

УДК 622.278

## АКТУАЛЬНІСТЬ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ РОБОТИ НА ПРИКЛАДІ ЛОГІСТИЧНОГО ПІДХОДУ ДО ПЛАНУВАННЯ ВАНТАЖНИХ ТА КОМЕРЦІЙНИХ ОПЕРАЦІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Лаптінов О.С., Чернецька-Білецька Н.Б.

### ACTUALITY OF TRANSPORT-FORWARDING WORK ON THE EXAMPLE OF LOGISTICS APPROACH TO PLANNING TRANSPORTATION AND COMMERCIAL OPERATIONS IN RAIL TRANSPORT

Laptinov O., Chernetska-Biletska N.

*У статті розглядається актуальність транспортно-експедиторської роботи на прикладі логістичного підходу до планування вантажних та комерційних операцій на залізничному транспорті, наведені приклади переваг транспортно-експедиторських послуг. Основну увагу приділено актуальності та впровадженню логістики в транспортно-експедиторській роботі, при розробці ефективних транспортних маршрутів з метою підвищення рівня надання комерційних послуг потенційним клієнтам. Також розглянуті основні принципи логістичного підходу, які використовуються в транспортно-експедиторському обслуговуванні.*

**Ключові слова:** транспорт, експедиція, залізниця, актуальність, логістика, вантажооборот, аналіз, матеріальні потоки, оптимізація.

**Вступ.** У сучасних ринкових умовах розвитку економіки, загострюється конкуренція на ринку транспортних послуг, і тому дуже актуальною стає проблема покращення якості і комплексності транспортного обслуговування підприємств, зниження транспортних витрат економіки. В цих умовах зростає роль спеціалізованих транспортно-логістичних і транспортно-експедиторських фірм та компаній, які беруть на себе функції оператора (координатора) логістичного процесу товарору-

ху. Транспорт - це фактор існування, дієздатності і розвитку різних галузей економіки та суспільства, який створює умови й можливості товарообміну і пересування людей на виробництво, навчання, відпочинок і т.д. Тільки збалансований і пропорційний розвиток всіх підсистем національної економіки, у т.ч. транспорту, робить її успішною і конкурентною на внутрішньому та світових ринках. Перевезення характеризуються ознаками, притаманними, з одного боку, послугам як соціально-

економічній категорії, а з іншого боку, - властивих транспорту, як галузі матеріального виробництва. Тобто, ця послуга є результатом продуктивної суспільно-корисної і необхідної діяльності, носієм вартості.

**Постановка проблеми.** Взятий курс на інтеграцію України в європейську, світову транспортну систему потребує створення та використання міжнародних транспортних коридорів. На сьогодні Україна має великий потенціал для здійснення міждержавного транзиту, тому велика увага приділяється перевезенню вантажів різними видами транспорту і як ніколи постає питання фірм, компаній які будуть займатися транспортно-експедиторською роботою.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** В роботах Д.В. Зеркалова, В.І. Копитко, О.В. Орловської, М. Залманова, А. Гаджинського та ін. розглядається транспортно-експедиторська робота та її діяльність як в загальному вигляді, так і з точки зору актуальності на сьогоднішній день. А щодо логістики, то деякі вчені розглядають її, передусім, як науку, що дає змогу оптимізувати кооперативні зв'язки, інші вважають основним середовищем застосування логістики внутрішньовиробничі процеси з обов'язковим включенням у логістику питань планування завантаження обладнання, визначення розмірів партій випуску деталей. Однак, між транспортно-експедиторським обслуговуванням та логістичним управлінням можливо провести паралель, оскільки завдання логістики – це забезпечення отримання (доставки) продукції (товару) у потрібний час і місце при мінімальних можливих сукупних витратах та ресурсах, а це є основним принципом, який застосовується у ТЕО.

