

ЛОГІСТИЧНІ ПРОБЛЕМИ ПРИ ВИБОРІ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ ДЛЯ МАГІСТРАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

Супрун А.А.

Науковий керівник – Ольхова М.В., канд. техн. наук, доцент

Транспортну підсистему відносно логістичної системи, можна розглядати як сукупність процесів, з яких необхідно обрати найкращий альтернативний варіант із деяких існуючих при забезпеченні доставки матеріальних потоків, наприклад, вибір виду транспорту, вибір способу транспортування, вибір перевізника (посередника). Якщо завдання вибору виду транспорту і вибору способу транспортування можна віднести до транспортних технологій, що мають свою затверджену теорію, то завдання вибору перевізника прямо відноситься до теорії логістики, яка є ще на стадії формування. Вважається за необхідне переглянути існуючі вирішення даних завдань, зокрема вибору виду транспорту і вибору способу транспортування, що дозволять пристосуватися до існуючих вимог логістичних систем та підвищити ефективність її роботи за рахунок логістичного підходу. Тому актуальним постає дослідження питання вибору виду транспорту зокрема для магістральних перевезень вантажів, що займають більшу частину від обсягу перевезень. Кожний вид транспорту має свої переваги і недоліки, тому перед замовниками або виконавцями транспортної послуги постає питання вибору виду транспорту для досягнення ефективної роботи. Сучасна методологія вдосконалення процесів перевезення вантажів в умовах широкої взаємодії різних видів транспорту базується на системному розгляді суб'єктів господарювання. Найбільш розповсюдженою є взаємодія роботи автомобільного і залізничного транспорту при магістральних перевезеннях вантажів.

Аналіз діяльності підприємств дозволив виділити пріоритетні показники при виборі виду транспорту – витрати, час, надійність перевезення, потужність, доступність та інші. У більшості досліджень, присвячених питанню вибору виду транспорту в якості критерію ефективності обрані приведені витрати. Досліджуючи сфери раціонального використання автомобільного і залізничного транспорту, були визначені чинники, що на них впливають: вид вантажу, схема транспортування, тип транспортного засобу та інші. При цьому використовується критерій рівновигідної дальності, що розраховується за допомогою питомих витрат. Недоліком таких підходів є відсутність системного підходу до транспортного процесу.

У зв'язку з поширенням застосування логістичних принципів та підходів стає доцільним та актуальним розробка критерію ефективнос-

ті при виборі виду транспорту, який би урахував витрати та прибуток кожного учасника системи і всієї системи в загалом.

Так, пропонується цільова функція, критерієм ефективності якої є прибуток системи «відправник – транспортний учасник – одержувач». Застосування пропонованого критерію ефективності дозволить максимізувати прибуток системи за рахунок скорочення терміну доставки, виконання графіків доставки, зменшення втрат вантажу та інші при виборі виду транспорту. Всі перелічені параметри технологічного процесу можуть залежить від обсягу перевезень, і навпаки, обсяг перевезень може залежить від технологічних параметрів перевізного процесу.

Тож при вирішенні завдання вибору виду транспорту ефективним є розгляд усіх учасників системи доставки вантажів, що дозволить врахувати інтереси кожного учасника: відправника вантажу, транспортного учасника, одержувача вантажу.

ЕФЕКТИВНІСТЬ МІСЬКИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Михаленко А.Г.

Науковий керівник – Ольхова М.В., канд. техн. наук, доцент

Більш ефективна логістика для міст, згідно концепції City Logistics, передбачає певне регулювання сектору та належне впровадження у містах, щоб забезпечити плавний рух транспорту та краще середовище для всіх [1].

Ефективність логістики, як правило, визначається як "наскільки добре витрачені ресурси використовуються" і може бути визначено як "співвідношення між нормальним рівнем випуску продукції над реальним рівнем ресурсів" [2]. Це захід, який визначає, наскільки розумно логістична функція управляє наявними ресурсами. Немає загальноприйнятого визначення логістичної ефективності на національному рівні. Проте елементи ефективності (рис.1), які відповідають наведеним вище визначенням, включені в дослідження Світового банку та статистичні ресурси логістичних показників на національному рівні [3].