

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

Циклова комісія економіки та управління

ТЕКСТ ЛЕКЦІЙ

**з навчальної дисципліни «Транспортна логістика»
обов'язкових компонент
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти**

Логістика

за темою – Теоретичні основи транспортної логістики

Харків 2022

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 30.08.2022 № 8

СХВАЛЕНО

Методичною радою
Кременчуцького льотного
коледжу Харківського
національного університету
внутрішніх справ
Протокол від 22.08.2022 № 1

ПОГОДЖЕНО

Секцією науково-методичної ради
ХНУВС з гуманітарних та соціально-
економічних дисциплін
Протокол від 29.08.2022 № 8

Розглянуто на засіданні циклової комісії економіки та управління,
протокол 15.08.2022 № 1

Розробники: старший викладач циклової комісії економіки та управління,,
к.е.н., спеціаліст вищої категорії, викладач – методист, Харченко М.В.

Рецензенти:

1. Голова циклової комісії економіки та управління, КЛК ХНУВС, к.е.н., спеціаліст вищої категорії, старший викладач – методист Цимбалістова О.А.
2. Професор кафедри логістики НАУ, доктор економічних наук, професор, експерт Українського логістичного альянсу (УЛА) Смерічевська С.В.

План лекції

1. Історія та еволюція розвитку транспортної логістики;
2. Суть, значення та завдання транспортної логістики;
3. Види транспорту та їх логістична оцінка;
4. Логістичні рішення у транспортуванні.

Рекомендована література:

Основна

1. ДСТУ ISO 28004:2017 «Системи управління безпекою ланцюга постачання. Найкраща практика запровадження безпеки ланцюга постачання, оцінка та плани. Вимоги та настанови» – К.: Держспоживстандарт України, 2017. – 29 с
2. Акименко Н., Рябова К. Вдосконалення механізму транспортно-логістичного обслуговування міжнародних вантажних перевезень як фактору підвищення конкурентоспроможності підприємств 2015. № 9. С. 15-27.
3. Крикавський Є. Логістика та управління ланцюгами поставок: Навч. посібник / Є.Крикавський, О.Тохильченко, М.Фертч. — Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2017. – 844 с.
4. Гришко В. В., Болдирева Л. М. Управління транспортною логістикою в умовах Євроінтеграції. Економіка і регіон. № 1 (56). 2016. С.31- 37.
5. Марченко В.М. Логістика: Підручник/ В.М. Марченко, В.В. Шутюк. – К.: Видавничий дім «Артек», 2018. – 312 с.
6. Організація та проектування логістичних систем: Підручник / за ред. М.П. Денисенка, Л. Г. Шморгуна, В. С. Маруніча, В. С. Харута – К.: Мілениум, 2016. 387 с.
7. Транспортна логістика. Навчальний посібник. Ігор Смірнов, Тетяна Косарева, видавничий центр навчальної літератури, 2018. – 224с.

Додаткова

8. Транспортна і складська логістика: підручник / Сокур М. І., Сокур Л. М., Петченко М. В. К.: ПП Щербатих О. В., 2016. 328 с.
9. Тюріна Н.М. Логістика: навчальний посібник. / Н. М.Тюріна, І. В. Гой, І. В. Бабій. - Київ: Центр учбової літератури, 2020. – 392с.
10. Харсун Л. Г. Логістичного обслуговування товаропотоків між Україною та країнами ЄС. Науковий журнал “Економіка України”. 2016. № 4 (653). С.112

Інформаційні ресурси в Інтернеті

1. Автоматизація транспортної логістики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.armatel.com.ua/solutions/logdep/>
2. Аналітичні матеріали Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

3. Господарський Кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>
4. Державна підтримка українського експорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ukrexport.gov.ua/ukr/vnishno_t_balans/6425.html
5. Закон України №1955-IV від 1 липня 2004 р. «Про транспортно - експедиторську діяльність» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>
6. Закон України №232/94-ВР від 10 листопада 1994 року «Про транспорт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
7. Закон України № 959-XII від 16 квітня 1991 року «Про зовнішньоекономічну діяльність» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12>
8. Закон України № 1172-XIV від 20 жовтня 1999 року «Про транзит вантажів» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14>
9. Європейська спілка транспортників України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.estu.com.ua/news.html>
10. Логістика: практика управління [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.logist.com.ua/>
11. Митний Кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>
12. Складський портал України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://terazus.com/>
11. Транспортно-логістичні центри: зарубіжний досвід [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.lobanov-logist.ru/index.php?newsid=6127>.

