

РОЗДІЛ 13

ОБГРУНТУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ ЛОГІСТИЧНОГО ОБ'ЄКТУ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ

13.1. Сутність та складові інфраструктури логістичного об'єкта

Сучасні інтеграційні тенденції в економіці України та глобалізація світогосподарських процесів вимагають від менеджерів всіх рівнів опанування нових механізмів управління рухом товарно-матеріальних цінностей, які б забезпечували високий рівень взаємодії суб'єктів господарювання на ринку.

Основою становлення таких взаємозв'язків є використання логістичних підходів до управління матеріальними, фінансовими, інформаційними потоками підприємств.

Для забезпечення ефективності логістичного управління важливим є обґрунтування раціонального місця розміщення логістичного об'єкта, сутності та складових його інфраструктури, що під впливом інтеграції, інформатизації та глобалізації постійно розвиваються.

Термін «інфраструктура» походить від латинського „*infra*” - нижче, під; та „*structure*” - фундамент, будова, які означають комплекс відповідних складових [5, с.10]. Під інфраструктурою логістичного об'єкта слід розуміти комплекс видів діяльності у сфері функціонування відповідних груп підприємств, завдання яких полягають у раціоналізації матеріальних, фінансових, інформаційних потоків. В цілому інфраструктура логістичного об'єкта має сприяти створенню механізмів оптимальних оперативних рішень конкурентної логістичної стратегії для прискорення руху логістичних потоків та оптимізації господарських зв'язків. Вона дає змогу вирішувати такі завдання:

- забезпечення задоволення економічних інтересів учасників логістичного процесу;
- забезпечення повного використання можливостей транспортно-експедиторської системи й складського господарства;
- надання своєчасної інформації про кон'юнктуру ринку;
- забезпечення взаємоузгодженого юридичного, фінансового, митного й страхового обслуговування суб'єктів господарювання.

Інфраструктура логістичного об'єкта створює так званий фундамент, на якому базується система логістики та її функціонування. Вона формується в процесі тривалої еволюції господарських відносин шляхом постійного виокремлення нових складових та визначення їх ролі для логістичного об'єкта. На початку формування інфраструктури доцільно визначити кількість її складових, місцезнаходження кожної з них, та обґрунтувати значення для логістичного об'єкта.

В сучасних умовах складові інфраструктури логістичного об'єкта представляють різні сфери економіки, що здійснюють вплив на ефективність реалізації логістичних процесів. З урахуванням вимог вітчизняного законодавства, в межах інфраструктури логістичного об'єкта слід виділяти такі складові (рис. 13.1).

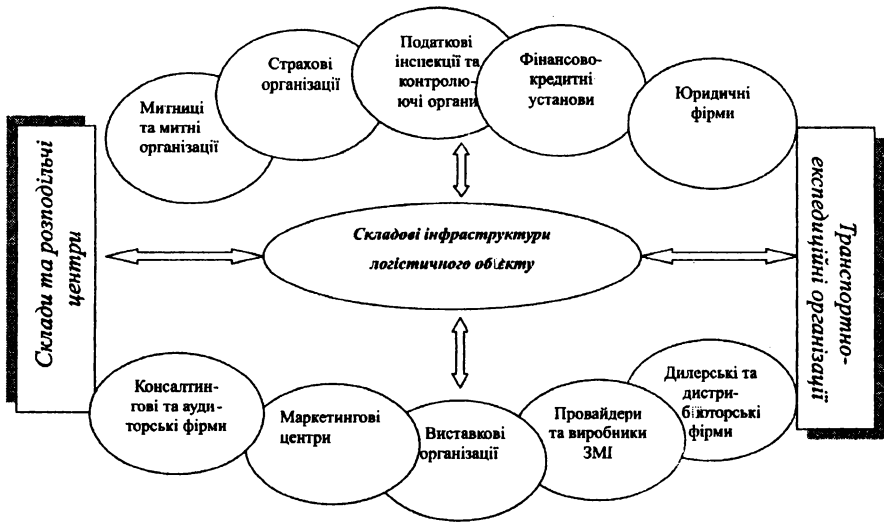


Рис. 13.1. Складові інфраструктури логістичного об'єкту

Переміщення матеріальних, фінансових, інформаційних потоків в межах реалізації підприємствами логістичних процесів здійснюється на основі взаємозв'язків із складовими інфраструктури логістичного об'єкту.

Найстарішими складовими логістичної інфраструктури є склади та транспортно-експедиційні організації. Не зважаючи на це, першочергове їх значення для логістичного об'єкту не втрачається. Складування товарно-матеріальних цінностей передбачає скоординовану діяльність у часі і просторі з використанням складських споруд та технічного устаткування складів. Від їх видів, потужностей, умов зберігання, місця розміщення залежить швидкість переміщення потоків у логістичному ланцюзі.

