

О.Г. Кухарчик, здобувач

Міжнародний університет бізнесу і права (м. Херсон)

СУТНІСТЬ ТА ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНОГО РИНКУ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

В статті досліджується сутність та особливості розвитку регіонального ринку мультимодальних перевезень. Досліджено особливості здійснення перевезень на регіональному рівні та класифікація перевезень вантажів, проведено аналіз структури ринку мультимодальних перевезень регіону. Дослідження показали, що для вибору оптимального плану перевезень на регіональному рівні при заданому розміщенні виробництва необхідно враховувати: поточні витрати транспорту, залежні від розмірів рухів; капіталовкладення в пересувний склад; оборотні кошти, ув'язнені у вантажах. Встановлено, що кожен критерій оптимальності має достоїнства та недоліки, які найчастіше витікають з міри синтетичного критерію, труднощів підготовки інформації у вигляді масиву коефіцієнтів при невідомих в цільовій функції, вузькій або ширшій сфері його застосування.

Ключові слова: *ринок мультимодальних перевезень, регіональні особливості, логістика, вантажоодержувач, розвиток.*

Постановка проблеми. Інтеграція економіки України у європейський простір вимагає динамічного і збалансованого розвитку всіх її секторів, насамперед, транспортної системи, підприємства якої посідають одне з пріоритетних місць серед нефінансових корпорацій. Транспорт здійснює позаекономічні синергетичні ефекти на функціонування основних галузей економіки, що актуалізує наукові дослідження в сфері розвитку ринку мультимодальних перевезень та оцінки його впливу на ефективність діяльності транспортної системи. Конкурентоспроможність та ефективність транспортної системи країни визначається не стільки існуванням окремих видів транспорту, скільки їх модальною інтеперабельністю та інтегрованістю на регіональному, національному та міжнародному рівнях. Мультимодальні перевезення виступають одним з головних напрямів сучасної європейської транспортної політики, тому в умовах сьогодення функціонування ринку

мультиmodalних перевезень є ефективним напрямом формування потужної транспортної системи країни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження проблем оптимізації функціонування транспортного комплексу приділяли увагу такі зарубіжні та вітчизняні вчені: Котлубай М.І., Котлубай О.М., Лимонов Е.Л., Плужников К.И., Чунтомова Ю.А., Морозова І.В., Цветов Ю.М., Чекаловец В.Г. Найбільш відомими є праці таких вчених, як Бакаєв О.О., Кутах Ю.О., Кулаєв Ю.Ф., Заенчик Л.Г. Останнім часом все більш уваги приділяється розвитку міжнародних транспортних коридорів, використання транзитного потенціалу України та організації мультиmodalних перевезень у працях таких авторів: Пірожков С.І., Ревенко В.Л., Бакаєв Л.А., Молярчук І.А., Липинської О.А. Все більше число науковців поглиблюють теорію і практику функціонування портів, серед них важливо виділити Котлубая О.М., Примачова М.Т., Кібік О.М., Ільченко С.І., Постан М.Я., Кібік О.М., Жихаревої В.В. Проте не достаньо дослідженими залишаються проблеми функціонування регіональної транспортної системи та розвитку мультиmodalних перевезень в умовах економічної нестабільності.

Формулювання цілей статті. Метою цієї статті є дослідження сутності та особливостей розвитку регіонального ринку мультиmodalних перевезень. *У межах досягнення мети виокремлено наступні завдання: дослідити особливості здійснення перевезень на регіональному рівні та класифікацію перевезень вантажів; провести аналіз структури ринку мультиmodalних перевезень регіону.*

Виклад основного матеріалу досліджень. Дефініція «ринок» різноманітна та багатогранна. За час розвитку наукової економічної думки поняття «ринок» змінювалось у своєму значенні: від «місця, де здійснювався обмін товарами між виробниками» (Ф. Бродель, С.В. Слухай, А.А. Чухно, О. Курно тощо) до соціального явища «сукупності відносин» (В.О. Рибалкін, О.А. Устенко, В.І. Теремко, Г.С. Вечканов тощо). У процесі розвитку товарного виробництва поняття «ринок» відокремлювалось від поняття «торгівля» та відображало тісний зв'язок, насамперед, економічні відносини виробників і споживачів стосовно обміну суспільного продукту. Ринок являє собою сукупність актів купівлі-продажу товарів і послуг між продавцями (виробниками) і покупцями (споживачами) на основі попиту і пропозиції шляхом товарного та іншого обміну за допомогою ринкової інфраструктури, включаючи банки, біржі, транспорт, зв'язок. Транспорт, з одного боку, «фізично» реалізує цей обмін (обіг товарів і послуг) та виконує інфраструктурну (системоутворюючу)

функцію, а з іншого боку, надаючи послугу основним суб'єктам ринку (продавцям і покупцям), утворює транспортний ринок.

