

УДК 658.114.25

**О. П. ЛІТВІНОВ**

**Ю. В. ЛОГВІНОВ**

*Міжрегіональна Академія управління персоналом, Маріупольський інститут*

## **ДИНАМІКА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО МЕНЕДЖМЕНТУ І ЛОГІСТИКИ**

Наукові праці МАУП, 2016, вип. 50(3), с. 110–114

*У контексті розроблення нового напрямку — транспортний менеджмент і логістика — важливим є дослідження процесів узгодження і синхронізації різних матеріальних, інформаційних і фінансових потоків, їх складових з різними видами транспорту, при цьому повинно бути якісне рішення з мінімальними простоями, з постійним завантаженням ресурсів.*

На сьогодні значний інтерес зумовлює динамічний розвиток транспортного менеджменту та логістики як досить нового наукового напрямку і виду бізнесу. Наприклад, це стосується інтеграційних блоків держави, в яких ефективні стратегії транспортного менеджменту та логістики забезпечують більшу результативність не тільки в економічній та політичній, а й в інших сферах життєдіяльності суспільства. Нині у сфері товарного обігу деяких країн відбулися кардинальні перетворення. У господарській діяльності почали використовуватися нові методи і технології доставки товарів, які базуються на концепції логістики і нового транспортного управління.

Логістика — наука про організацію, планування, контроль і регулювання руху матеріальних, а також інформаційних потоків у просторі і в часі від їх первинного до кінцевого споживача [1; 2].

Для кожного з видів логістики застосовуються умови, які встановлюють обов'язки сторін — учасників за договором купівлі-продажу, пов'язані з доставкою товару від продавця до покупця, а також встановлюють момент переходу права власності і ризику випадкової загибелі або псування товару від продавця до покупця, які називаються базисними умовами поставки товарів.

Транспортний менеджмент — процес управління всіма основними аспектами діяльності торгового підприємства. Він формує найбільш раціональне управлінське рішення в питаннях розвитку конкретного торговельного підприємства (порту), координацію різних напрямів діяльності та забезпечення високої ефективності кінцевих результатів [3].

Головне наше завдання — розробити новий напрям: транспортний менеджмент і логісти-

ка. Необхідно узгодити і синхронізувати різні матеріальні, інформаційні та фінансові потоки, їх складові з різними видами транспорту, при цьому повинно бути якісне рішення з мінімальними простоями, з постійним завантаженням ресурсів.

Науковець В. К. Губенко наводить логістичну централізацію матеріальних потоків, теорію і методологію логістичних розподільчих центрів, основи транспортного менеджменту з урахуванням міжнародної та Української нормативної бази та базисних умов поставки товарів [1].

Піонерськими вважаються дослідження В. І. Перебийніс і Г. В. Щокіна щодо вирішення питань транспортного менеджменту, зокрема формулювання, терміни [2; 3]. Вагомий внесок у вирішення цієї проблеми зробили С. Ішвана, З. Себастья, Д. Бенсон, Дж. Уайхед, а також Б. А. Анікіна, В. К. Губенко, В. І. Перебийніс, Р. Г. Щокін та ін.

Рішення проблеми полягає у формалізованому математичному вигляді. Слід уявити динамічний розвиток транспортного менедж-

менту та логістики шляхом аналізу, систематизації всіх змінних, що беруть участь у розвитку системи логістики.

Транспортний менеджмент і логістика (*TML*), як процес, це потоки і складові:

$$\forall TML \subseteq \{MA, IN, FF, SS\},$$

де *MA* – матеріальний потік; *IN* – інформаційний потік; *FF* – фінансовий потік; *SS* – складові потоки.

Розглянемо детальніше складові потоків:

$$SS \subseteq \{SA, FK, OP, RK, FP\},$$

де *SA* – стратегічний аналіз та прогнозування; *FK* – формування концепції транспортної логістики (визначення стратегічних цілей формування транспортно-логістичної стратегії, стратегічне планування); *OP* – оперативне планування; *RK* – реалізація і контроль планів; *FP* – функції морських портів.

Практично всі вантажі України тяжіють до морського транспорту, йдуть через порти України. Основні виробничі зв'язки порту показано на рисунку.