Узагальнено класифікацію складів та їх основне призначення представлено в табл. 13.1.

До основних причин використання різних видів складів у логістичній системі можна віднести такі:

- забезпечення безперервного процесу виробництва за рахунок створення запасів матеріально-технічних ресурсів;
- координація вирівнювання попиту і пропозиції на основі створення резервних та сезонних запасів;
- забезпечення максимального задоволення попиту споживачів за рахунок формування асортименту продукції;

Таблиця 13.1. Класифікація складів

Ознака класифікації	Вид складів
1. Відносно елементів логістичної інфраструктури	<ul style="list-style-type: none"> - склади підприємств-виробників продукції - склади споживачів продукції - склади дилерських та дистриб'юторських організацій - склади транспортно-експедиторських організацій - митні склади
2. За сферою існування	<ul style="list-style-type: none"> - склади у сфері постачання - склади у сфері виробництва - склади у сфері розподілу
3. Залежно від сфери обслуговування	<ul style="list-style-type: none"> - центральні склади - цехові склади - при цехові склади
4. за видами продукції	<ul style="list-style-type: none"> - склади матеріальних ресурсів - склади незавершеного виробництва - склади готової продукції - склади тари та тарних матеріалів - склади повернених відходів - склади інструментів
5. За формою власності	<ul style="list-style-type: none"> - власні склади організацій - орендовані склади - комерційні склади - склади державних підприємств - склади некомерційних організацій - склади об'єднань підприємств
6. За функціональним призначенням	<ul style="list-style-type: none"> - склади буферних запасів - транзитні склади - склади відповідального збереження - склади тимчасового зберігання - спеціальні склади
7. За рівнем спеціалізації	<ul style="list-style-type: none"> - вузькоспеціалізовані склади - склади обмеженого асортименту - склади широкого асортименту
8. За ступенем механізації складських операцій	<ul style="list-style-type: none"> - немеханізовані склади - механізовані склади - автоматизовані склади
9. З урахуванням конструкцій складських споруд	<ul style="list-style-type: none"> - закриті склади - напівзакриті площі - відкриті склади
10. За кількістю поверхів	<ul style="list-style-type: none"> - багатоповерхові склади - одноповерхові склади - висотні склади - висотно-стеляжні склади
11. За можливістю доставки та вивезення вантажу	<ul style="list-style-type: none"> - пристанційні або портові склади - прирельсові склади - глибинні склади

- зменшення логістичних витрат у випадку транспортування на основі організації перевезень економічно обґрунтованими партіями;
- створення умов для забезпечення активної стратегії збуту;
- розширення ринків збуту;
- забезпечення гнучкої політики обслуговування [3, с.214].

Складські об'єкти виконують такі функції [1, с.87]:

- перетворення виробничого асортименту в споживчий відповідно до попиту і з метою виконання замовлень клієнтів;
- складування і зберігання продукції з метою вирівнювання тимчасового, кількісного та асортиментного розривів між виробництвом і споживанням продукції, що дає змогу здійснювати безперервне виробництво і постачання на базі створюваних товарних запасів, а також у зв'язку із сезонним споживанням деяких видів продукції;
- консолідація і розукрупнення вантажів, що надходять;
- надання послуг, які забезпечують фірмі високий рівень обслуговування споживачів.

Для обґрунтування територіального розміщення складського об'єкту необхідно визначити:

- місце розташування (координати x_i, y_i) виробників та споживачів;
- обсяги поставок (Q_i); - витрати на транспортні послуги (T_i),
- маршрути транспортування.

На підставі опрацювання робіт Лукінського В.С. [9, с.382-383] методи визначення місцезнаходження складів узагальнено в табл. 13.2.

Локалізація складського об'єкту на основі застосування представлених методів має забезпечувати якомога більшу реалізацію позитивного ефекту масштабу.

Поряд зі складами важливе значення має транспорт, який є основним провідником матеріального потоку у логістичних системах. Для формування раціональної інфраструктури логістичного об'єкта значну увагу необхідно приділяти організації перевезень, яка впливає на швидкість доставки вантажу, рівень логістичного сервісу та визначається рівнем розвитку транспортної системи України. Перевезення може здійснюватися на основі використання послуг залізничного, повітряного, водного, автомобільного, трубопровідного транспорту. Транспортна система має прямий вплив на розвиток економіки та інтеграції України в світове економічне співтовариство.