Текст Лекції

1.1 Історія та еволюція розвитку транспортної логістики

Транспорт як провідна галузь економіки забезпечує функціонування і розвиток усіх галузей господарського комплексу країни, виступає фундаментальною основою їх взаємодії під час економічного розвитку.

Проблеми транспортної галузі посилюються з допомогою підприємств - основних споживачів транспортних послуг, які не здатні забезпечити достатні обсяги перевезень, а отже, відповідний сучасним потребам рівень прибутковості.

Транспорт - це галузь матеріального виробництва, що здійснює перевезення людей і вантажів.

Транспорт є частиною економічної діяльності, яка пов'язана із збільшенням міри задоволення людей і підприємництва за допомогою зміни географічного положення товарів і людей.

Транспортування - одна з ключових логістичних функцій пов'язана з переміщенням продукції транспортним засобом за певною технологією в ланцюзі постачань і що складається з логістичних операцій і функцій, включаючи експедицію, вантажопереробку, упаковку, передачу прав і власності на вантаж, страхування ризиків, митні процедури і тому подібне.

З економічної точки зору транспорт є одним з визначальних елементів виробничокомерційного процесу - завдяки транспорту, логістичний процес руху (починаючи від постачальників сировини і матеріалів, охоплюючи різного роду посередників, і закінчуючи споживачами готової продукції) товару трансформується в єдиний технологічний ланцюг, а транспорт стає невід'ємною частиною єдиного транспортно-виробничого процесу.

У цьому ланцюзі основні функції транспорту полягають в переміщенні вантажів і їх зберіганні.

Основна мета логістики в сфері транспортування- усунення перебоїв в разі безперервного переміщення товарів і транспортних засобів від пункту відправлення до пункту призначення.

Проблеми транспортування в Україні:

- зношеності рухомого складу; його недовантаження;
- недосконалості системи страхування вантажу і транспортних засобів;
- труднощі в організації взаємодії декількох видів транспорту.

Етапи формування ринку транспортної логістики в Україні:

Нульовий період

Період з 1991 по 2000 рік(*хаотичний підхід до транспортної логістики*). Доставка товарів з точки «А» в точку «Б» - від провідників в поїздах до автобусів і маршруток. Винятком була міжнародна та дистриб'юторська логістика.

Перший період

Початок 2000-х - створення структур – монополістів: «Нова Пошта»; «Автолюкс», заснований ПІК «ААЗ Трейдінг Ко» і «Поштово-вантажний кур'єр», який був спершу перейменований в «Кур'єр» (2008 рік), а потім в «Star Express» в 2014-му році.

Всі компанії працювали приблизно в одному темпі і надавали схожі по суті послуги.

На розвиток транспортної логістики в Україні вплинули три компанії: «Нова пошта», «Міст груп» і «PGK Groupe».

При цьому «Нова пошта» змогла досягти відчутних результатів в першу чергу завдяки відкриттю більше 2000 відділень і формування нової культури використання логістичних послуг.

Другий період

З 2010 року ринок почав насичуватися, почався період копіювання і тиражування бізнес-моделей. На початку 2015 року власники «PGK Groupe» і «Міст Груп» об'єднали активи, і тим самим забезпечили в результаті злиття близько 40% в сегменті доставки від «дверей до дверей».

Третій період

2014 рік, Революція Переваги, події в Криму і конфлікт на сході України вплинули на ринок транспортної логістики. На купівельну спроможність сильно вплинули валютні коливання. Слідом за цим зменшується кількість угод та інвестицій в галузь. Втрати склали більше 30% від результатів минулого періоду.

Наслідки подій 2014 року спричинили активний розвиток міжнародної логістики та збільшення кількості точок видачі від «Нової Пошти». «Нова Пошта» сформувала бізнес-модель поштового оператора, створивши мережу відділень, тим самим змусивши копіювати свою модель конкурентів. Протягом 2015-2016 років «Нова Пошта» зайняла більше 50% ринку і продовжує нарощувати свою частку на ринку. «Укрпошта» при цьому стала акціонерною компанією і тепер також нарощує частку ринку з акцентом на міжнародний трафік імпорту та експорту.

Четвертий період

2018 року спостерігається консолідація ринку логістики - «Нова Пошта», «Укрпошта», «Міст Експрес» і «Justin».

