

Загалом, доставки негабаритних вантажів нерідко вимагають в тій чи іншій мірі реалізації спеціальних можливостей авіаперевізника. Найчастіше авіакомпанії звертаються за допомогою до послуг спеціалізованих компаній, які займаються організацією логістичних схем доставки негабаритних вантажів із використанням авіаційного транспорту, що не є цілком виправданим з точки зору спрощення процесу доставки, проте не є оптимальним з огляду на максимізацію власної фінансової вигоди.

Встановлено, що авіаперевізник негабаритних вантажів може виступати, як учасник елемента мультимодального ланцюга доставки авіаційним транспортом, так і брати на себе роль організатора всього ланцюга за принципом «від дверей до дверей». Авіаперевізник негабаритних вантажів, який пропонує продукт щодо комплексної доставки стає базовим 3PL логістичним провайдером, тобто перетворюється на постачальника послуг комплексного характеру, що вимагає створення інструментарію оптимізації його виробничо-логістичної діяльності. Очевидним є те, що неможливо і нераціонально постійно виконувати авіаперевізнку функції логістичного 3 PL провайдера, оскільки значна частина номенклатури вантажів вимагає від них організації доставки виключно авіаційним видом транспорту на стандартних умовах, проте існує потреба у активному використанні можливостей 3PL провайдера при організації ряду унікальних доставок. Всі ці протиріччя зумовлюють необхідність розробки теоретико-методологічних інструментів, зокрема визначення концептуальних рівнів гібридизації бізнес-моделі вантажного авіаперевізника, а також вирішення багатокритеріальної задачі оптимізації виробничо-логістичної діяльності авіакомпанії, в умовах мінливого внутрішнього і зовнішнього середовища.

Отже, існує необхідність у створенні чітких умов орієнтування авіакомпанії на вантажну клієнтуру в залежності від переваг перевізника, тобто створення унікального продукту, з одного боку і ефективного управління власними ресурсами за рахунок гібридизації власної бізнес-моделі, з іншого. Слід пам'ятати і про недопущення розриву між пропозицією і очікуваннями вантажної клієнтури.

**В.В. ЛИФАР**

Запорізький національний технічний університет

## **ПЕРСПЕКТИВИ СТВОРЕННЯ МЕРЕЖІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В ЗАПОРІЗЬКІЙ ОБЛАСТІ**

© Лифар В.В., 2018

Сучасні тенденції розвитку економіки характеризуються постійним зростанням обсягів виробництва, розширенням господарських зв'язків, розвитком коопераційних та інтеграційних процесів на мікро- та макрорівнях. Це обумовлює суттєве збільшення обсягів товарно-матеріальних потоків і висуває нові, більш жорсткі вимоги до їхнього інфраструктурного забезпечення. Одним із шляхів вирішення цієї проблеми є створення транспортно-логістичних центрів (ТЛЦ) у великих промислових, портових і транзитних регіонах країни на потужних напрямках руху матеріальних потоків на базах існуючих транспортних інфраструктур регіонів.

Транспортно-логістичні центри – це спеціалізовані підприємства, основними функціями яких є обробка та зберігання вантажів, інформаційні послуги. Транспортно-логістичні центри надають вільні площі для експедиторських і транспортних компаній, мають стоянку для вантажних автомобілів. У добре розвинених ТЛЦ також проводиться технічне обслуговування транспортних засобів, надаються митні, брокерські та інші види послуг. Фактично логістичні центри створюються для того, щоб вирішити проблему доставки вантажів від постачальника до споживача в найкоротші терміни і з найменшими фінансовими витратами. Транспортно-логістичні центри сприяють

розвитку інтермодальних перевезень, оскільки тісна співпраця між транспортними компаніями в складі логістичного центру дає можливість планувати міжнародні перевезення і оптимізувати використання транспортних засобів і ресурсів.

Створення ТЛЦ необхідно розглядати як інвестиційний проект по розвитку транспортної інфраструктури в регіоні. Зазвичай в таких проектах приймають участь регіональні органи влади, транспортні підприємства регіону, споживачі транспортних послуг. Кожний з учасників має власні інтереси, які іноді не співпадають і потребують балансування задля спільної мети – здійснення якісного транспортного обслуговування регіональних вантажопотоків.

Формування мережі регіональних ТЛЦ є перспективним, оскільки дозволяє скорочувати ланцюги поставок, оптимізувати товарні потоки, підвищувати маневреність поставок. З часом така мережа може бути інтегрована в мережі логістичних центрів міжнародного рівня. Основою для її заснування з позицій розподілу функцій, відповідальності, коштів виступатиме державно-приватне партнерство, а саме пайове фінансування об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури із залученням бюджетних коштів і капіталу бізнесових структур, включаючи іноземний капітал. Принципи такої побудови дозволять чітко розподілити функції кожного учасника: 1) органи державної влади несуть відповідальність за якість транспортно-логістичного обслуговування; 2) промислові підприємства регіону зацікавлені у якісній переробці своїх вантажів та транспортному обслуговуванні; 3) транспортні підприємства прагнуть оптимізації своїх інвестицій, забезпечуючи потрібну якість транспортного обслуговування. Організаційною формою ТЛЦ може бути акціонерне підприємство або товариство з обмеженою відповідальністю, в якому державний сектор має більше 50% та відповідає за розробку: програми будівництва логістичного центру і необхідних документів; пошук інвестора і фінансових коштів; купівлю (виділення) і освоєння земельних ділянок; нагляд за будівництвом даного центру. Ініціатором будівництва можуть виступати й організації бізнесу, виходячи зі своїх комерційних інтересів. Залучення приватного капіталу в проект створення регіонального ТЛЦ може суттєво знизити бюджетні витрати регіону. Однак коли в цей процес включається державний сектор, то крім економічних, до уваги приймаються фактори макроекономічного, екологічного, урбаністичного характеру, що враховують стратегію регіонального розвитку, необхідність боротьби з безробіттям та ін.

