття рішень, формування проблеми, завдання, цілей; кількісне визначення, вимірювання, оцінка, оптимізація планування, управління; діагностування та регулювання.

[1] Крикавський Є.М. Логістика підприємства [Текст] / Є.М. Крикавський. – Львів: Львівська політехніка, 1996. – 346 с.

[2] Окландер М.А. Маркетинг и логистика в предпринимательстве [Текст] / М.А. Окландер. – Одесса: АПИТИЭН, 2016. – 568 с.

[3] Райхард Юнеманн Материальные потоки в логистике [Текст] / Ю. Райхард. – Берлин: Шкрингер, 2018. – 1078 с.

УДК 338.48

ACCOUNTING AND ANALYTICAL BASE FOR MANAGEMENT OF LOGISTIC FLOWS IN TOURISM BUSINESS

*PhD (Econ.) O. V. Prokopishyna, PhD (Econ.) N. V. Kozubova,
PhD (Econ.) K. V. Satusheva*

Simon Kuznets Kharkiv National University of Economics (Kharkiv)

Scientific guidelines on logistics are very useful for the development of tourism industry in Ukraine as well as of highly competitive world market of travel services. Application of logistic management principles can be extremely useful in the tourism and recreation industry, due to accumulation of experience in the creation, implementation, monitoring and control of chain supplies. In the case of the formation of a supply chain in the tourism industry, experienced and professional knowledge in the cargo and passengers transport system is of high importance. A highly competitive tourism market requires high quality service, which is a priority area in finding ways to improve tourism logistic.