Ринок транспортної логістики очікує поступова стабілізація і зростання від 6 до 9% в найближчі три роки (розвиток інфраструктури).

За умови поліпшення інфраструктури 80% вантажів рухалося б всередині країни в режимі «з сьогодні на сьогодні», тим самим значно збільшивши товарообіг.

Логістика як галузь має величезний потенціал і перспективи. До 2024 року експерти прогнозують, що обсяг світового логістичного ринку становитиме близько 236 мільярдів доларів.

За даними Держкомстату - найбільшу питому вагу в реалізації транзитного потенціалу країни має водний (а по суті, морський) транспорт - майже 67% і залізничний - 11%.

Транспортна логістика України знаходиться на рівні юнацтва, але в майбутньому має всі шанси вийти на рівень європейських країн.

Логістика як один з ефективних інструментів планування організації та управління процесами руху матеріального та супутніх йому потоків спрямована на отримання максимального прибутку всіма учасниками конкретного транспортнорозподільного процесу шляхом оптимізації їх логістичних витрат у певному просторі та часі.

При цьому координацію технологічної, технічної та організаційно-економічної взаємодії між усіма функціональними ланками забезпечує відповідна логістична система.

Згідно з досвідом розвинутих країн використання логістичних систем дає змогу зменшити загальні логістичні витрати майже на 12-35%, транспортні витрати на 7- 20%, 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%.

В останні роки сучасні логістичні концепції успішно застосовуються провідними українськими компаніями в стратегічному і оперативному управлінні основними сферами бізнесу.

Впровадження сучасного логістичного управління в практику бізнесу дозволяє підвищити організаційно-економічну стійкість компанії на ринку. Використання концепції логістики є одним з основних резервів зниження рівня загальних витрат ресурсів компанії.

Логістика - це бізнес-концепція, що базується на залученні окремих взаємопов'язаних елементів в загальний процес з метою запобігання нераціонального витрачання ресурсів компанії.

Підприємству, фірмі, концерну при реалізації каналів розподілу готової продукції доводиться вирішувати комплекс питань, пов'язаних з доставкою, вибором виду транспорту, методи організації перевезень і типу транспортного засобу.

А так як до 50% всіх витрат на логістику пов'язано саме з транспортними витратами, то, відповідно, від ефективності вирішення даних питань буде залежати прибуток компанії, його становище на ринку, його імідж, конкурентоспроможність і т.д.

Основні чинники виділення транспорту в самостійну сферу застосування логістики:

-здатність транспорту реалізовувати основну ідею логістики - створити надійно, стійко і оптимально функціонуючу систему: "постачання - виробництво - розподіл - споживання";

-неминучість рішення цілого ряду складних транспортних проблем при виборі каналів розподілу сировини, напівфабрикатів і готової продукції у рамках логістичної системи;

-висока доля транспортних витрат, максимальна величина яких досягає 50 % в загальних логістичних витратах на просування товару від первинного джерела сировини до кінцевого споживача готової продукції;

-висока доля транспортної складової в зовнішньоторговельній вартості товарів (особливо для країн з великими відстанями перевезень)

-наявність великого числа транспортно-експедиційних підприємств, що грають велику роль в організації оптимальної доставки товарів, як у внутрішніх перевезеннях, так і в міжнародних повідомленнях.

Таким чином транспорт є не просто одним з елементів логістики, а основним засобом, за допомогою якого логістика, незалежно від її масштабів, виражається в житті.

Генеральною функцією транспортної логістики є управління матеріальними потоками по усій протяжності логістичних каналів, від джерела генерації до місця призначення.

Метою транспортної логістики є просування матеріальних потоків до споживача строго по графіку у встановлений час, з мінімальними витратами для усіх учасників руху товару.

Найважливішим для стабілізації економіки України і створення нової економічної системи є встановлення та оптимізація витрат, пов'язаних з управлінням матеріальними потоками.

Проте інтерес до логістики пояснюється не тільки новим для вітчизняної економіки і незвичним терміном "логістика", а, головне, вражаючими результатами, отриманими завдяки застосуванню логістичного підходу в країнах з розвиненою ринковою економікою.

В Україні виникла потреба в спеціалістах, які володіють знаннями з цього напрямку та вміють використовувати різні методи оптимізації щодо закупівлі товарів, управління їх запасами, транспортування та складування товарів, моделювання логістичних систем і використання сучасних інформаційно-комп'ютерних технологій при проектуванні інтегрованих логістичних ланок.