Підготовка вантажів до перевезення, їх транспортування, супроводження, розвантаження, оформлення, здавання, прийняття здійснюється за допомогою транспортно-експедиторських організацій. При цьому відповідальність в однаковій мірі лежить на обох учасниках логістичного процесу. Виділення транспортно-експедиційних організацій у складі інфраструктури логістичного об'єкту характеризується такими особливостями:

Таблиця 13.2. Методи визначення місцезнаходження складів у логістичних системах

Варіант визначення координат складу	Кількість складів	Засіб обліку відстані між об'єктами	Опис методу
1. Місце розташування складського об'єкту визначається на території одного з об'єктів	Один	Найкоротша відстань: $r_{ij} = \sqrt{(x_i - x_c)^2 + (y_i - y_c)^2}$, де x_i, y_i - координати постачальника чи споживача; x_c, y_c - координати складу	Мінімізація транспортної роботи: $D_j = \sum Q_{ij} \times r_{ij} \rightarrow \min$ - на основі комбінаторики перебираються можливі варіанти розміщення координат складу
		„Манхетенська відстань“: $d_{ij} = x_i - x_c + y_i - y_c $	Мінімізація транспортної роботи: $D_j = \sum Q_{ij} \times d_{ij} \rightarrow \min$ відстань розраховується для конкретних об'єктів з координатами $C(x_i; y_i)$
	Деякі складів	Обидва способи розрахунку відстані між об'єктами	Мінімізація вантажообігу (загальних логістичних витрат) на основі транспортно-виробничої задачі
2. Розміщення складського об'єкту визначається з урахуванням координат розміщення об'єктів у логістичній системі	Один	„Манхетенська відстань“	$P_c = \begin{cases} Q_i x_i - x_c \rightarrow \min; \\ Q_i y_i - y_c \rightarrow \min \end{cases}$
3. Місце розташування складського об'єкту визначається з урахування вибраного критерію оптимізації	Один	Відстань до об'єкту визначається від початку координат по вісі X та Y	Метод центра тяжіння: $x_c = \frac{\sum Q_i x_i}{\sum Q_i};$ $y_c = \frac{\sum Q_i y_i}{\sum Q_i}$ Центр тяжіння по витратах на транспортування: $x_c = \frac{\sum T_i x_i Q_i}{\sum T_i Q_i}; y_c = \frac{\sum T_i y_i Q_i}{\sum T_i Q_i}$
		Найкоротша відстань	Центр тяжіння по відстані: $x_c = \frac{\sum \frac{x_i}{d_i}}{\sum \frac{1}{d_i}};$ $y_c = \frac{\sum \frac{y_i}{d_i}}{\sum \frac{1}{d_i}}$ Центр тяжіння по вантажообігу: $x_c = \frac{\sum Q_i d_i x_i}{\sum Q_i d_i};$ $y_c = \frac{\sum Q_i d_i y_i}{\sum Q_i d_i}$

- транспортно-експедиційні організації пропонують свою продукцію – послуги, що забезпечує формування фінансових результатів діяльності;
- послугам транспортно-експедиційних організацій властиві значні коливання попиту як у часі так і просторі, що вимагає постійної наявності різних видів транспорту;
- транспортно-експедиційні організації дозволяють оптимізувати запаси товарно-матеріальних цінностей як у виробників та споживачів, так і у посередників.

Митниці забезпечують утримання митних зборів та платежів, контролюють переміщення через кордон товарно-матеріальних цінностей. До митних організацій належать митні брокери, власники митних ліцензійних складів і складів тимчасового зберігання, власники магазинів безмитної торгівлі. Вони на основі ліцензій або дозволів надають послуги щодо переміщення товарів через митний кордон України. Митні брокери та власники митних ліцензійних складів надають послуги з декларування товарів, подання митниці документів, представлення вантажів і транспортних засобів для митного оформлення.

Страхові організації беруть на себе відповідальність компенсувати втрати у випадку пошкодження, нестачі товарно-матеріальних цінностей під час транспортування чи зберігання, недоотримання процентів за кредитами, помилку в управлінських рішеннях.

Податкові інспекції та контролюючі органи здійснюють контроль за правомірністю господарських операцій на основі віслідковування податкових платежів, проведення ревізій, перевірки виробничих, складських та інших приміщень, які використовуються в діяльності суб'єктів господарювання для отримання економічних вигод.

Фінансово-кредитні установи включають комерційні банки, валютні і фондові біржі, лізингові компанії. Вони надають послуги з кредитування, касового та розрахункового обслуговування, торгівлі цінними паперами та їх похідними, обміну валюти.

Юридичні фірми здійснюють договірне регулювання процесів транспортування та збереження товарно-матеріальних, проводять консультації з питань цивільного та господарського законодавства, складають форми претензій, скарг та інших документів щодо прав і законних інтересів учасників логістичних процесів.