Сюди ж відноситься і залежність від України [4; 5].

*B* — військова функція;

*RS* — функція обліку ризиків та страхування як при фрахтуванні, так і в договорі купівлі-продажу і базисних умов поставки товарів. Ризики і управління комерційними, фінансовими, інвестиційними та іншими ризиками, пов'язаними з роботою підприємства;

*FB* — фінансово-валютна функція — внесок доходів, у тому числі валютних, у платіжний баланс країни.

Розглянемо детальніше функції морських портів та їх вплив на економіку країн. Понад 90 % світової торгівлі здійснюється морським транспортом, і порти виступають як регулюючий центр динамічного процесу перевезень, їх дванадцять функцій.

$\forall FP \subseteq \{P, R1, PO, B, RS, FB, T, Z, S, TG, RF, TF\}$ .

На сьогодні морськими портами здійснюються такі функції:

*P* — перевалочного пункту з наданням послуг з транспортування, перевантаження та складування вантажів;

*R1* — центру економічного і соціального розвитку прилеглого регіону;

*PO* — політична функція — забезпечення незалежності морського торгового обороту країни.

Частка портів у формуванні від надання ними тільки транспортних послуг відносно невелика. Проте з урахуванням усіх інших видів діяльності частка портів у валютних надходженнях значно вища. Наприклад, вклад порту Роттердам у валютні надходження Нідерландів становив 13 %, а транспортні послуги всіх портів цієї країни — лише 1,1 % [4; 5].

Порти також є важливим джерелом надходжень у валютний баланс країни. В Україні послуги морських портів приносять 10–15 % валютних надходжень у скарбницю. Наприклад, частка японських портів у валютному балансі розділ “Морський транспорт” становить 40 %, іспанських портів — 60 %.

*T* — транзитна функція дуже важлива для портів України, адже в структурі їх вантажообігу транзитні вантажі складають більше ніж 40 %;

*Z* — захисна функція — надання портової акваторії і споруд для захисту суден від негоди і в аварійних ситуаціях;

*S* — сервісна функція — надання портових послуг транспортним засобам, вантажам, екіпажам суден та працівникам інших видів транспорту;

*TG* — перетворювальна функція, яка полягає у трансформуванні різнорідних вантажопотоків в однорідні, і навпаки. Особливо важлива при маршрутизації перевезень залізничним і річковим транспортом;

*RF* — ремонтна функція — забезпечення місця і технічних засобів для ремонту суден та інших транспортних засобів, промислова функція. Виявляється в концентрації навколо портів промислової зони з підприємствами галузей, що використовують морський транспорт для доставки сировини і вивезення готової продукції;

*TF* — торгова функція — у діяльності з акумулювання і розподілу товарів.

До числа пріоритетних завдань розвитку морських портів України до 2014 р., згідно з дослідженнями, проведеними в УкрНДІМФі, у провідних портах країни (Одеса, Іллічівськ, Південний, Маріуполь, Рені) як комплексних транспортних центрах, в яких, крім традиційних портових послуг, будуть надаватися банківські, страхові і юридичні послуги, а також послуги в галузі міжнародного зв'язку та інформації, з центрами торгівлі і розподілу для окремих іноземних держав [4; 5].

*PF* — підприємницька функція, метою якої є забезпечення життєздатності порту в умовах скорочення або скасування державного субсидування діяльності портів та розвитку їх матеріально-технічної бази.

Взаємне проникнення діяльності порту та регіону загалом досить велике і різноманітне. Морська адміністрація США, наприклад, розробила методіку для визначення впливу діяльності державних портів на розвиток економічної активності прилеглих регіонів. Згідно з нею фактори, що впливають на економіку регіону, поділені на три групи [4; 5].

Прямі. Прямий ефект позначається на зайнятості населення і придбанні ним товарів і послуг, зумовлених функціонуванням порто-

вого господарства, витратами капіталу порту та його клієнтури в цьому штаті.

Непрямі — витрати на зарплату працівників, матеріали та інші статті витрат, що забезпечують дію прямих факторів.

Індуктивний ефект визначається обсягом покупок населення за рахунок додаткових надходжень у сімейний бюджет зарплати, пов'язаної з впливом прямих і непрямих факторів.