1.2. Суть, значення та завдання транспортної логістики

Ключова роль транспортування у логістиці пояснюється не тільки великою питомою вагою транспортних витрат у загальному складі логістичних витрат, але і тим, що без транспортування неможливе саме існування матеріального потоку.

Транспортування - це ключова комплексна активність, пов'язана з переміщенням матеріальних ресурсів, незавершеного виробництва або готової продукції певним транспортним засобом у логістичному ланцюзі, і яка складається, у свою чергу, з комплексних та елементарних активностей, включаючи експедирування, вантажопереробку, упакування, передачу прав власності на вантаж, страхування і т. п.

Двояка роль транспорту в системі логістики:

- *по-перше*, він присутній як складова частина або компонент у основних функціональних областях логістики (закупівельній, виробничій, розподільчій);

- по-друге, транспорт є однією із галузей економіки, у якій також розвивається підприємницька діяльність: транспорт пропонує на ринку товарів і послуг свою продукцію - транспортні послуги, за які отримує доходи і має прибуток.

Продукція транспортних послуг — це сам процес переміщення, яка характеризується рядом істотних відмінностей:

- відсутність речової форми, але в той же час матеріальність за своїм характером, тому що в процесі переміщення затрачаються матеріальні засоби: відбувається зношення рухомого складу і засобів обслуговування, використовується праця робітників транспортної сфери і т. д.;
- неможливість зберігання і нагромадження, тому транспорт може мати тільки деякий резерв своєї пропускної та провідної здатності для задоволення потреб у транспортних послугах;
- втілення в додаткових транспортних витратах, які зв'язані з переміщення матеріального потоку, тому транспорт необхідно використовувати так, щоб транспортні витрати були найменшими за інших рівних умов;
- прив'язаність до певного місця, району, регіону (наприклад, до місця, де розташовані шляхи сполучення і є відповідні транспортні підприємства).

За призначенням виділяють дві основні групи транспорту:

1. Транспорт загального користування — галузь народного господарства, яка задовольняє потреби всіх галузей народного господарства і населення у перевезеннях вантажів та пасажирів. (*Магістральний - залізничний, водний (морський і річковий), автомобільний, повітряний, трубопровідний*).

2. Транспорт не загального користування — внутрішньовиробничий транспорт, а також транспортні засоби всіх видів, що належать нетранспортним підприємствам. *Організація його роботи є одним із завдань організації логістики на підприємстві в цілому і здійснюється разом із вирішенням завдань виробництва, закупівель і розподілу.*

Організація переміщення вантажів транспортом не загального користування є предметом вивчення внутрішньовиробничої логістики. Вибір каналів товароруку вирішується в рамках розподільчої логістики.

Транспортна логістика вирішує комплекс завдань, пов'язаних з організацією переміщення вантажів транспортом загального користування.

Основні завдання:

- 1) вибір виду транспортного засобу;
- 2) вибір типу транспортного засобу;
- 3) створення транспортних систем, в тому числі створення транспортних коридорів і транспортних ланцюгів;
- 4) оптимізація транспортного процесу під час змішаних перевезень;
- 5) визначення раціональних маршрутів доставки;

- б) забезпечення технологічної єдності транспортно-складського процесу;
- 7) координація транспортного і виробничого процесу.

Основні принципи транспортної логістики (ТЛ):

I. Створення, аналіз та вдосконаленні на основі методології загальної кібернетичної теорії систем.

Основні моменти системного підходу:

- мета створення і функціонування системи ТЛ;
- елементи системи ТЛ;
- структура;
- функціонування системи ТЛ;
- взаємодія системи ТЛ з зовнішніми системами;
- результат діяльності системи ТЛ.

II. Головне в транспортному процесі - це врахування потреб ринку транспортних послуг:

- надання широкого комплексу послуг (*наприклад, виконання транспортним підприємством додатково до перевезень ще і вантажно-розвантажувальних робіт, пакетування вантажів, тимчасового зберігання вантажів на своїх складах, митного оформлення зовнішньоторговельних вантажів*);
- організація мультимодальних перевезень вантажів різними видами транспорту за єдиними транспортними документами;
- доставка вантажів за чітким розкладом;
- оформлення всіх транспортних документів самим транспортним підприємством.