Відтак, розглянемо економічну категорію «ринок транспортних послуг», який є складовою транспортного ринку. Як зазначає О. Корнієцький [1], транспортний ринок являє собою інтегроване поєднання ринку транспортних послуг і того сектора транспортного ринку, де відбувається відтворення (виробництво) виробничо-ресурсної складової при сприяючому впливі ринкової інфраструктури. Соколов О.Є. стверджує, що транспортний ринок – це система економічних, технологічних та інших зв'язків, по-перше, між транспортом і його споживачами, а по-друге, між видами транспорту й транспортними підприємствами. Основною формою зв'язків першого типу є купівля-продаж транспортних послуг, а другого- взаємодія та конкуренція [2].

В цілому всі види основної транспортної продукції на ринку вважаються транспортними послугами. В нормативно-правових актах поняття «транспортна послуга» трактується як «послуга з перевезення», що, на думку законодавця, є рівнозначним терміном. Так, Закон України «Про автомобільний транспорт» трактує послугу з перевезення пасажирів чи вантажів як перевезення пасажирів чи вантажів транспортними засобами на договірних умовах із замовником послуги за плату [3]. Відповідно до Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні транспортна послуга – перевезення вантажів та комплекс допоміжних операцій, що пов'язані з доставкою вантажів автомобільним транспортом.

Ми погоджуємося з твердженням Пасевича В., що характерною рисою послуги є те, що вона не може існувати поза процесом її виконання і накопичуватися; продаж послуг – це якість самого процесу праці; послуга представляє собою конкурентну споживчу вартість лише на певний час і в певному напрямку, що істотно обмежує можливість її заміни на ринку [4]. На нашу думку, дефініцію «транспортна послуга» можна визначити як процес перевезення вантажів і пасажирів з комплексом супутніх послуг, що безпосередньо пов'язані з його підготовкою і здійсненням. Якість транспортних послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу, проявляється в забезпеченні безпеки руху; скороченні термінів доставки вантажів; дотриманні регулярності перевезень; забезпеченні повного збереження перевезених вантажів; досягненні більш високої економічності перевезень.

Ринок транспортних послуг характеризується наявністю всіх видів транспорту, їх взаємодією, наявністю транспортної інфраструктури. За твердженням А. Брайковської, ринок транспортних послуг – це система відносин між фізичними та юридичними особами – суб'єктами різних

типів, форм власності та господарювання в світовому і внутрішньому економічному просторі щодо організації та купівлі-продажу транспортних послуг на основі дії об’єктивних економічних законів та правових норм [5].

Для сегментації ринку залежно від особливостей транспортних послуг як перевезення вантажу, наведемо їх класифікацію (рис. 1.)