Биокремлення консалтингових та аудиторських фірм пояснюється розвитком та масовим використанням вітчизняними підприємствами консалтингових та аудиторських фірм, які допомагають аналізувати слабкі та сильні сторони у всіх напрямках діяльності, розв'язувати існуючі проблеми та розробляти заходи направлені на удосконалення організації та управління господарськими процесами.

Маркетингові центри призначенні для представлення комерційної інформації, що необхідна для здійснення закупівель товарно-матеріальних ціннос-

тей, їх розміщення, реалізації, а також найбільш раціональних логістичних каналах та логістичних ланцюгах.

Виділення у складі інфраструктури виставкові організації зумовлено тим, що на сучасному етапі розвитку економіки України, вони створюють умови для проведення виставок, які інформують про нову продукцію, сфери використання та її виробників, можливостях придбання чи реалізації, досягненнях науки і техніки.

Провайдерів та виробників ЗМІ слід також відносити до складу інфраструктури логістичного об'єкту, оскільки вони забезпечують надходження до логістичного об'єкта інформаційних потоків на основі використання періодичних видань, телекомунікацій, сучасних програмних продуктів.

Дилерські та дистриб'юторські фірми займають проміжне місце між виробниками та споживачами. Основними їх завданнями є продаж і просування продукції, планування обсягів закупівель, визначення оптимальних цін. Їх дієвість забезпечує мінімізацію складських і транспортних витрат.

Охарактеризовані складові інфраструктури визначають умови ефективного функціонування логістичного об'єкту на основі його локалізації та формування відповідних логістичних ланцюгів. Разом з цим, це можливо у випадку обґрунтування раціональних способів транспортування вантажів.

13.2. Роль транспортно-експедиційних організацій в процесах глобалізації

Підвищення в сучасних умовах попиту на транспортні послуги та якість логістичного сервісу потребують застосування суб'єктами господарювання різних видів транспорту та узгодженої їх роботи. Це забезпечить потрібний набір послуг за максимально можливим зменшенням логістичних витрат, зумовлених виконанням необхідних процедур і операцій. Через це управління транспортною системою на основі логістичних підходів має розроблятися з урахуванням двох факторів: необхідного рівня логістичного сервісу та мінімальних витрат на його досягнення.

Транспортна інфраструктура має такі ключові ознаки: [7, с.53]:

- технічна і економічна неподільність інфраструктурних об'єктів;
- тривалий період реалізації і одночасно дуже довгий період користування;
- первинність витрат та транспорту інфраструктуру щодо витрат на виробничі і споживчі потреби, а також щодо багатьох інших інфраструктурних витрат;
- висока майнова ємність і капіталомісткість;
- просторова і функціональна іmobільність інфраструктурних об'єктів;
- наявність значних зовнішніх ефектів, багато з яких мають характер відкладених ефектів.

Поширеність процесів інтеграції та глобалізації зумовлюють необхідність формування транспортних вузлів на основі поєднання різних видів транспорту - автомобільного, залізничного, водного, повітряного, трубопровідного.

При цьому вони мають створюватися на основі врахування трьох груп елементів інфраструктури транспорту, які дають можливість максимально оптимізувати витрати та підвищити ефективність бізнесу. Це такі як: [6, с.53]

- шляхи усіх галузей транспорту;
- транспортні пункти (морські порти, вокзали, аеропорти тощо);
- допоміжне обладнання, яке використовується безпосередньо для обслуговування шляхів і транспортних пунктів.

За призначенням слід виділяти дві основні групи транспорту [4,с.78]. Їх характеристика представлена рис.13.2, а місце основних транспортних груп в логістичному ланцюзі – на рис.13.3. При цьому слід зазначити, що ефективність функціонування однієї транспортної групи визначає ефективність функціонування іншої.

Незважаючи на основні транспортні групи, важливе значення у процесі доставки товарно-матеріальних цінностей від постачальників до споживачів набуває спосіб транспортування.

З урахуванням класифікаційних ознак, теоретиками та практиками з питань логістичного управління виділяються такі способи транспортування [8, с.133]:

1. *За видом доставки:*

- прямиий;
- 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:*

- прямиий;
- змішаний.

Разом з цим, ефективність процесу транспортування в цілому залежить від правильності прийнятих логістичних рішень, які мають обов'язково включати три напрями дій:

- вибір форми перевезення;
- вибір виду транспорту;
- вибір перевізника.