III. Надання споживачеві необхідної транспортної послуги, *але надання її в потрібному обсязі, в потрібний час, потрібному місці, потрібної якості і за прийнятною для споживача ціною.*

IV. Пріоритет дійсного надання транспортної послуги.

Транспортне підприємство за наявності перевізних засобів може мати велику можливість перевезення вантажів, але не мати замовників цих послуг через погану організацію роботи з просування послуг на ринок, або через високі встановлених тарифів на перевезення, або з- за жорсткої конкуренції з іншими транспортними підприємствами в тому ж сегменті ринку транспортних послуг.

Таку ситуацію транспортна логістика визнає неефективною і стверджує, що слід більше уваги приділяти роботі із залучення замовників.

V. Необхідність вибору не найвищого, а оптимального рівня транспортного обслуговування клієнтів. *Слід вибирати обґрунтоване компромісне рішення за рівнем транспортного обслуговування: він повинен бути не дуже низьким (щоб*

не втратити клієнтів) і не дуже високим (щоб вартість транспортних послуг не була занадто високою).

Рішення - організація гнучкої системи надання різного рівня транспортного обслуговування для різних замовників.

VI. Необхідність аналізувати потребу в транспортній послугі на початку вантажопотоку.

VII. При плануванні або проектуванні будь-якої окремої ланки логістичного процесу слід розглядати чи не ізольована ця ланка, а проаналізувати вплив цієї ланки на всю систему транспортної логістики. *Цей принцип реалізується при розгляді технології та умов перевезень вантажів.*

VIII. Транспортному підприємству треба виконувати розрахунки вартості кожної окремої елементарної операції транспортного обслуговування, таких як:

- подача порожнього транспортного засобу до замовника під навантаження;
- навантаження одного транспортного пакета на піддоні в транспортний засіб;
- розвантаження 1 т непакетованому вантажів з транспортного засобу на склад;
- перевезення 1 т вантажів на відстань 1 км.

IX. Запропонування ефективного варіанту перевезень відносно техніко-економічних розрахунків і обґрунтувань. *Ці розрахунки і обґрунтування можуть виконуватися транспортним підприємством заздалегідь і зберігатися комп'ютерному банку даних.*

X. Розробка стратегії на один, п'ять і 10 років. *Керуватися нею в своїх відносинах з іншими підприємствами, державними органами і між підрозділами і окремими співробітниками самого транспортного підприємства.*

XI. Збір та використання транспортним підприємством якнайповнішої інформації про відправників і одержувачів в регіоні своєї дії, інших транспортних підприємствах-конкурентах, інших видах транспорту - можливих партнерів, з мультимодальних перевезень, по державним органам по, транспортного законодавства, по банкам і страховим компаніям, вантажним терміналам, з митних складах і т. д.

XII. Створення і підтримка хороших ділових, партнерських відносин з іншими транспортними підприємствами - учасниками перевізних процесів на основі врахування взаємних інтересів і компромісів.

Ознаки класифікації транспортної складової логістичних систем:

1. *За видом доставки:*

- пряма;
- з переробкою на транспортних терміналах;
- з переробкою і зберіганням у розподільчих центрах.

2. *За видом обслуговування:*

- зі складу постачальника або розподільчого центру на склад споживача або розподільчий центр;
- зі складу постачальника або розподільчого центру безпосереднього споживачу;
- з виробництва постачальника у виробництво споживача без складського зберігання та переробки.

3. *За видами транспортного сполучення:*

- пряме;
- змішане.

1.3 Види транспорту та їх логістична оцінка

2 Рішення багатьох підприємств щодо вибору виду транспорту (сухопутний,
3 повітряний, тощо) приймається на основі лише поверхового аналізу витрат.
4 Однак, слід взяти до уваги, що на додаток до простої вартості перевезення,
5 вираженої у кілограмах на кілометр чи одиницях на кілометр відстані, кожен
6 вид транспорту має інші характеристики. Кожен варіант вланцюжку
7 логістичного забезпечення має свої переваги. Більшість перевезень в межах
8 Європейського Союзу здійснюється дорожніми транспортними засобами.
9 Серед переваг цього транспорту можна назвати вартість, гнучкість та відносно
10 високу швидкість. Залізницею найкраще перевозити великі обсяги вантажу,
11 або дуже громіздкі та важкі конструкції. Водночас, можна вибрати не тільки
12 вид транспорту, а й засіб транспортування. Все залежить від конкретних
13 обставин.
14 Такі конкретні обставини визначаються типом вантажу та його обсягами,
15 а також:

*Перше місце за вантажообігом і пасажирообігом серед усіх видів транспорту в Україні займає **залізничний**. Він виконує важливу роль як у внутрідержавному, так і міждержавному сполученні на далекі відстані.*

*Особливе місце серед різних видів транспорту займає **автомобільний**, що забезпечує задоволення потреб населення та підприємств у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами.*

Автомобільний транспорт більш мобільний по своїй природі і менш залежить від зовнішніх факторів, використовується для перевезень на близькі відстані, але з кожним роком зростає питома вага транспортування на великі відстані.