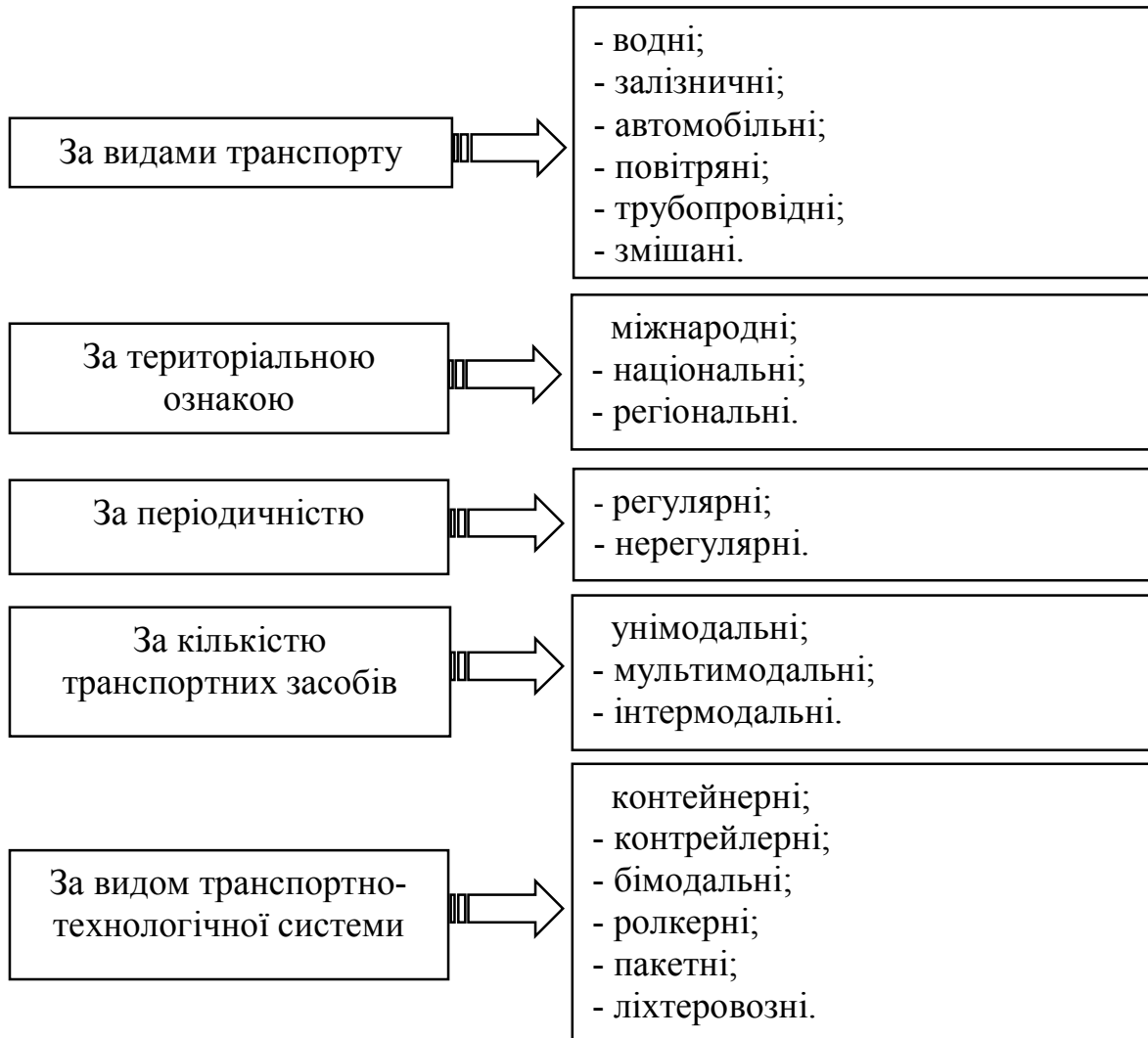


Рис. 1. Класифікація перевезень вантажу*

* узагальнено автором

Отже, ринок транспортних послуг характеризується наявністю всіх видів перевезень, їх взаємодією, наявністю транспортної інфраструктури. Сегментація та аналіз кожного підприємства-споживача комплексу транспортних і супутніх послуг проводиться з урахуванням факторів. Використання факторів сегментації підприємств-споживачів робітниками транспортного підприємства дозволить їм визначити своє місце,

об’єктивно оцінити свої можливості і вигоди, а в подальшому, використовуючи знання з теорії та практики маркетингу, зміцнювати свої позиції на ринку.

Транспортний процес при мультимодальних перевезеннях складається з декількох послідовних етапів доставки та перевантаження вантажу з одного виду транспорту на інший зі включенням їх до загальної системи транспортування. Саме тому, ринок мультимодальних перевезень в процесі дослідження розглядатимемо з точки зору системного підходу в якості складних систем, для яких характерно комплексний розвиток всіх видів транспорту, термінального та складського господарства, митної та фінансової інфраструктури, нормативно-правового забезпечення, телекомунікаційного супроводу вантажопотоків. Важливим питанням є територія, на яку поширюється дія ринку мультимодальних перевезень. З одного боку, національний ринок мультимодальних перевезень поширюється на територію України загалом, а з іншого – до складу поняття ринку мультимодальних перевезень входять послуги з регіонального перевезення пасажирів, багажу, вантажу тощо. На нашу думку, ринок мультимодальних перевезень регіону – це система економічних та комерційно-правових взаємовідносин між учасниками транспортного процесу, що регулює перевезення експортного, імпортного, транзитного вантажу двома або більше видами транспорту одночасно, під контролем одного оператора, який бере на себе відповідальність доставки вантажу «від дверей до дверей» на підставі єдиного договору в межах певної території (регіону).