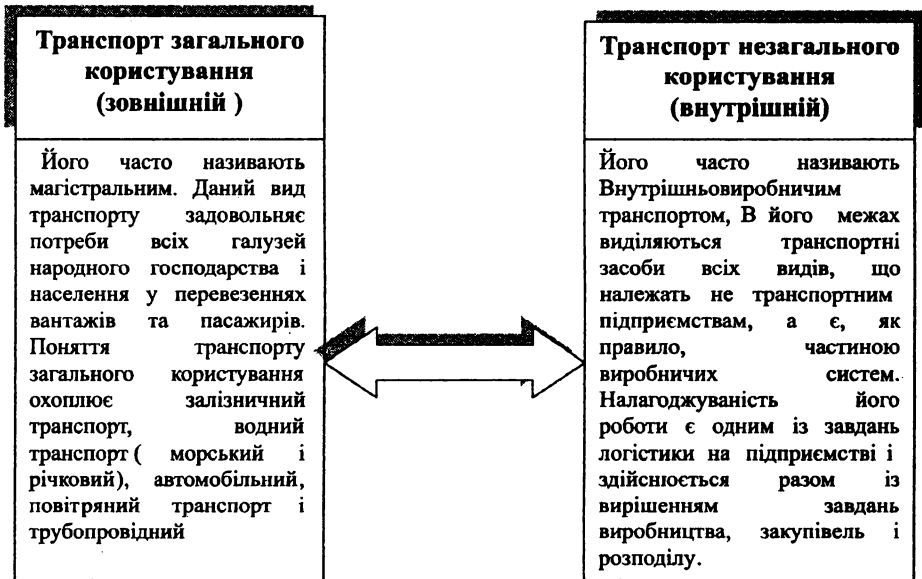


Рис. 13.2. Характеристика основних груп транспорту

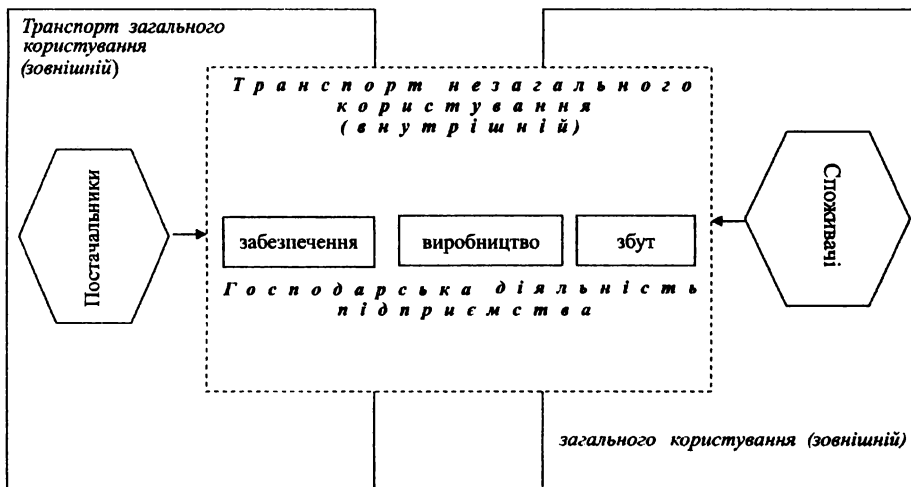


Рис. 13.3. Місце основних транспортних груп в логістичному ланцюзі

Вибір форми перевезення зводиться до обґрунтування доцільності застосування власних відділу доставки чи залучення послуг сторонніх транспорт-

них організацій на основі врахування їх переваг та недоліків, співставлення витрат на їх використання. При цьому критеріями у процесі вибору форми транспортування є необхідність у капіталовкладеннях та їх достатність, прогнозований рівень окупності капіталовкладень, рівень якості обслуговування, рівень загальних поточних витрат. [12, с.381-382].

До переваг створення власних відділів транспортування відносяться такі:

- можливість оренди транспортних засобів на одне перевезення або певний період часу;
- міжкорпоративні перевезення;
- забезпечення потрібної якості транспортних послуг;
- запобігання аварійним ситуаціям або їх швидке усунення;
- менші вимоги до упакування;
- наскрізний контроль за якістю надання послуг та збереженням вантажу;
- можливості розміщення реклами на транспортних засобах;
- можливість отримання додаткового прибутку за рахунок транспортних послуг іншим підприємствам;
- зниження транспортних витрат і ретельний контроль їх величини;
- контроль за розкладом, часом та маршрутами перевезень.

Недоліками, що виникають у випадку застосування власних відділів транспортування є:

- високі адміністративні витрати, витрати на ремонт і обслуговування транспортних засобів;
- потреба в значних капіталовкладеннях;
- повна відповідальність за пошкодження та псування вантажу;
- необхідність у складанні розкладів, маршрутів;
- ризик неокуплення зроблених капіталовкладень;
- витрати на страхування вантажів та транспортних засобів;
- проблеми з ліцензуванням;
- імовірність отримання збитків унаслідок аварій.