***Морський транспорт** служить для зовнішньоекономічних зв'язків. Лише у деяких країнах — таких як Росія, США, Китай, Канада, Бразилія, Франція — морський транспорт здійснює каботажні перевезення. Цей транспорт*

перевозить понад 80% зовнішньоторговельних вантажів, він найдешевий, бо експлуатація морських шляхів не вимагає значних витрат на утримання мережі, як в інших видах транспорту. Сучасні морські судна здатні перевозити вантажі будь-яких розмірів та ваги.

Рішення багатьох підприємств щодо вибору виду транспорту (сухопутний, повітряний, тощо) приймається на основі лише поверхового аналізу витрат.

На додаток до простої вартості перевезення, вираженої у кілограмах на кілометр чи одиницях на кілометр відстані, кожен вид транспорту має й інші характеристики.

Кожен варіант в ланцюжку логістичного забезпечення має свої переваги. Більшість перевезень в межах Європейського Союзу здійснюється дорожніми транспортними засобами.

Переваги- вартість, гнучкість та відносно високу швидкість.

Залізницею найкраще перевозити великі обсяги вантажу, або дуже громіздкі та важкі конструкції.

Водночас, можна вибирати не тільки вид транспорту, але й засіб транспортування. Все залежить від конкретних обставин.

Транспортний флот знаходиться:

- 1) у загальнодержавній власності, закріплений за підприємствами міністерств і відомств України;
- 2) у комунальній власності, закріплений за підприємствами адміністративно-територіальних одиниць;
- 3) у колективній і приватній власності юридичних і фізичних осіб.

Трубопровідний транспорт призначений для транспортування нафти й газу і, в окремих випадках, сипких вантажів (вугілля, вапняку, руди).

Державне управління у сфері трубопровідного транспорту здійснюють центральні та місцеві органи державної виконавчої влади, органи місцевого самоврядування в мережах їх компетенції.

Підприємства трубопровідного транспорту здійснюють приймання, збереження перевантаження і транспортування трубопроводами вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин на основі договорів з урахуванням економічної ефективності та пропускної спроможності магістральних трубопроводів.

Повітряний транспорт обслуговує як внутрішні, так і міжнародні лінії. Він зайнятий, головним чином, перевезенням пасажирів. Приблизно п'ята частина обороту — перевезення вантажів. Високий розвиток авіатранспорт одержав у економічно розвинених країнах.

Розвиток авіаційного транспорту, як самостійної галузі, почався після проголошення незалежності України в результаті створення спільних підприємств.

Діяльність авіаційного транспорту в значній мірі залежить від стану та використання його наземної бази — аеропортів.

Перевагою повітряного транспорту є велика швидкість перевезень, недоліком — висока вартість, а тому він є переважно пасажирським.

Промисловий залізничний транспорт являє собою транспортно-технологічний комплекс, який забезпечує системне переміщення вантажів в процесі виробництва між виробництвами в межах одного підприємства, виробничими циклами, окремими операціями або підприємствами в цілому. Промисловий залізничний транспорт не належить до складу залізничного транспорту загального користування, але взаємодіє з ним.

Промисловий залізничний транспорт входить до єдиної транспортної системи України, забезпечує виконання початково-кінцевих операцій з вагонами загального користування на залізничних станціях, що примикають до магістральних шляхів, переміщення вагонів, перевезення вантажів усередині підприємства у процесі виробництва, зокрема й у власному рухомому складі.

Всі види транспорту поєднані між собою мережами (дорогами) і вузлами в яких відбувається обмін вантажами і пасажирями взаємодіють між собою і становлять транспортну систему, що розвивається під впливом господарства у цілому та окремих його галузей.

Основними факторами, що впливають на процес формування транспортної системи є соціально-економічні, природні, історичні та інші.