**Мета статті.** В роботі показана актуальність транспортно-експедиторської роботи та її переваги на залізниці в цілому.

**Результати досліджень.** Ефективність функціонування транспортної інфраструктури залежить від узгодженості дій транспортних систем різного рівня, а також від узгодження інтересів клієнтури і власників транспортних засобів. Але, узгодження інтересів клієнтів та власників засобів транспорту, з метою досягнення загального ефекту, можливо, у свою чергу, лише при об'єднанні транспортних систем різних рівнів складності в особливо великі. Широке використання логістики у господарській діяльності у наш час пояснюється необхідністю скорочення тимчасових інтервалів між пошуком сировинних джерел й постачанням товарів кінцевому споживачеві, скорочення часу реалізації товару, зменшення часу простоїв під вантажними та технічними операціями. Логістика дозволяє мінімізувати товарні запаси або взагалі відмовитись від їх використання, дає можливість скорочення часу доставки товарів від постачальника до споживача прямим шляхом, прискорює процес отримання інформації, підвищує рівень сервісу, а в кінцевому результаті – забезпечує економію витрат на здійснення перевізного процесу та роботи всієї інфраструктури.

Логістика, як молода наука, знаходиться сьогодні на стадії розвитку, але географія її застосування дедалі масштабніша. За її допомогою стає можливим вирішувати широке коло питань у різних галузях народного господарства, включаючи ТЕО, а також проблеми, що пов'язані із управлінням транспортом, складськими комплексами, запасами товарів, кадрами, інформаційними системами, комерційною діяльністю, сервісним обслуговуванням та дає можливість до продовження удосконалення взаємодії транспортної галузі з іншими галузями господарського сектору.

Принципова новизна логістичного підходу при вирішенні проблем транспортних галузей,

який активно використовують молоді компанії у ТЕО, полягає в органічному взаємозв'язку та поєднанні інтеграційних процесів у цілісну матеріалопровідну схему. Логістичний підхід дає можливість до вирішення проблем та завдань у галузі технології, техніки, економіки та математики, виступає як наука, що поєднує у собі всі вищезгадані елементи. Логістичний підхід ґрунтується на ідеї наскрізного управління матеріальними потоками, сервісного обслуговування та функціонування складського господарства, що полягає в основі логістичної діяльності. Під поняттям логістичної діяльності слід розуміти інтеграцію процесу перевезень з виробничої сфери до споживача, що включає в себе вантажно-розвантажувальні операції, зберігання і транспортування товарів, а також необхідні інформаційні процеси, використовує процес планування, реалізації та контролю ефективних і економних з огляду на витрати переміщення та зберіганням матеріалів, напівфабрикатів та готової продукції, а також одержання інформації про постачання товарів від місця виробництва до місця споживання згідно з вимогами клієнтів [2]. Всі вищезазначені операції входять до спектру послуг транспортно-обслуговування споживачів і створюють умови до розвитку активної комерційної діяльності. Наприклад, аналізуючи динаміку вантажообороту з 2002 по 2014 рр., можна відзначити, що в цілому за всіма видами транспорту цей показник залишився на одному рівні, хоча з 2004 по 2010 рр. спостерігалось збільшення, а у 2011р. різке падіння. Однак, порівнюючи показники між різними видами транспорту (Таблиця 1) [7], можна констатувати, що, хоч і вантажообіг практично залишився на одному рівні, на залізничному транспорті він досягнув 237,7 млрд. ткм. у 2014р., проти 172,8 у 2002 році, що вимагає застосування логістичного підходу планування вантажних перевезень з метою зменшення транспортної складової у собівартості перевезеної продукції.