До переваг застосування послуг сторонніх організацій відносяться такі:

- відсутність необхідності створення автопарків;
- мінімізація витрат на утримання приміщень для ведення транспортного господарства;
- скорочення статей витрат на оплату праці водіям, експедиторам, іншим транспортним працівникам, пальне, ремонт;
- відсутність додаткових витрат часу на складання розкладів, маршрутів;
- відсутність окремих питань у веденні фінансового та податкового обліків;
- відсутність необхідності страхування транспортних засобів та водіїв.

До недоліків, які можуть виникати у випадку використання послуг сторонніх транспортних організацій, відносяться:

- невиконання замовлень перед споживачами у випадку порушення домовленості з транспортувальником через безвідповідальність чи форс мажорні обставини в його діяльності;

- відсутність фінансових можливостей для розрахунку з транспортними організаціями;
- неможливість перевезення вантажів існуючими у залучених транспортних організаціях видами транспортних засобів;
- збільшення витрат часу у випадку необхідності пошуку нових транспортних організацій;
- понесення збитки у випадку псування вантажів під час транспортування.

Вибір виду транспорту здійснюється на основі обґрунтування двох важливих напрямів: економічно обґрунтованого розміру замовлення та способу пакування товарно-матеріальних цінностей. Вибір виду транспорту, який має бути оптимальним для конкретного перевезення, має обґрунтовуватися шляхом врахування інформації про характерні особливості всіх існуючих його видів.

Існують такі основні види транспорту [8, с.118]: автомобільний, залізничний, повітряний, водний, трубопровідний.

Сучасними теоретиками і практиками визначається шість основних факторів, які впливають на вибір виду транспорту [2, с.93; 10, с.137; 12, с.384]:

- час доставки;
- частота відправлень вантажу;
- надійність дотримання графіка доставки;
- здатність перевозити різні вантажі;
- здатність доставити вантаж у будь-яку точку території;
- вартість перевезення.

Силу впливу факторів на вибір виду транспортного засобу представив у своїй праці Гаджинський А.М. (табл. 13.3) [4, с.88].

Експертні оцінки свідчать, що у випадку вибору транспорту, суб'єкти господарювання, в першу чергу, враховують надійність дотримання графіків доставки, час доставки, вартість перевезення.

Вибір перевізника також відіграє досить важливе значення у процесі обґрунтування порядку транспортування товарно-матеріальних цінностей. Етапи здійснення даного процесу представлено на рис. 13.4.

Разом з цим, вибір перевізника менеджерам-логістам доцільно здійснювати на основі використання трьох підходів;

- критеріального;
- бінарних відносин;
- функцій вибору.

Критеріальний підхід передбачає оцінку кожної альтернативи конкретним числом. Він може бути однокритеріальним та багатокритеріальним. Підхід бінарних відносин включає оцінку двох альтернатив відносно інших двох альтернатив. Підхід функцій вибору базується на оцінці, за якої функція вибору зводиться до визначення переваг однієї альтернативи перед іншою, яка залежить від інших альтернатив. Характеристика однокритеріального та багатокритеріального підходів представлена в табл.13.4.

Таблиця 13.3. Вплив факторів на вибір виду транспортування

Фактори впливу						
	Час доставки	Частота відправлень вантажу	Надійність дотримання графіку доставки	Здатність перевезити різні вантажі	Здатність перевезити вантажі в будь-яке місце	Вартість перевезень
Залізничний	3	4	3	2	2	3
Водний	4	5	4	1	4	1
Автомобільний	2	2	2	3	1	4
Трубопровідний	5	1	1	5	5	2
Повітряний	1	3	5	4	3	5