Основними суб’єктами ринку мультимодальних перевезень регіону є учасники транспортного процесу – виробники (транспортні підприємства-перевізники, експедитори, оператори мультимодальних перевезень); споживачі (замовники транспортних послуг); держава, яка розробляє та запроваджує національні нормативно-правові акти стосовно міжнародних, національних, регіональних перевезень і торгівлі. Об’єктом купівлі-продажу на ринку мультимодальних перевезень регіону є транспортні послуги з перевезення вантажу. Структура ринку мультимодальних перевезень регіону складна і одночасно об’єднує безліч суб’єктів ринку, що мають різні цілі при взаємодії (рис. 2).

Ринок мультимодальних перевезень регіону визначається особливостями транспортних перевезень і потреб, які задовольняються ними, а також особливостями виробників і споживачів. Виділяють такі особливості ринку мультимодальних перевезень регіону:

- нематеріальний характер транспортної продукції, як і будь-якої послуги, обумовлює те, що частка заробітної плати в її собівартості удвічі більша, ніж у промисловості; витрати на амортизацію, паливо й електроенергію становлять майже половину всіх експлуатаційних витрат;

- невіддільність товару-послуги від процесу виробництва; неможливість накопичення обумовлює необхідність управління резервами пропускнуої спроможності регіону;

- специфіка кругообігу капіталу у сфері транспорту впливає на вимоги до ефективності та якості роботи транспортної системи регіону, особливе значення мають прискорення й безперервність транспортного процесу, скорочення термінів доставки й поліпшення схоронності вантажів, безвідмовність у роботі всіх ланок транспортного конвеєра, підвищення якості роботи кожного підприємства, виробничого обладнання, кожного виду транспорту і транспортної системи регіону в цілому;



Рис. 2. Структура ринку мультимодальних перевезень регіону *

* сформовано автором

- просторова роз'єднаність полігонів реалізації мультимодальних перевезень, їхня взаємозамінність обмежує внутрішньогалузеву конкуренцію;

- роль виду транспорту залежить від його універсальності, продуктивності, розміщення комунікацій, рівня технічного устаткування, вартості, зручності та безпеки перевезень;

- попит на мультимодальні перевезення вантажу формують суспільно необхідні потреби в матеріальному обміні; співвідношення попиту і пропозиції на мультимодальні перевезення за видами транспорту визначає рівень участі кожного з них у роботі транспортної системи і одночасно є стимулом їх розвитку.

Основними принципами розвитку ринку мультимодальних перевезень регіону, як ринкового середовища функціонування підприємств транспорту, є орієнтація на вимоги споживача та формування пропозиції відповідно до попиту. Вивчення та аналіз ситуації на ринку мультимодальних перевезень вимагає не тільки проведення структуризації ринку, а й оцінки поточної та прогнозованої кон'юнктури ринку – стану ринку, який сформувався на певний момент часу в результаті впливу комплексу сил, факторів, умов.

Попит на мультимодальні перевезення вантажу в масштабах регіонального ринку являє собою співвідношення між тарифом на послугу і обсягом потреби в перевезеннях, додаткових послугах, комплексному транспортно-експедиційному обслуговуванню.

Пропозиція мультимодальних перевезення вантажу – це технічні можливості парку рухомого складу майна виробників послуг залежно від ціни послуги з урахуванням ступеня зносу, технічної готовності транспорту, технології перевезень, умов експлуатації.

Конкурентне середовище – це результат і умови взаємодії великої кількості суб'єктів ринку, що визначає відповідний рівень економічного суперництва і можливість впливу окремих економічних агентів на ринкову ситуацію. Важливим є те, що конкурентне середовище утворюється не лише і не стільки власне суб'єктами ринку, взаємодія яких викликає конкуренцію, але в першу чергу відносинами між ними.

Згідно з твердженням Троїцької Н. [6] «конкуренція на транспорті – явище змагання чи зіставлення відмінних характеристик транспортних послуг щодо обсягу, якості та вартості транспортного обслуговування клієнтури одним видом транспорту або в змішаному сполученні порівняно з іншими видами транспорту і способами перевезень».