Галузевий склад транспорту, густина транспортних шляхів зумовлюються рівнем розвитку господарського комплексу і спеціалізацією території. Залежить транспорт і від економіко-географічного положення району (центрального в країні чи прикордонного).

Логістична оцінка визначається типом вантажу та його обсягами, а також:

- 1) цінність — чим вища цінність вантажу, тим виправданішим є підвищення вартості зберігання запасів чи вартості продажу, що, зрештою, спонукає до використання більш швидкісного виду транспорту, не зважаючи на його вищу вартість.
- 2) критичність — продукція низької вартості також може перевозитись швидким і витратним видом транспорту, з огляду на цілу низку причин (наприклад, затримка виробничого процесу). Важливе значення мають організаційно-економічні особливості перевезень.

Прогресивний вид перевезень на залізничному транспорті є перевезення з використанням контейнерів і пакетів (розвиток системи без вантажних

перевезень в контейнерах, пакетах), а на **автомобільному** — організація перевезень з використанням транспортних терміналів(мережа автоматизованого управління перевезенням, скорочення перевантажувальних операцій).

Автомобільний парк слід удосконалювати за рахунок придбання спеціалізованих вантажних автомобілів, а також автомобілів вантажопідйомністю більше 7 т, а також малотоннажних (1,5—2т). Майбутнє в автоперевезеннях належить також поширеному використанню причепів.

1.4 Логістичні рішення у транспортуванні

Матеріальний потік, рухаючись від первинного джерела сировини через ланцюг виробничих, транспортних і посередницьких ланок до кінцевого споживача, постійно збільшується у вартості.

Висока доля витрат на логістику в кінцевій ціні товару показує, які резерви поліпшення економічних показників суб'єктів господарювання містить оптимізація управління матеріальними потоками.

Економічний ефект від застосування логістичного підходу до управління матеріальними потоками дозволяє:

- 1) понизити запаси на усьому шляху руху матеріального потоку;
- 2) скоротити час проходження товарів по логістичному ланцюгу;
- 3) понизити транспортні витрати;
- 4) скоротити витрати ручної праці і відповідні витрати на операції з вантажем.

Значна доля економічного ефекту досягається за рахунок скорочення запасів на усьому шляху руху матеріального потоку (на 30-70).

Оптимізація запасів:

- в загальній структурі витрат на логістику витрати на зміст запасів складають більше 50 %, включаючи витрати на управлінський апарат, а також втрати від псування або крадіжки товарів;
- велика частина оборотного капіталу підприємств, як правило, абстрактна в запаси (від 10 до 50 % усіх активів підприємств);
- у виробництві витрати за змістом запасів складають до 25-30 % від загального об'єму витрат.

Скорочення запасів при використанні логістики забезпечується за рахунок високої міри узгодженості дій учасників логістичних процесів, за рахунок підвищення надійності постачань, за рахунок раціональності розподілу запасів, а також по ряду інших причин.

Наступна складова економічного ефекту від застосування логістики утворюється за рахунок скорочення часу проходження товарів по логістичному

ланцюгу. Сьогодні в загальних витратах часу, що відводяться на складування, виробничі операції і доставку, витрати часу на власне виготовлення продукту праці складають в середньому від 2 до 5 % (рис.).

Таким чином, понад 95 % часу обороту доводиться на логістичні операції. Скорочення цієї складової дозволяє прискорити оборотність капіталу, відповідно збільшити прибуток, що отримується в одиницю часу, понизити собівартість продукції.

Співвідношення часу на власне виготовлення продукту праці і загального часу, необхідного для постачання, виготовлення і збуту



Економічний ефект від застосування логістики виникає також від зниження транспортних витрат. Оптимізуються маршрути руху транспорту, узгоджуються графіки, скорочуються неodrжені пробіги, покращуються інші показники використання транспорту.

Логістичний підхід припускає високу міру узгодженості учасників руху товару в області технічної оснащеності вантажоперероблюючих систем. Застосування однотипних засобів механізації, однакової тари, використання аналогічних технологічних прийомів вантажопереробки в усіх ланках логістичного ланцюга утворюють наступну складову економічного ефекту від застосування логістики - скорочення витрат ручної праці і відповідних витрат на операції з вантажем.

Сукупний економічний ефект від використання логістики перевищує суму ефектів від поліпшення перерахованих показників. Це пояснюється виникненням у логістично-організованих системах інтеграційних властивостей, тобто якостей, які властиві усій системі в цілому, але не властиві жодному з елементів окремо.