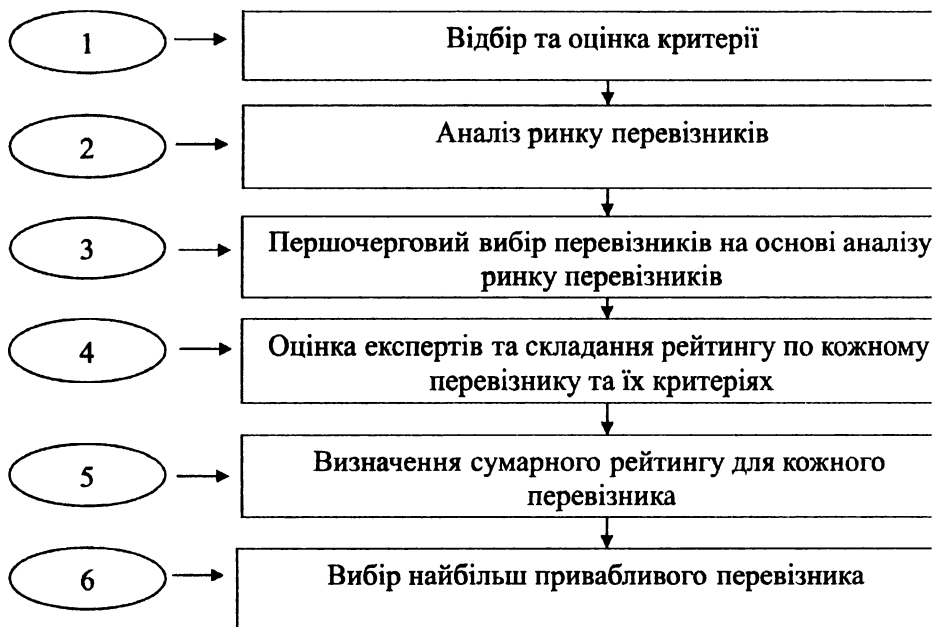


Рис. 13.4. Етапи вибору перевізника

Таблиця 13.4. Характеристика критеріальних підходів щодо вибору перевізника

Однокритеріальна оцінка	Багатокритеріальна оцінка
застосовує рейтингові оцінки визначених критеріїв, які проводяться на основі опитування спеціалістів	застосовує формули, які включають ряд критеріїв, що характеризують перевізника, мають різні одиниці виміру та передбачають нормалізацію
<p align="center">Можливі критерії оцінки:</p> <ul style="list-style-type: none"> - витрати на транспортування; - транспортні тарифи; - час перевезення; - технічні можливості; - сервісні можливості; - надійність терміну доставки та збереження вантажу; - фінансова стабільність; - наявність послуг експедицій; - готовність схем транспортування вантажів; - наявність додаткового обладнання 	
<p align="center">Моделі рішення критеріальних завдань</p> <p>- нормалізація критеріїв:</p> $q_j^0 = \frac{q_j(x) - q_j^{\min}}{q_j - q_j^{\min}}; j = \overline{1, n},$ <p>де $q_j(x)$ - абсолютне значення j-го критерія, $x \in D$ нь;</p> <p>$q_j^{\min} = \min q_j(x)$, $q_j^{\max} = \max q_j(x)$, $q_j^{\min} \neq q_j^{\max}$ - мінімальне та максимальне значення j-го критерію; n - кількість критеріїв багатокритеріальній задачі.</p> <p>- метод скорочення критеріїв.</p> <p>1. у випадку наявності ряду критеріїв використовується метод адитивного звернення:</p> $q(x) = \sum_{j=1}^n \alpha_j q_j(x) \rightarrow \max, x \in D \sum_{j=1}^n \alpha_j = 1, \alpha_j > 0$ <p>де, α_j - ваговий коефіцієнт j-го критерію.</p> <p>2. у випадку наявності одного критерію використовується метод рівномірної оптимальності:</p> $q(x) = \sum_{j=1}^n q_j(x) \rightarrow \max, x \in D$ <p>- мультиплікативного перетворення</p> $q(x) = \prod_{j=1}^n q_j(x) \rightarrow \max, x \in D$ <p>- мінімаксного перетворення (критерій Севіджа)</p> $\max_j [\max q_j(x) - q_j(x)] \rightarrow \min.$ <p>- метод умовної оптимізації критеріїв.</p> $q_1(x) \rightarrow \max, x \in D, q_j(x) \geq d_j, j = \overline{2, n},$ <p>де, $q_1(x)$ - головний критерій; d_j - нижня межа j-го критерію, встановлюється тим хто приймає рішення.</p>	

Застосування цих підходів дозволить підвищити ефективність логістичного управління у процесі перевезення різними видами транспортних засобів.

Слід зазначити, що поряд із транспортними послугами, в логістичних системах визначальні функції виконує експедиторська діяльність. Експедитори - це підприємства різних форм власності, які за дорученням вантажовласників надають транспортно-експедиційні послуги. Експедитор є основною сполучною ланкою між відправником вантажу, перевізником і вантажоодержувачем. Протягом останніх 10-15 років відбуваються корінні зміни частини експедиторського капіталу в транспортному підприємстві й експедиторських послугах в організації процесу перевезень вантажів. Вони є наслідком науково-технічної революції на транспорті, що відображається, зокрема, у контейнеризації вантажної маси й переході на мультимодальні технології організації перевезень без яких рідко обходиться найбільш популярна у замовників схема доставки, - «від дверей до дверей».

У цей час експедиторами організується дві третини перевезень вантажів у світі, протягом яких вони виконують всі необхідні для здійснення перевезення операції.