В.Лагодієнко, О. Корнієцький визначають конкуренцію на транспорті як суперництво транспортних підприємств за найкращі методи господарювання, тобто за найбільш вигідні умови здійснення перевезень та отримання максимального прибутку, а також як боротьбу за вантажовласників, пасажирів та отримання максимально корисного ефекту на основі застосування сучасних, більш ефективних технологій, підвищення якості перевезень, їх надійності та швидкості переміщення вантажів та пасажирів [7].

На ринку мультимодальних перевезень регіону можна виділити такі види конкуренції:

- міжгалузеву – між різними видами транспорту;
- внутрішньогалузеву – між різними учасниками процесу перевезення;
- конкуренцію продукції – якщо продукт, що перевозився залізницею, замінюється товаром-субституттом;
- географічну – вантаж доставляється за іншим маршрутом.

Кожен з видів транспорту має свої особливості: специфіку задоволення попиту на транспортні послуги, недоліки, переваги тощо. Тому, як зазначає О.Корнієцький [1], на такому ринку існує конкуренція переважно між видами транспорту, тобто міжгалузєва. «Ця конкуренція часто є олігопольною, з великою чутливістю до маркетингових стратегій видів транспорту». Водночас, окремі види транспорту характеризуються природною монополією, а саме залізничний, трубопровідний. Морський чи повітряний транспорт менш прив'язані до наземних доріг та інших постійних пристроїв, тому для цих видів транспорту більш актуальна внутрішньогалузєва конкуренція між окремими підприємствами.

Як відомо, системні наукові дослідження базуються на сукупності наукових теорій, концепцій і методів, у яких об'єкт дослідження розглядається як система. Метод цілісного підходу до логістичних об'єктів у регіональному управлінні має велике значення для становлення більш високого рівня мислення, а саме переходу його від аналітичного до синтетичного, яке спрямовує пізнавальний процес на всебічне і глибоке пізнання явища регіонального розвитку.

Концепції логістики (логістичні концепції) представляють собою сукупність спеціальних правил і методів організації та управління рухом товарів, заснованих на розумінні виробничо-комерційної діяльності як потокового процесу, з метою досягнення ефективності і конкурентоспроможності для підприємств – учасників логістичного ланцюга поставок. Спеціальні правила і методи, обумовлені концепціями

логістики, є інструментом формування особливих керуючих впливів на потокові процеси руху матеріальних і товарних потоків.

Однією з сучасних логістичних концепцій транспортування вантажів є мультимодальні перевезення [8], що забезпечують організаційно-технологічну взаємодію різних видів транспорту, координацію та синхронізацію процесів транспортно-логістичного обслуговування, а також партнерські відносини між усіма учасниками ланцюга доставки вантажів «від дверей до дверей» на вигідних умовах. За допомогою концепцій логістики реалізується специфіка логістики в управлінні суб'єктами ринку мультимодальних перевезень регіону.

В процесі дослідження розглянуто такі основні концепції логістики:

- концепція Supply Chain Management (SCM) – «Управління ланцюгами поставок»;
- концепція Requirements / resource planning (RP) – «Планування потреб / ресурсів»;
- концепція JIT – Just-in-Time – «Точно у термін»;
- система KANBAN;
- концепція Demand-driven Technques / Logistics - DDT – «Логістика, орієнтована на попит»;
- концепція Effective Customer Response - ECR – «Ефективна реакція на запити споживачів»
- логістична система управління попитом і поповнення запасів Vendor Managed Inventory - VMI – «Управління запасами постачальником».

1. Концепція Supply Chain Management (SCM) – «Управління ланцюгами поставок» ґрунтується на тому, що ланцюг поставок – три і більше економічних одиниць (юридичних або фізичних осіб), безпосередньо беруть участь у зовнішніх і внутрішніх потоках продукції, послуг, фінансів та інформації від джерела до споживача, є «інтегрована логістика». Концепція «Управління ланцюгами поставок» – інтегрування ключових бізнес-процесів, що починаються від кінцевого користувача і охоплюють всіх постачальників товарів, послуг і інформації, що додають цінність для споживачів і інших зацікавлених осіб, тобто управління ланцюгами поставок – це інтеграція восьми бізнес-процесів, а саме:

- управління взаємовідносинами з споживачами;
- обслуговування споживачів;
- управління попитом;
- управління виконанням замовлень;
- підтримка виробничих процесів;

- управління постачанням;
- управління розробкою продукції і доведення до комерційного використання;
- управління зворотними матеріальними потоками.