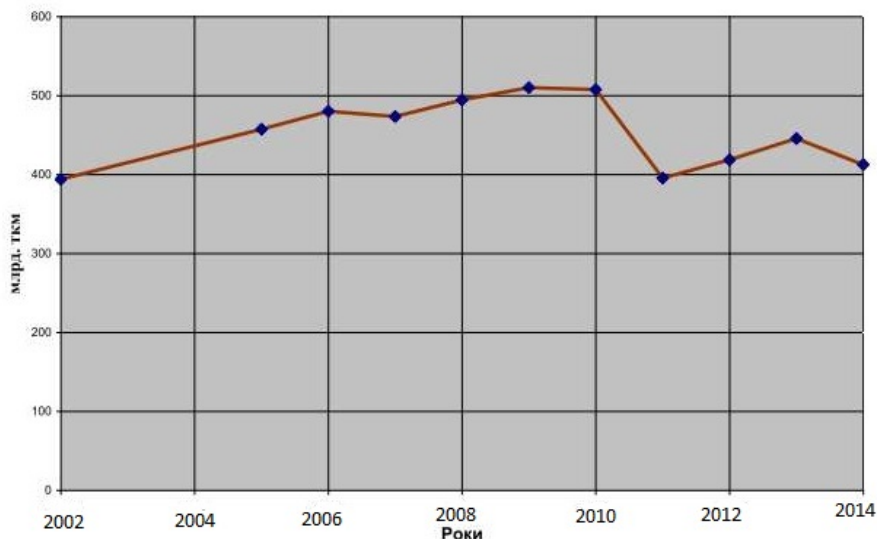


Рис. 1. Загальний вантажооборот за усіма видами транспорту

Таблиця 1

## Вантажообіг за видами транспорту (млрд. т-км)

рік	2002	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Транспорт											
Залізничний	474,0	195,8	172,8	225,3	196,2	218,1	243,9	237,7	224,4	212,1	219,5
Морський	265,6	123,1	18,6	9,9	12,9	11,3	5,1	3,6	4,0	4,9	5
Річковий	11,9	5,7	5,9	4,7	3,2	3,6	3,8	2,2	3,2	5	4,9
Автомобільний	79,7	34,5	19,3	24,5	27,7	31,1	33,0	42,6	54,3	61,0	62,3
Водний	277,5	128,8	14,5	14,6	15,6	20,1	41,7	70,2	71,6	90,2	93,3
Авіаційний	0,1	0,1	0,2	0,3	0,5	1,6	3,1	3,0	3,5	4,2	4,7
Трубопровідний	208,0	184,9	187,5	192,7	179,1	141,9	130,7	111,7	111,6	137,4	131,1

Таблиця 2

## Вантажообіг залізничного транспорту по залізницях України (млрд.ткм)

Рік	2002	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Донецька	3,7	7,3	8,2	6,9	9,6	2,4	1,7	2,1	7,3	1,0	8,4
Львівська	9,7	3,0	4,2	2,5	4,1	5,0	3,1	5,6	8,6	0,8	9,8
Одеська	5,7	9,4	2,7	1,7	3,5	8,5	0,7	1,3	4,1	3,3	3,4
Придніпровська	9,8	0,4	1,4	8,1	1,1	5,7	3,5	1,1	5,4	1,8	6,9
Південно-Західна	0,8	1,2	4,2	2,3	8,2	4,3	2,8	7,8	2,4	5,9	7,4
Південна	3,1	4,0	3,3	2,6	4,3	6,6	5,2	8,3	0,3	1,1	1,8

Аналіз перевезень різними видами транспорту показує, що найбільш універсальними і популярними є автомобільний, трубопровідний та залізничний транспорт. Але статистика відзначає останнім часом значне зростання вантажообігу залізничного транспорту і спад вантажообігу автомобільного транспорту. Крім того, обсяг транспортування нафтопродуктів залізничним транспортом практично не поступається трубопровідному і, враховуючи якість кінцевої продукції, виводить залізничний транспорт на перше місце. З метою ефективної роботи галузі, застосування логістики, як комплексного управління матеріальними та інформаційними потоками в межах системи, повинно включати у себе наступні принципи:

1) розгляд руху матеріальних потоків, як єдиного процесу від первинного джерела до кінцевого споживача, що передбачає виконання таких видів діяльності, як транспортування, завантаження, розвантаження, переміщення, складування і зберігання матеріалів;

2) формування і застосування організаційно-управлінського механізму координації дій спеціалістів різних служб, що беруть участь в управлінні матеріальними потоками. Результативність роботи буде залежати від успішного ув'язання в єдину систему здійснення комплексу заходів щодо раціоналізації тари, уніфікування вантажних одиниць, удосконалення складування, оптимізації розміру замовлень і рівня запасів, вибору найвигідніших маршрутів переміщення матеріалів тощо [2].

Дані принципи визначають основний підхід до створення єдиної системи використання логістичного підходу до планування комерційних перевезень. Однак, тут слід враховувати регіональні

особливості, оскільки по шести залізницях цифри вантажообігу різні (Таблиця 2).