Основними функціями експедиторів є такі:

- організація перевезення і перевалки вантажів різними видами транспорту;
- забезпечення оптимального транспортного обслуговування, в тому числі зовнішньо-торговельних вантажів;
- фрахт національних та іноземних суден і забезпечення їх подачі в порти для своєчасного відправлення вантажів;
- надання послуг, пов'язаних з прийманням, накопиченням, доробкою, сортуванням і комплектуванням вантажів, передача їх транспортним організаціям для перевезення;
- проведення своєчасних розрахунків з транспортними організаціями за перевезення, перевалку і зберігання вантажів;
- оформлення документів відповідно до митних, карантинних і санітарних вимог;
- страхування вантажів;
- облік надходження і відвантаження вантажів із залізничних станцій та портів;
- забезпечення схоронності вантажів під час їх перевезення, перевалки і зберігання (з залученням транспортних організацій);
- організація експертизи вантажів на залізничних станціях і в портах;
- оформлення товарно-супроводжувальної документації та її розсилка;
- участь в оформленні актів;
- вирішення з транспортними організаціями спірних питань щодо нестачі або пошкодження вантажу.

Транспортно-експедиційні послуги - це надання комплексу послуг, пов'язаних з підготовкою і відправкою вантажів, проведенням взаєморозрахунків, контролем за проходженням і одержанням вантажів. Транспортно-

експедиційні послуги є допоміжним видом господарської діяльності, пов'язаним з перевезенням вантажів різними видами транспорту [13, с.84]. Великі експедиторські підприємства зазвичай працюють зі своїми клієнтами на підставі генерального договору транспортного експедирування. Визнання важливості транспортно-експедиторських послуг у транспортній логістиці знаходить своє відбиття в законодавчому процесі нашої держави. У Цивільному кодексі України передбачений спеціальний розділ «Транспортна експедиція», статті якої дають поняття договору транспортної експедиції, його форми, визначають порядок виконання й інші важливі моменти договірних відносин. Тверде нормативне встановлення статусу договору транспортно-експедиційної організації є серйозним кроком у напрямку вдосконалення правової регуляції в області як експедиції, так й у транспортній галузі в цілому. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» прийнятий 1 липня 2004 року. Правова регуляція участі експедиторів у транспортному процесі передбачається також у проектах Законів «Про транспорт», «Про змішані перевезення», «Про морські порти» й інших нормативних актах.

Транспортно-експедиторські послуги є комплексною складовою системою доставки, що включає перевезення товару від виробника до споживача й виконання пов'язаних з нею вантажно-розвантажувальних робіт, пакування, складування, зберігання, страхування, ведення розрахунків.

Таким чином, застосування вітчизняними підприємствами логістичних підходів до управління матеріальними, фінансовими, інформаційними потоками зумовить створення у економіці України логістичних систем різних рівнів, що є передумовою розвитку процесів інтеграції, інформатизації, глобалізації.

Список літератури

1. Альбеков А.У., Федько В.П., Митько В.А. Логистика коммерции: Учебник. - Ростов-на-Дону: Феникс, 2001. – 512 с.
2. Алькема В.Г., Сумець О.М. Логістика: Теорія та практика: Навчальний посібник. - Київ: Вид-дід „Професіонал”, 2008. - 270 с.
3. Анікіна Б.А. Логистика: Учеб.для высших и средних спец.учеб.заведений. - М.:ИНФРА, 1997. – 220 с.
4. Гаджинський А.М. Логістика: Учеб.для высших и средних спец.учеб.заведений.-М.:Информационно-внедренческий центр „Марке тинг”, 2000. - 375 с.
5. Ибрагимов Л.А. Инфраструктура товарного рынка //Издательство „Приор”. - Москва, 2001. – 255 с.
6. Крикавський Є.В. Логістика. - Львів: Вид-во Держ. Ун-ту „Львівська політехніка”, 2004. - 447 с.
7. Крикавський Є.В., Чухрай Н.І., Чернописька Н.В. Логістика: компендіум і практикум. - Київ: Кондор, 2006. - 336 с.
8. Леншин И.А., Смоляков Ю.Й. Логистика: В2ч.-Ч.1-М.: Машиностроение, 1996. - 246 с.
9. Модели и методы теории логистики: Учебное пособие. 2-е изд./Под ред. В.С.Лукинского. – СПб.: Питер, 2007. – 448 с.

10. Пономарьова Ю.В. Логістика: Навчальний посібник.-Київ: Центр навчальної літератури, 2005.- 326 с.
11. Сумец А.М. Логістика: Теория, ситуации, практические задания: Учебное пособие.- К.: «Хай-Тек Пресс», 2008. – 320 с.
12. Тридід О.М., Азаренкова Г.М., Мішина С.В., Борисенко І.І. Логістика: Навчальний посібник. - Київ: Знання, 2008. – 566 с.
13. Шканова О.М. Інфраструктура товарного ринку: Навчальний посібник.- Київ: Центр навчальної літератури, 2006. – 319 с.