2. Концепція Requirements / resource planning (RP) – «Планування потреб / ресурсів». На ній базується побудова логістичної технології «штовхового» типу. Базові підсистеми концепції RP: MRP1 / MRP2. Materials / manufacturing requirements / resource planning (MRP) – «Система планування потреб у матеріалах / планування потреб виробництва у ресурсах» складається з ряду пов'язаних процедур, правил і вимог, синхронізованих у часі і запланованих покриттів цих вимог для кожної одиниці споживаних матеріальних ресурсів, необхідних для графіка виробництва.

Цілі MRP-системи:

- задоволення потреби у матеріальних ресурсах при плануванні виробництва і доставки продукції споживачам;
- збереження мінімального рівня виробничих запасів;
- планування виробничих операцій;
- планування закупівельних операцій і розклад доставки матеріальних ресурсів на підприємство при мінімальних витратах.

Основні вхідні елементи системи MRP 1:

- програма / графік виробництва - модуль MPS – Master Production Schedule - являє собою оптимізований графік виробництва партій готової продукції;
- список матеріалів - модуль BOM-Bill of Materials File;
- опис стану запасів - (Inventory Status File)

Підсумкова інформація системи MRP 1:

- план замовлень (Planned Order Schedule) визначає кількість кожного виду матеріального ресурсу, яке повинно бути замовлено у кожному періоді протягом всього терміну планування. Є керівництвом для роботи з постачальниками.
- зміни до плану замовлень (Changes in planned order) є модифікаціями раніше сформованих замовлень: замовлення можуть бути скасовані, змінені, затримані або перенесені на інший період.

Система MRP 2 є вдосконалена система MRP1, доповнюється елементами фінансового планування, сприяючи скороченню логістичних витрат з управління запасами.

3. Концепція JIT - Just-in-Time – «Точно у термін» визначається процесом доставки необхідних матеріальних ресурсів у потрібний час у

потрібне місце; поставкою матеріальних ресурсів безпосередньо під їх запуск у виробництво; синхронізацією процесу поставок матеріальних ресурсів з календарним графіком виконання. Логістична концепція «точно у термін» характеризується:

- мінімальними (нульовими) запасами матеріальних ресурсів, незавершеного виробництва, запасами готової продукції;
- скороченням виробничих (логістичних) циклів;
- взаємовідносинами із закупівлі матеріальних ресурсів з невеликим числом надійних постачальників і перевізників;
- ефективною інформаційною підтримкою;
- високою якістю готової продукції і логістичного обслуговування.

У системі «Точно у термін» визначальну роль відіграє попит, який регулює рух матеріальних ресурсів і готової продукції. Транспортні системи, засновані на концепції «Точно у термін» є «поштовхом» системи. Переваги системи «точно у термін»:

- низький рівень запасів матеріальних ресурсів, незавершеного виробництва, готової продукції;
- скорочення виробничих площ;
- підвищення якості продукції;
- скорочення термінів виробництва;
- підвищення гнучкості виробництва при зміні асортименту продукції, що виробляється;
- надійний і стабільний потік виробництва;
- висока продуктивність і ефективність використання обладнання;
- участь робітників у вирішенні виробничих проблем;
- хороші відносини з постачальниками.

4. Система KANBAN (від японського Kanban - «карта») – це спосіб реалізації на практиці логістичної концепції «Точно у термін». Система «Канбан» працює у відповідному логістичному середовищі, яке характеризується наступними елементами:

- раціональна організація і збалансованість виробництва;
- комплексне управління якістю на усіх стадіях виробничого процесу і якості вихідних матеріальних ресурсів;
- партнерство з надійними постачальниками і перевізниками;
- підвищена професійна відповідальність усього персоналу.

Сутність системи «Канбан» полягає у тому, що усі виробничі підрозділи, включаючи лінії кінцевого складання, забезпечуються матеріальними ресурсами відповідно до графіку виробництва і тільки у тій кількості і до такого терміну, які необхідні для виконання замовлення.