Розвиток зовнішньоекономічної діяльності країни вимагає від залізничної галузі розбудови міжнародних транспортних магістралей, перегляд існуючих законодавчих норм та законів щодо проведення міжнародної комерційної роботи. Для цього необхідно створити привабливі інвестиційні та партнерські умови, щоб залучити якомога більше іноземних інвесторів та партнерів, а також продовжувати їх роботу у перспективі.

Розвиток транспортної інфраструктури сприяє зростанню числа матеріальних потоків, що вимагають організації відповідного рівня управління та оптимізації. У центрі їх раціонального управління повинен знаходитися ефективно керований потік інформації, здатний тримати систему матеріального потоку відкритим, тобто здатний пристосовуватися до нових умов ринку. Для забезпечення гнучкої, орієнтованої на споживача логістичної системи необхідно, щоб фізична система функціонувала паралельно інформаційній системі. Логістична інформаційна система повинна функціонувати у відповідності з цілями і завданнями оптимального управління матеріальними та супутніми їм потоками, причому ці завдання мають бути об'єднані, як внутрішніми цілями організації товаропотоку, так і зовнішніми. Застосування принципів логістики при здійсненні комерційної діяльності є важливим етапом визначення основних шляхів впровадження даного механізму у роботу галузі, які повинні включати у себе:

а) оптимізацію матеріальних потоків на рівні галузі, підприємств та його підрозділів.

Головним на даному етапі є дотримання основних принципів логістики – процесу організації сис-

темного підходу у межах галузі, підприємства і його підрозділів. Щоб досягти максимального ефекту, всі ланки даного механізму повинні працювати як злагоджений організм на всіх рівнях управління;

б) використання обладнання, яке б відповідало конкретним завданням на об'єкті.

Дана стратегія можлива лише у разі випуску і масового використання широкої номенклатури різних засобів виробництва, а також при високому рівні науково-технічного розвитку і запровадження досягнень новітніх технологій;

в) залучення професійно-орієнтованого персоналу, який є важливим елементом в виробничому механізмі.

Запровадження логістичного підходу створює об'єктивні умови з метою залучення висококваліфікованих кадрів, що ефективно виконують свої обов'язки. Необхідним також є забезпечення безпечних умов праці, використання сучасних методів та знарядь праці. Ці підходи створюють мотивацію до ефективної роботи, що в кінцевому результаті, відобразиться на показниках праці;

г) можливість обліку та аналізу витрат на протязі усього логістичного ланцюга під час виробничої діяльності галузі. В основі вибору варіанта відповіді, при вирішенні транспортних завдань лежить пошук оптимального поєднання мінімізації витрат і витрат виробництва, а також аналіз обігу матеріальних потоків. Таким чином, визначальним принципом при виборі оптимальної схеми роботи, є мінімізація сукупних витрат на протязі усього логістичного ланцюга;

д) сервісне обслуговування клієнтів на відповідному європейському рівні.

Можливість до різкого підвищення якості продукції є сьогодні об'єктивно обмеженою через низку різних причин. Саме запровадження логістичного підходу у сферу сервісного обслуговування може позитивно вплинути на роботу підприємств та галузей в плані підвищення конкурентоздатності своєї продукції, тому підвищення рівня надання сервісних послуг при здійсненні комерційних операцій та вантажних процесів здатні вивести залізничну галузь у лідери на транспортному ринку;

е) здатність адаптування до умов ринку.

Даний принцип є надзвичайно важливим під час надання транспортних послуг і виконання умов договору при здійсненні комерційних операцій. Адаптація до факторів зовнішнього та внутрішнього середовища, визначення проблемних сегментів галузі та оперативне їх вирішення, приведе галузь або компанію до опанування більшою долею транспортного ринку, ефективного залучення великої кількості партнерів до роботи, укладання вигідних комерційних контрактів.

З метою об'єктивної оцінки потенціалу транспортної галузі, доцільно проводити аналіз її сильних та слабких сторін – SWOT-аналіз. Він дає можливість до оцінки переваг та недоліків залізничної галузі, з метою використання переважаю-

чих факторів, як інструменту, який здатен підвищити конкурентоздатність залізниці вище, ніж потенційні можливості його транспортних конкурентів.

