

контрабандою: Міжвідом. наук. зб. Т.18 / За ред. А.І.Комарової, В.В.Медведчука, В.О.Євдокимова та ін. – К., 1999. – С.259-262.

13.Елисеєва И.И., Щирин А.Н., Капалова Е.Б. Возможности оценки теневой экономической деятельности на основе СНС // Вопросы статистики. – 2001. – №2. – С.32-35.

14.Балко Е.В. Эконометрический анализ и прогнозирование уровня тенезации экономики области // Вісник Нац. техн. ун-ту „Харківський політехнічний інститут”. Вип.22. – Харків, 2003. – С.29-31.

15.Лондар С. Визначення величини коефіцієнта тінізації економіки регіону для майбутніх періодів // Актуальні проблеми економіки перехідного періоду: Наук. зб. / За ред. З.Г.Ватаманюка. Вип. 4. – Львів, 1999. – С.241-245.

16.Розовский Б.Г., Бородавченко Н.А., Баляба А.В. Методические вопросы оценки теневой экономики // Детенизация экономики: опыт экономико-правового и экономико-математического исследования: Сб. науч. тр. / Отв. ред. В.К.Мамутов. – Донецк: Ин-т экономико-правовых исследований НАН Украины, 2000. – С.65-75.

Отримано 06.02.2006

УДК 658

А.С.ПОЛЯНСЬКА, канд. екон. наук

Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу

ТРАНСПОРТНА ФУНКЦІЯ ЛОГІСТИКИ ЯК НЕОБХІДНА УМОВА РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

Розглядаються теоретичні аспекти логістичного управління у забезпеченні розвитку регіонів. Увагу зосереджено на транспортній функції логістики як засобу досягнення оптимального переміщення матеріальних ресурсів у межах регіону та країни у цілому.

Для забезпечення економічного зростання в Україні в сучасних умовах значна увага приділяється розвитку регіонів як територіально-го аспекту комплексного соціально-економічного розвитку країни.

Вибір пріоритетів регіонального розвитку є необхідною умовою ефективного використання потенціалу кожного регіону на основі врахування факторів ресурсного забезпечення, НТП, конкурентного середовища, інвестиційної привабливості, рівня маркетингової орієнтації, інноваційних процесів. Особливого значення набуває логістичний підхід до управління господарською діяльністю регіону. Це зумовлено тим, що логістика виконує інтегруючу функцію, яка охоплює усі аспекти переміщення матеріальних та інформаційних потоків не тільки на організаційному, регіональному, але і на міжрегіональному рівнях.

Кожному регіону необхідний надійний матеріальний потік, який забезпечує споживачів (промислові підприємства, комерційні організації, населення, державні організації) необхідними матеріальними ресурсами. Економічна діяльність регіону здійснюється не ізольовано від структур бізнесу інших регіонів, а входить у ланцюг задоволення потреб споживачів. Логістика дозволяє пов'язати регіон із зовнішніми

постачальниками, з одного боку та із замовниками і споживачами, з іншого. Таким чином, логістика інтегрує основні сфери господарської діяльності регіону у один ланцюг, який називають логістичним ланцюгом, або ланцюгом поставок.

Важливу роль в організації та управлінні логістичним ланцюгом відіграють перевезення, оскільки більшість матеріальних ресурсів потребує фізичного переміщення. Тому транспортна функція логістики на сьогодні набуває все більшого значення з огляду на забезпечення основної стратегічної орієнтації логістики, а саме - постачання матеріальних ресурсів у необхідний час, у необхідне місце, у необхідній кількості і якості таким чином, щоб досягнути мінімальних витрат, оскільки транспортування стало досить дорогою статтею витрат.

Враховуючи вищевказане можна виділити такі основні передумови особливої уваги до логістики транспортування:

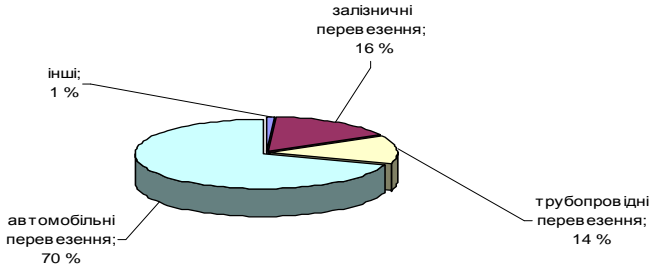
- 1) забезпечення належного функціонування ланцюга поставок регіону;
- 2) значення інформаційно-консультативної функції, яку виконують транспортно-експедиторські організації;
- 3) необхідність зменшення витрат і пошкоджень вантажів при перевезеннях;
- 4) надання якісного транспортного обслуговування;
- 5) контроль над витратами перевезень.

Створення відповідних передумов для ефективного функціонування транспортної системи регіону, як взаємодії територіального об'єднання шляхів сполучення, технічних засобів транспорту і служб перевезень, які об'єднують усі види транспорту і ланки транспортного процесу передбачає застосування наступного логістичного інструментарію:

- вибір перевізника;
- вибір маршруту перевезень;
- застосування корпоративного транспортування;
- застосування інтермодальних перевезень;
- інформаційне забезпечення логістики транспортування;
- оновлення транспортного парку на основі розрахунку оптимального терміну заміни транспортного засобу;
- консолідація вантажу;
- встановлення тарифів по наданню транспортних витрат.

Основними видами транспорту є: автомобільний, залізничний, авіаційний, водний, трубопровідний. Кожний регіон має власну структуру транспортного забезпечення, виходячи з галузевої орієнтації, си-

ровинної бази, інтенсивності вантажоперевезень, місця розташування. Частка використання автомобільного транспорту є найбільшою (рисунком). Це пояснюється тим, що цей вид транспорту є найбільш мобільним і відносно недорогим, зокрема, тільки з його допомогою можна застосовувати логістичний підхід до постачань "від дверей до дверей".