Засобом передачі інформації про потреби у матеріальних ресурсах у даній системі є спеціальна картка канбан. Два види карток канбан: картка відбору; картка замовлення. Картки канбан несуть інформацію про кількість витрачених матеріальних ресурсів і виробленої продукції. На підприємстві картки канбан циркулюють в спеціальних пластикових конвертах - контейнерах. Картка канбан повного контейнера включає наступну інформацію:

- номер виробу (напівфабрикату);
- опис виробу (напівфабрикату);
- продукція (кінцева, проміжна), де ці компоненти виконуються;
- код робочого місця, де виробляється товар;
- номер ОЦ - обробного центру, який використовує даний компонент;
- число виробів у даній партії (контейнері);
- число партій (контейнерів) - карток канбан для ОЦ.

5. Концепція Demand-driven Techniques / Logistics (DDT) – «Логістика, орієнтована на попит» розроблена як модифікація концепції RP («планування потреб») з метою поліпшення реакції системи дистрибуції підприємства на зміну споживчого попиту. Система DDT включає наступні концепції:

- концепція «точки замовлення», тобто методика управління запасами;
- концепція «швидкого реагування» (QR) являє собою логістичну координацію між роздрібними торговцями і оптовиками, спрямовану на поліпшення просування продукції у розподільних мережах – здійснюється шляхом моніторингу продажів у роздрібній ланці. Інформація про продажі і залишках передається оптовикам, а ті – товаровиробникам;
- концепція «безперервного поповнення запасів» готової продукції у роздрібних продавців;
- концепція «автоматичного поповнення запасів» забезпечує товаровиробників інформацією для поповнення запасів, товарів швидкої реалізації (без моніторингу продажів).

6. Концепція Effective Customer Response (ECR) – «Ефективна реакція на запити споживачів», яка є практичним застосуванням концепції «Точно у термін» у дистрибуції готової продукції, зокрема, споживчих товарів. Є розвитком методу «Швидкого реагування» (QR) на запити споживачів, передбачає використання товаровиробниками і роздрібними магазинами комп'ютеризованих систем для автоматизованої обробки замовлень. ECR є вдосконаленою версією системи DDT.

7. Логістична система управління попитом і поповнення запасів -

Vendor Managed Inventory (VMI) – «Управління запасами постачальником» ґрунтується на управлінні запасами у споживача за допомогою обміну інформацією з постачальником. Ця інформація містить відомості про фактичний попит або обсяги продажу продукції споживачем-продавцем і наявних запасів у постачальника-продавця на даний момент. На основі цієї інформації постачальник бере на себе відповідальність за поповнення запасів споживача. У системі VMI відпадає потреба у замовленнях на поставку продукції: споживачам повідомляється інформація про мінімальні і максимальні межі запасів, які їм дозволяється мати, а постачальник несе відповідальність за підтримання необхідного обсягу запасів у споживача. У системі VMI угоди будуються на тісній співпраці між споживачем і постачальником, тобто має місце «спільне управління запасами». При системі VMI споживач підтримує запаси на низькому рівні, а постачальник більш точно планує графік виробництва і розподілу готової продукції.

Розвиток логістичних систем конкретних підприємств проходить чотири послідовні стадії (рівні) розвитку транспортування готової продукції.

На першій стадії логістика зачіпає складування і транспортування готової продукції. Ці логістичні функції виконуються за принципом безпосереднього реагування на щоденні коливання попиту у процесі розподілу продукції. На другій стадії логістика включає обслуговування замовників, обробку замовлень, складування, управління запасами готової продукції, транспортування, тобто інтегруються всі логістичні функції, що виконуються при розподілі готової продукції.

На третій стадії до результату, досягнутого на попередньому рівні, додаються доставка сировини, матеріалів на підприємство, прогноз збуту, управління запасами матеріалів, незавершеного виробництва, закупівля сировини, матеріалів, проектування логістичних систем. Оцінка функціонування логістики підприємства проводиться на основі порівняння зі стандартами якості. На четвертій стадії інтегруються усі функціональні області логістики, підприємства виходять на глобальний рівень роботи з урахуванням законів різних країн; вводиться суцільна єдина документація, посилюється потреба у «третьій стороні».