У процесі розгляду можливостей транспортного засобу, для споживача проводиться дослідження на предмет вибору запропонованих варіантів доставки або перевезення вантажів різними видами транспорту. Таким чином, визначальними для клієнтів є 6 позицій переваг транспортного засобу [4]:

- вантаж (товар);
- ступінь якості вантажу (товару);
- кількість;
- час доставки вантажу (товару);
- місце доставки вантажу (товару);
- витрати на перевезення.

Згідно даного ранжирування, значна перевага належить залізничному транспорту, який задовольняє потреби клієнтів з мінімальними витратами при максимальній оптимізації роботи.

Комерційна діяльність залізниці, яка сьогодні ґрунтується на принципах логістики та менеджменту, розвивається відповідно вимогам ринку. Це потребує залучення теоретичних основ маркетингового аналізу. Наприклад, Львівською залізницею був запроваджений конкурентоспроможний транспортний сервіс із залученням до роботи висококваліфікованого персоналу, сучасного технічного та технологічного забезпечення транспортного процесу за новітніми технологіями. На вимогу клієнтів, Львівська залізниця запропонувала сервісне обслуговування у вигляді комплексу транспортно-експедиційних послуг, суть якого полягає в організації вантажних перевезень у поєднанні із комерційною роботою. Даний підхід був оцінений потенційними клієнтами як успішний.

Ця логістична концепція активно впроваджується транспортно-експедиційними компаніями та позитивно вплине на зменшення негативної взаємодії небезпечних вантажів з навколишнім середовищем, що призводить до значних фінансових витрат, дозволивши виробити ряд заходів щодо зниження ступеня негативного впливу товаропотоку з навколишнім середовищем:

- підвищення контролю за дотриманням правил транспортування вантажів;
- підвищення заходів безпеки при проведенні вантажно-розвантажувальних робіт;
- підвищення надійності рухомого складу від зовнішніх механічних впливів;
- підвищення надійності колії;
- підвищення рівня контролю проходження складу на перегоні.

З метою визначення доцільності програм та концепцій розвитку залізниці, важливим етапом є проведення дослідження основних принципів формування та оновлення господарських зв'язків території обслуговування, визначення потреби в об'ємах перевезень, встановлення найбільш економічно вигідних маршрутів. За допомогою логісти-

чного підходу, визначення послідовності проходження продукції через пункти складування із подальшим розміщенням його у складських приміщеннях, стає більш спрощеним, що є на користь галузі і її клієнтам. Залучення до роботи новітніх технологічних розробок та досягнень дають можливість до оперативного регулювання поставок та перевезень з найменшими втратами часу і матеріальних ресурсів, дають можливість до розвитку та модернізації складського господарства. Ефективні господарські зв'язки, які укладаються між контрагентами, розвиваються при умові надання галузю комерційних та транспортно-експедиційних послуг і бажано одним пакетом. Це дозволяє використання досягнень логістики при наданні транспортно-експедиційних послуг, що є запорукою підвищення ефективності вітчизняного транспортного комплексу й активізації його інтеграції у світову транспортну систему. Для підприємств галузі, використання логістики в транспортуванні є засобом оптимізації транспортних витрат та раціоналізації товарообороту.

Під час здійснення процесу перевезень вантажів, важливим заходом є визначення альтернативних шляхів виконання комерційних договорів або планів перевезень на випадок неможливості досягнення поставленого завдання. Логістичний підхід дає можливість до розробки у даних ситуаціях варіантів розгалужених зв'язків між елементами системи з метою покращення роботи транспорту, а також виконання поставлених перед галуззю завдань [6].

При вирішенні проблем, пов'язаних із розвитком транспортної галузі в сучасних умовах господарювання, все частіше використовують проведення аналізу логістичних систем, що включає в себе процес дослідження та формування даних систем будь-якого економічного об'єкта. Суть методу аналізу полягає у максимально можливому спрощенні складної проблеми, що необхідно вирішити. Такі завдання аналізують і перетворюють на серію простих завдань, що мають аналоги рішення у більш успішних галузях. При цьому, відбувається пошук ефективних важелів управління складними логістичними об'єктами галузі. Механізм застосування даного підходу при плануванні вантажних перевезень, з метою спрощення вироблення управлінського рішення або вирішення складних задач, повинен полягати в наступному:

1. Поставлене завдання можливо розкласти на прості складові, які можна буде легко вирішити.