У цьому зв'язку перед портами стоїть завдання пошуку засобів для самостійного фінансування проектів розвитку та виробничої діяльності. Наведемо джерела такого фінансування (на прикладі портів США).

Для приватних фірм основними джерелами є підприємницький дохід і позики. Порти загального призначення використовують: інструментарій комерційного ринку (емісія облігацій, прибуткових облігацій, тобто забезпечених доходом від певних об'єктів тощо); прямі надходження (загальний дохід, податки, довірчі фонди, гранти або кредити від адміністрацій штатів і місцевих органів влади); доходи спільних державно-приватних підприємств, організованих на базі угод про співробітництво; зароблений прибуток та ін. Сучасна тенденція — два головних джерела: дохідні облігації та зароблений прибуток.

Статутом Іллічівського морського торговельного порту, наприклад, джерелом формування фінансових ресурсів порту, визначені доходи, амортизаційні відрахування, довгострокові і короткострокові кредити, цінні папери, а також отриманий від діяльності прибуток. Не всі морські торговельні порти виконують всі перелічені функції. Саме їх набір передусім покладений в основу класифікації портів, викладеної в Доповіді Секретаріату ЮНКТАД у 1992 р.

Отже, дослідження дають можливість у математичній формі провести:

1) систематизацію і формалізацію всіх змінних, що беруть участь у розвитку транспортно-логістичного менеджменту та логістики, при цьому врахувати ризики, страхування як при фрахтуванні, так і в договорі купівлі-продажу з урахуванням базисних умов поставки товарів;

2) визначити роль і цілі цих змінних у виробничих зв'язках порту, представлених на рисунку.

Запропоновано практичне вирішення питань щодо впливу діяльності державних портів на розвиток економічної активності прилеглих регіонів.



## Література

1. Губенко В. К. Логистическая централизация материальных потоков: теория и методология логистических распределительных центров: монография / В. К. Губенко. — Донецк: Ин-т экономики и пром-сти, 2007. — 495 с.
2. Перебийніс В. І. Транспортний менеджмент і транспортний маркетинг виробничо-комерційної діяльності: монографія / В. І. Перебийніс, Л. М. Болдирева, О. В. Перебийніс. — Полтава: РВВ ПУСКУ, 2009. — 201 с.
3. Менеджмент: навч. посіб. / за ред. Г. В. Щокіна, М. В. Головатого, О. В. Антонюка, В. П. Сладкевича. — К.: МАУП, 2007. — 816 с.
4. Дмитриченко М. Ф. Транспортні технології в системах логістики: підручник / М. Ф. Дмитриченко, П. Р. Левковець, А. М. Ткаченко, О. С. Ігнатенко, Л. Г. Зайончик, І. М. Статник. — Київ: ІНФОРМ-АВТО-ДОР, 2007. — 676 с.
5. Бенсон Д., Уайхед Дж. Транспорт и доставка грузов / Д. Бенсон, Дж. Уайхед; пер. с англ. — М.: Транспорт, 1990. — 279 с.

*Досліджено питання транспортно-логістичного менеджменту і логістики, що базуються на систематизації і формалізації всіх змінних, які беруть участь у розвитку підприємства з урахуванням ризиків. Визначено роль і цілі цих змінних у виробничих зв'язках порту, що представлені графічно. Запропоновано практичне вирішення питань із впливу діяльності державних портів на розвиток економічної активності прилеглих регіонів.*

*The issue of transport management and logistics, which are based on the systematization and formalization of all the variables involved in the develop-*

*ment of the company, taking into account risks are investigated. The role and purpose of these variables in industrial relations Port presented graphically, is determined. Practical issues of the impact of public ports on the development of economic activity surrounding areas are proposed.*

*Исследованы вопросы транспортного менеджмента и логистики, строящихся на систематизации и формализации всех переменных, участвующих в развитии предприятия с учетом рисков. Определены роль и цели этих переменных в производственных связях порта, представленных графически. Предложено практическое решение вопросов по влиянию деятельности государственных портов на развитие экономической активности близлежащих регионов.*

Надійшла 28 травня 2016 р.

МАУП