В той же час представники приватного сектору, які є учасниками регіонального транспортного ринку, також можуть бути зацікавлені у створенні транспортно-логістичних структур, оскільки транспортні послуги є вигідним бізнесом.

На теперішній час транспортно-логістичних центрів в Запорізькій області не має. Тому на перший план виходить програма транспортної логістизації, яка передбачає створення мережі ТЛЦ в регіоні на базі існуючих транспортних підприємств в межах міжгалузевої співпраці на основі системного підходу. Однак, необхідно визначитися з масштабами і спеціалізацією центрів. Кожний ТЛЦ може бути класифіковано за трьома параметрами: типом транспортних засобів, що обслуговуються; типом вантажів; зоною територіального покриття. Через визначення провідних видів транспорту в Запорізькій області доцільно запропонувати в першу чергу створення залізнично-автомобільного логістичного центру з подальшою організацією морського ТЛЦ на базі Бердянського морського торговельного порту, річкового ТЛЦ на базі Запорізького річкового порту і повітряного ТЛЦ на базі Запорізького аеропорту, які з часом сформують мережу ТЛЦ в регіоні. За типом вантажів, що перероблятимуться, ТЛЦ визначено як змішані або універсальні, за зоною територіального покриття – як міжрегіональні та міжнародні, призначені для переробки як внутрішніх товарних потоків, так і зовнішніх. Спеціалізація ТЛЦ на певних товарних групах; ТЛЦ, які обслуговуватимуть товарні потоки підприємств торгівлі або промислових підприємств області.

Центри виконуватимуть інтеграційну функцію з пов'язування транспортних підприємств в єдине ціле шляхом формування системи регіонального руху вантажопотоків (транзитно-логістичної системи регіону). Це дозволить раціоналізувати та контролювати вантажопотоки регіону, рівномірно розподілити логістичне навантаження на регіон.

Основними завданнями по створенню ТЛЦ визначено наступні:

- вибір місця розташування логістичних центрів;

- інтеграція різних видів транспорту;
- кооперація транспортних, логістичних, страхових, фінансових компаній, державних органів і служб та їх розташування в одному місці;
- проведення єдиної регіональної транспортної політики за підтримки держави в області транспортно-логістичного сервісу;
- концентрація вантажоперевезень і створення основи для використання мультимодальних технологій;
- підвищення інвестиційної привабливості логістичного бізнесу в інтересах розвитку економіки регіону.

Створення мережі ТЛЦ в регіоні, яка відповідатиме за перерозподіл і управління регіональними товарними потоками, завдяки комплексному поєднанню транспортно-логістичних послуг суттєво змінить систему складського обслуговування і поставок у транспортно-розподільній системі, забезпечить надання якісно нового транспортно-логістичного обслуговування господарюючих суб'єктів. Відповідно до цього можна виокремити три джерела підвищення ефективності роботи підприємств: зниження транспортних витрат, скорочення страхових запасів, зменшення складських витрат. Підприємства зможуть врахувати ці можливості при формуванні системи розподілу в межах регіону. Зокрема, це стосується підприємств роздрібною торгівлі і виробників товарів, які мають орендовані складські приміщення. Товарні потоки концентруються в транспортно-логістичному центрі, роз'єднуються у відповідності до замовлень і транспортуються до вантажоотримувача з відповідним супроводжувальним обслуговуванням. Результатом цього стане підвищення рівня обслуговування товарних потоків регіону через контроль і відстеження потоків, надання додаткових послуг (тимчасове складування, оформлення документів і т.п.), ліквідація простоїв транспорту, комбінування видів транспорту.

Отже, створення мережі ТЛЦ дозволить організувати якісне перевезення вантажів з найменшими витратами і оптимальним прибутком для всіх суб'єктів господарювання в регіоні, знизити витрати вантажовласників на перевезення вантажів, зменшити транспортну складову у вартості продукції, підвищити прибутковість і стійкість функціонування транспортної інфраструктури області, а також сприятиме розвитку економіки регіону.

**С.М. ЛИХОЛАТ**

Львівського державного університету внутрішніх справ

## **ІНТЕГРАЦІЯ МАРКЕТИНГУ ТА ЛОГІСТИКИ В МАЛИЙ БІЗНЕС**

© Лихолат С.М., 2018

В сучасних умовах економічного та соціального розвитку суспільства розвиток маркетингу та логістики в малому бізнесі пов'язаний із значними змінами, ризиком та ступенем невизначеності.

Водночас, маркетинг має здатність передбачати можливі трансформаційні процеси як внутрішнього, так і зовнішнього середовища і, як наслідок, націлений на формування конкурентних переваг та на впровадження динамічних змін у діяльність малого бізнесу.

З одного боку, невеликі масштаби малого бізнесу дають можливість швидко реагувати на трансформаційні процеси, а з іншого, представники малого бізнесу значно обмежені в конкурентному середовищі. Саме тому, у сучасних дослідженнях малого бізнесу усе більше уваги приділяється взаємозалежності маркетингу та логістики як управлінських процесів, які виникають під дією науково-технічних процесів, загалом, та запровадження новітніх технологій, зокрема, з метою формування та збереження необхідного споживацького попиту, а також захоплення/розширення частки ринку. Тобто, маркетинг формує попит, а логістика реалізує його в практичній діяльності.