2. Проводиться підбір і застосування у плануванні найбільш підходящих спеціальних методів логістики для вирішення окремих завдань.

3. Конкретні рішення окремих завдань складаються у єдину систему, яка окреслює пошук вирішення глобальної проблеми.

Також, у цій статті, вважаємо за необхідне сказати декілька слів про переваги транспортно-експедиційних послуг. Як вже зазначено вище, од-

ним з найважливіших завдань логістики є надання транспортно-експедиційних послуг. Такими є послуги, які надаються клієнтам з перевезення вантажу, його експедиції різними організаціями посередників (як українських, так і зарубіжних). Цьому в Україні, в останні роки, приділяється особлива увага.

За способом організації вантажні перевезення поділяються на децентралізовані й централізовані, що бувають прямими, змішаними та комбінованими, а також контейнерними і пакетними. При децентралізованій організації перевезень, доставку вантажів здійснює одержувач, який замовляє транспорт, виконує навантаження, експедирування та розвантаження вантажу. При цьому, постачальник не зацікавлений у механізації вантажних робіт, скороченні простоїв рухомого складу та ефективному його використанні.

Централізовані перевезення є прогресивним способом виконання транспортного процесу та експлуатації рухомого складу. Перевезення вантажів цим способом дає змогу поліпшити використання рухомого складу, підвищити продуктивність праці на всіх стадіях переміщення вантажів, звільнити вантажовідправників та вантажоодержувачів від турбот стосовно транспортування вантажів. При централізованих перевезеннях істотно скорочуються невиробничі простої транспортних засобів. Більші простої за умов «самовивозу» пояснюються такими причинами: вантаж не готовий до перевезення; не готові товарно-транспортні документи; відсутній чіткий графік, внаслідок чого виникають стихійні черги під завантаженням.

Організація централізованих перевезень дає змогу вчасно підготувати вантаж і документи на нього для перевезення, а також скласти графік черговості подання та навантаження транспортних засобів. Скорочення приблизно утричі простоїв забезпечує зростання у 3 рази кількості їздок за один день.

Усі перелічені вище чинники роблять рухомий склад більш продуктивним при централізованих перевезеннях у тоннах за годину приблизно в 4 рази, а в тонно-кілометрах за годину - більш ніж у 6 разів, що сприяє зниженню собівартості перевезень у 2,5 рази. При децентралізованому перевезенні вантажів споживачі для навантаження автомобілів користуються послугами вантажників та експедиторів. Тому виникають не тільки додаткові транспортні витрати споживачів, а й витрати, пов'язані з непродуктивними витратами часу вантажників та експедиторів.

Існують також інші чинники більш ефективного і якісного перевезення вантажів. Централізоване перевезення дає змогу широко використовувати контейнери й пакети, забезпечуючи цим такі переваги: скорочення кількості перевантажувальних операцій за рахунок поєднання дрібних вантажних місць в одне; спрощення приймання, сортування та видачі вантажів; механізація вантажно-розвантажувальних робіт. При цьому, скорочується час на навантаження і розвантаження, а отже, зменшуються простої

транспортних засобів, підвищується їх продуктивність, знижуються втрати вантажів при транспортуванні. Важливою організаційною перевагою централізованих перевезень є чіткий розподіл зобов'язань та відповідальності між вантажовідправником, вантажоодержувачем та автотранспортною організацією. Це є передумовою організації ефективного технологічного процесу, у якому кожен з учасників доставки спеціалізується на конкретних видах робіт, несе за них матеріальну відповідальність, а отже, заінтересований у підвищенні якості та ефективності кожної операції. Все це зменшує сумарні витрати на переміщення вантажів від виробників до споживачів.