Структура перевезень за видами транспорту [1, с.171]

Вибір транспортного засобу (надалі конкретного перевізника) є важливим аспектом процесу перевезень. Оптимальний вибір транспортного засобу забезпечує, найперше, якість обслуговування, а також вартість перевезення. З огляду на це, необхідно враховувати фактори, які впливають на якість обслуговування різними видами транспортних засобів. У економічній літературі зустрічається такий перелік факторів транспортного обслуговування: географічне покриття фірми-перевізника; маркетингові зусилля перевізника; вдосконалення транзитних перевезень; обслуговування клієнта; ціноутворення; точність і своєчасність виписки рахунків; оброблення претензій по втратах і пошкодженнях; фінансова стабільність перевізника [2, с.261].

Вибір маршруту перевезень визначає оптимальний з точки зору відстані, затрат та безпеки шлях перевезення вантажу вантажовідправника.

Застосування корпоративних перевезень передбачає використання власних транспортних засобів, що забезпечує підвищення якості обслуговування споживачів, використання реклами на транспортних засобах та пропозиції більш низьких цін, ніж у перевізників.

Інтермодальні перевезення поєднують різноманітні сервісні і цінові фактори деяких видів транспорту для того, щоб запропонувати варіант змішаного перевезення, найбільш вигідний вантажовідправнику.

Інформаційне забезпечення значно полегшує та підвищує якість транспортного обслуговування. Воно охоплює програмне забезпечення підготування необхідних документів для перевезення вантажу; інформаційний контроль за переміщенням матеріальних ресурсів; мобільний і доступний зв'язок між вантажовласником та перевізником.

Транспортні витрати, в тому числі витрати на утримання транспортних засобів в структурі витрат на логістику займають понад 40%. Зменшити ці витрати дозволить своєчасна заміна транспортного засобу. Кожний транспортний засіб в процесі експлуатації має індивідуальні витрати на ремонт. Система обліку витрат, направлених на підтримання працездатності транспортного парку, повинна забезпечувати виявлення "слабкої" техніки, заміну якій необхідно робити в першу чергу.

Консолідація вантажу передбачає застосування способів об'єднання (групування) в одне ціле замовлень клієнтів по часу чи місцю доставки, або по двох вказаних критеріях. Групування по часу передбачає затримання виконання замовлення чи закупівель у часі для консолідації вантажу. Групування по місцю передбачає об'єднання вантажів, які мають різні пункти призначення в межах одного географічного регіону. Основна ціль консолідації – зменшити транспортні витрати.

Розрахунок тарифів передбачає визначення вартості перевезення одиниці конкретного вантажу певним видом транспорту на основі врахування і кількісної оцінки відстані перевезень, маси кожної одиниці вантажу, відмінностей між різнорідними товарами з точки зору їх навантажувально-розвантажувальних та транспортувальних характеристик. Важливість транспортних тарифів полягає у тому, що вони визначають транспортні витрати.

Оцінити ефективність застосування розглянутих логістичних підходів транспортної функції для розвитку регіону можна на основі співставлення потужності транспортної системи і попиту на транспортні послуги. Будь-яка невідповідність може мати негативне значення. Перевищення попиту над потужністю створює так звані "вузькі місця", які обмежують переміщення матеріальних ресурсів та знижують якість обслуговування споживачів. Перевищення пропозиції над попитом зумовлює недовикористання потужностей, а отже, втрату ресурсу регіону.

Потужність транспортної системи регіону визначає максимальну кількість об'єктів перевезення, які можуть бути доставлені кінцевим споживачам чи у пункт призначення у визначений час. Для оцінки ефективності функціонування транспортної системи регіону доцільно використовувати коефіцієнт використання потужностей, який розрахо-

вується за формулою

$$КВП = \frac{Пф}{Ппр} \rightarrow 1, \quad (1)$$

де *КВП* – коефіцієнт використання потужності; *П_ф* – фактична потужність, яка свідчить про реальні досягнення; *П_{пр}* – проектна потужність, тобто максимально можлива пропускну здатність в реальних умовах.

Чим більш близьке значення показника КВП до одиниці, тим ефективніше використовується транспортна система.

Таким чином, логістична функція транспортування забезпечує ефективне функціонування транспортного комплексу окремого підприємства, регіону і країни загалом та вимагає створення належних передумов її застосування. Це стосується, насамперед:

- державного регулювання транспортної сфери за напрямками створення ринку транспортних послуг; забезпечення технологічної та екологічної безпеки транспорту; активізації міжнародної діяльності транспортних підприємств;
- реформування інших галузей, оскільки обсяги продукції різних галузей визначають потужність та завантаженість транспортної системи;
- оновлення рухомого складу, в першу чергу, на основі розвитку вітчизняного транспортного машинобудування;
- застосування новітніх інформаційних технологій та сучасного маркетингу.

1.Заблюцький Б.Ф. Розміщення продуктивних сил України. Національна макро-економіка. – К.: Академвидав, 2003.

2.Современная логистика: Пер. с англ. – 7-е изд. – М.: Изд. дом "Вильямс", 2002.

Отримано 27.01.2006

УДК 351.82 (477.46)

В.И.ТОРКАТЮК, д-р техн. наук, Н.П.ПАН, канд. техн. наук,

О.С.ВОРОНИНА, Ю.Г.ПРАВ, А.Л.ШУТЕНКО

Харьковская национальная академия городского хозяйства

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕВЫХ ПРОГРАММ

Информатизации образовательной сферы с целью интенсификации использования последних достижений науки приводит к необходимости использования электронных