Висновки. Для вибору оптимального плану перевезень при заданому розміщенні виробництва в окремому взятому регіоні необхідно враховувати: поточні витрати транспорту, залежні від розмірів рухів; капіталовкладення в пересувний склад; оборотні кошти, ув'язнені у вантажах. Як видно з приведеного, кожен критерій оптимальності має

достойнства та недоліки, які найчастіше витікають з міри синтетичного критерію, регіональних особливостей розміщення, труднощів підготовки інформації у вигляді масиву коефіцієнтів при невідомих в цільовій функції, вужчій або ширшій сфері його застосування. Вибір та обґрунтування критерію оптимізації виконуються з врахуванням всіх цих обставин у кожному конкретному випадку.

Відтак, розвиток інтеграційних процесів сприяв формуванню нової управлінської концепції – «управління ланцюгами поставок», у рамках якої відбувається управління відносинами зі споживачами, посередниками, постачальниками у процесі виконання замовлення. Ця концепція передбачає більш широку орієнтацію бізнесу на надання найкращої споживчої вартості і перетворення стратегічних цілей у плани процесів, при цьому логістики відводиться інтегруюча і координуюча роль. Управління потоками здійснюється на регіональному рівні. В сучасних умовах виникає новий варіант логістичного аутсорсингу і новий тип логістичних провайдерів - 4PL провайдери (Fourth Party Logistics Providers), які є інтеграторами всього логістичного ланцюга.

Бібліографічний список.

1. Лагодиенко В.В., Корниецкий А.В. Понятие сущности и функций управления в логистических системах. Балтийский гуманитарный журнал. – 2014. – № 4 (9). – С. 145-147.
2. Соколова О.Є. Концептуальні засади формування мультимодальної системи перевезення вантажів // Наукоємні технології. – 2014. – № 1. – С. 114-1181.
3. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14/stru>.
4. Пасевич В. Анализ и прогнозирование транспортных систем (Байесовский подход). — СПб.: Система, 2005. – 84 с.
5. Брайковська А., Чабанюк В. Управління інтегрованими маркетинговими комунікаціями на залізничному транспорті. Зб. наук. праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління. – 2014. – Вип. 29. – С. 71-79. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2014_29_12.
6. Троїцькая Н., Чубуков А., Шилимов М. Мультимодальные системы транспортировки и интермодальные технологии: учеб. пособие для студ. выс. учеб. заведений / Н.А.– М.: Издательский центр «Академия», 2009. – 336 с.
7. Лагодієнко В.В., Корнієцький О.В. Логістика по-японськи: підвищення ефективності діяльності підприємств. Культура народів

Причерноморья. – 2014. – № 275. – С. 207-210.

8. Міжгалузеві питання – Мультимодальний транспорт. Заключний звіт 7.1. Грудень 2010 // Міністерство транспорту та зв'язку України. – 2010. – 56 с.

Кухарчик О. Сущность и особенности развития регионального рынка мультимодальных перевозок. В статье исследуется сущность и особенности развития регионального рынка мультимодальных перевозок. Исследованы особенности осуществления перевозень на региональном уровне и классификация перевозок грузов, проведен анализ структуры рынка мультимодальных перевозок региона. Исследования показали, что для выбора оптимального плана перевозок на региональном уровне при заданном размещении производства необходимо учитывать: текущие расходы транспорта, зависящие от размеров движения; капиталовложения в подвижной состав; оборотные средства, заключенные в грузах. Установлено, что каждый критерий оптимальности имеет достоинства и недостатки, которые зачастую вытекают из степени синтетического критерия, трудностей подготовки информации в виде массива коэффициентов при неизвестных в целевой функции, узкой или широкой сфере его применения.

Ключевые слова: рынок мультимодальных перевозок, региональные особенности, логистика, грузополучатель, развитие.

Kukharchyk O.G. The essence and features of the regional multimodal transport market development. The article explores the essence and peculiarities of the regional multimodal transport market development. The peculiarities of transportation at the regional level and the classification of cargo transportation are analyzed, the market structure of multimodal transport of the region has been analyzed. Studies have shown that in order to select the optimal transportation plan at the regional level, given the location of production, it is necessary to consider: the current transport costs, depending on the size of the movements; investment in a mobile warehouse; working capital, inmates in cargoes. It is established that each criterion of optimality has advantages and disadvantages, which most often result from the measure of synthetic criterion, the difficulty of preparing information in the form of an array of coefficients for unknown in the target function, the narrower or wider scope of its application.

Key words: multimodal transport market, regional features, logistics, consignee, development.