**Висновок.** У статті було розглянуто актуальність транспортно-експедиційних робіт на прикладі логістичного підходу щодо планування вантажних перевезень і комерційних операцій на залізничному транспорті та переваги транспортно-експедиційних послуг. Наприкінці, хотілося би додати, що застосовуючи логістичний підхід до планування вантажних перевезень та комерційних операцій слід відзначити, що за допомогою цього підходу, визначення послідовності проходження продукції через пункти складування із подальшим розміщенням його у складських приміщеннях, стає більш спрощеним, що є на користь галузі і її клієнтам та позитивно вплине на зменшення негативної взаємодії небезпечних вантажів з навколишнім середовищем. Залучення новітніх технологічних розробок та досягнень дають можливість до оперативного регулювання поставок та перевезень з найменшими втратами часу і матеріальних ресурсів, дають можливість до розвитку та модернізації складського господарства, адже у залізничній галузі існує потреба у пошуку шляхів досягнення зниження витрат, оскільки засоби та ресурси для досягнення цілей галузі є обмеженими, що позитивно вплине на планування та розробку маршрутів перевезень, формування рухомого складу із вантажних вагонів, а також поліпшення комерційної діяльності на транспорті. Розвиток транспортної інфраструктури сприяє зростанню числа матеріальних потоків, у центрі їх раціонального управління повинен знаходитися ефективно керований потік інформації. Сучасні методи підвищення ефективності управління матеріальними потоками мають практичний інтерес для української економіки, їх використання дасть можливість підприємствам нашої країни ефективно діяти як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках, підвищити рівень сервісного обслуговування та конкурентоздатності вітчизняної продукції. Таким чином, транспортно-експедиторська діяльність є одним з найбільш важливих аспектів в процесі пересування вантажу від вантажовідправника до вантажоодержувача і включає широкий спектр супутніх цьому процесу робіт і послуг.

### Л і т е р а т у р а

1. Державний комітет статистики. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>
2. Горіянов О.М. Практика вантажних перевезень і логістики: Навчальний посібник. Харків: Видавництво «Кортес-2001», 2008. - 323с.
3. Логістика - нова філософія управління / Є. Криківська // Податкове планування. - 2002.- № 5. С. 28-31
4. Основи економіки транспорту: Підручник / Щелкунов В. І., Кулаєв Ю. Ф., Зайончик Л. Г., Загорюлько В. М. та ін. — К.: Кондор, 2011. —392 с.:
5. Орловська О.В. Комплексний розвиток продуктивних сил Карпатського регіону (на прикладі Львівської залізниці) / Дисертаційне дослідження, - Київ, - 2007, - 148 с.
6. Таньков К.М., Тридід О.М., Колодязева Т.О. Виробнича логістика: Навч. посіб. — Х.: ВД "ІНЖЕК", 2004.
7. Николаева М.А. Товароведение потребительских товаров. Теоретические основы: Учеб. для вузов. — М.: НОРМА, 2000. — 283 с.
8. Транспорт і зв'язок України - 2012 (Статистичний збірник), Київ – 2013
9. Співаковський С. Позиції України на міжнародному ринку транспортно-експедиційних послуг / С. Співаковський // Економіка України. – 2009. – № 1. – С. 75-78.
10. Маселко Т. Є. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції / Т. Є. Маселко, С. Г. Шевченко. – Режим доступу : [http://www.nbuv.gov.ua/portal/chem\\_biol/nvnlntu/17\\_2/301\\_Maselko\\_17\\_2.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/portal/chem_biol/nvnlntu/17_2/301_Maselko_17_2.pdf)

### R e f e r e n c e s

1. Derzhavniy komitet statistiki. - Rezhim dostupu: <http://www.ukrstat.gov.ua>
2. Horyayinov O.M. Praktyka vantazhnykh perevezen' i lohistyky: Navchal'nyy posibnyk. Kharkiv: Vyda-vnydstvo «Kortes-2001», 2008. - 323s.
3. Lohistyka - nova filosofiya upravlinnya / YE. Kry-kavs'ka // Podatkove planuvannya. - 2002.- № 5. S. 28-31
4. Osnovy ekonomiky transportu: Pidruchnyk / Shchelnunov V. I., Kulayev YU. F., Zayonchik L. H., Zahorul'ko V. M. ta in. — K.: Kondor, 2011. —392 s.:
5. Orlovs'ka O.V. Kompleksnyy rozvytok produk-tyvnykh syl Karpat-s'koho rehionu (na prykladi L'vivs'koyi zaliznytsi) / Dysertatsiyne doslidzhennya, - Kyiv, - 2007, - 148 s.
6. Tan'kov K.M., Trydid O.M., Kolodyazyeva T.O. Vyrobnycha lohistyka: Navch. posib. — X.: VD "INZHEK", 2004.
7. Nykolaeva M.A. Tovarovedenye potrebytel'skykh tovarov. Teoretycheskiye osnovy: Ucheb. dlya vu-zov. — M.: NORMA, 2000. — 283 s.
8. Transport i zv'yazok Ukrayiny - 2012 (Statystychnyy zbirnyk), Kyiv – 2013
9. Spivakovs'kiy S. Pozitsii Ukraïni na mizhnarod-nomu rinku transportno-yekspeditsiy-nikh poslug / S. Spivakovs'kiy // Yekonomika Ukraïni. - 2009. - № 1. - S. 75-78.
10. Maselko T. È. Problemi upravleni transportom-rtnologistichnimi sistemami Ukraïni i per-spektivna rozvitku v kontekst èvropeyskaya inte-gratsii / T. È. Maselko, S. G. Shevchenko. - Rezhim dostupu: [http://www.nbuv.gov.ua/portal/chem\\_biol/nvnlntu/17\\_2/301\\_Maselko\\_17\\_2.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/portal/chem_biol/nvnlntu/17_2/301_Maselko_17_2.pdf)

**Лаптінов А.С., Чернецкая-Белецкая Н.Б. Актуальность транспортно-экспедиторской работы на примере логистического подхода к планированию грузовых и коммерческих операций на железнодорожном транспорте.**

*В статье рассмотрена актуальность транспортно-экспедиторской работы на примере логистического подхода к планированию грузовых и коммерческих операций на железнодорожном транспорте, приведены примеры преимуществ транспортно-экспедиционных услуг. Основное внимание уделено актуальности и внедрению логистики в транспортно-экспедиторской работе, при разработке эффективных транспортных маршрутов с целью повышения уровня предоставления коммерческих услуг потенциальным клиентам. Так же рассмотрены основные принципы логистического подхода, которые используются в транспортно-экспедиторском обслуживании.*

**Ключевые слова:** транспорт, экспедиция, железная дорога, актуальность, логистика, грузооборот, анализ, материальные потоки, оптимизация.

**Laptinov A., Chernetskaya-Beletskaya N. Actuality of transport-forwarding work on the example of logistics approach to planning transportation and commercial operations on railway transport.**

*The article discusses the relevance of transport and forwarding work using the example of a logistics approach to the planning of freight and commercial operations in rail transport, and gives examples of the advantages of transport and forwarding services. The main attention is given to the*

*relevance and implementation of logistics in freight forwarding, in the development of efficient transport routes to improve the level of provision of commercial services to potential customers. Also, using logistic approach to planning transportation and commercial operations should be noted that with this approach, sequencing passage of products through points of storage with further placing it in a warehouse, it becomes more simplified, which is in favor of the industry and its customers and positively impact the reducing negative interactions dangerous goods with the environment. And the basic principles of the logistics approach, which are used in transport and forwarding services, are also considered. The purpose of the article is in uncovering the role, functions and principles of logistics in the planning of freight by rail. Results focuses on the implementation of logistics in the development of efficient transport routes in order to improve the provision of commercial services to potential clients.*

**Keywords:** transport, expedition, railway, relevance, logistics, freight turnover, analysis, material flows, optimization

**Лаптінов О.С.** – студент 4-ого курсу групи ТЛ-231, кафедри «Організація перевезень і управління на залізничному транспорті» СНУ ім. В. Даля.

**Чернецка-Білецька Н.Б.** – д.т.н., проф., зав. кафедри «Логістичне управління та безпека руху на транспорті» СНУ ім. В. Даля.

*Рецензент:* д.т.н., д.е.н., проф. **Рамазанов С.К.**

Стаття подана 25.03.2017