

Секція: Логістика

Прихно Юлія Євгеніївна

кандидат технічних наук, доцент кафедри

«Управління логістичними системами та проектами»

Факультет «Управління проектами»

Одеський національний морський університет

м. Одеса, Україна

Плаксієнко Анастасія Сергіївна

студентка факультету «Управління проектами»

Одеського національного морського університету

м. Одеса, Україна

НЕОБХІДНІСТЬ ЗАСТОСУВАННЯ ПРОЕКТНОГО ПІДХОДУ В ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМАХ

Глобалізація економіки обумовлює потребу в розвитку логістичних систем, як базового чинника стійкого і динамічного зростання економіки країни, а так само її інтеграції в світову економічну систему.

Низький рівень використання інструментарію управління проектами в логістичних системах веде до нераціонального витрачання ресурсів і зниження ефективності їх роботи. Слабка взаємодія різних видів транспорту, відсутність сучасних логістичних технологій організації транспортного процесу, тривалі терміни доставки, низький рівень контейнеризації перевезень і багато інших чинників стримують розвиток транспортного комплексу не тільки окремих підприємств, але і країни в цілому.

Знос основних виробничих фондів транспортних галузей досягає 52%. Значна частина транспортних засобів працює за межами нормативного терміну служби.

Виникаючі проблеми розвитку логістичних систем обумовлені невідповідністю, а в ряді випадків відсутністю належного проектного середовища, адекватного турбулентним умовам, а також необхідних механізмів, що забезпечують формування та реалізацію логістичної стратегії.

Універсальність і економічність контейнерних перевезень вантажів є однією з причин зростання популярності даного способу доставки. Лінійний сервіс з доставки контейнерів зручний і для судновласників, і для вантажовідправників, так як дозволяє завантажувати суда в обох напрямках і уникати «порожніх рейсів», що, природно, позначається на загальній вартості фрахту. Крім того, номенклатура вантажів, які можна перевозити в контейнері, дійсно дуже велика, що в результаті робить «універсальні контейнери» вельми привабливим способом транспортування навіть для тих вантажовласників, які раніше використовували інші види транспорту. Тепер уже і нафтоналивні вантажі перевозяться в спеціалізованих танк-контейнерах.

Починаючи з 1960-х років перевезення різних промислових товарів і готових товарів широкого споживання в стандартних контейнерах - 20-foot equivalent unit (TEU), або двадцятифутовий еквівалент - поступово стає новим методом доставки вантажів в країнах, що розвиваються, вибір якого обумовлений чотирма перевагами:

- відсутністю необхідності працювати з вантажем безпосередньо, оскільки товари знаходяться в запломбованому контейнері;
- економією при перевезеннях завдяки ефекту масштабу;
- зручністю і економією часу при поєднанні з іншими видами транспорту;
- швидкістю і своєчасністю доставки.

Процес контейнеризації вантажів, що відображає промисловий потенціал країни, в останні роки зазнає змін. Наприклад, країни, що розвиваються стали не тільки основними вантажовідправниками (по тоннажу), але, що особливо важливо, головними одержувачами (57% обсягу товарів) . Природно, світова рецесія 2008-2009 рр. і поточне уповільнення зростання світової економіки негативно впливають на торгівлю, в тому числі на зростання контейнерних перевезень.

Ринок міжнародних контейнерних перевезень є ринок з розвинутою конкуренцією. Незважаючи на те що тут працюють близько 20 найбільших морських контейнерних перевізників, основним завданням яких є отримання і максимізація прибутку з контейнерного судноплавства, морська складова - це всього лише елемент комбінованого (мультимодального) перевезення. Крім власне перевезення по морю, контейнер повинен бути доставлений сухопутним транспортом відправнику (для завантаження) і одержувачу (для вивантаження). Подібні послуги пропонують численні постачальники, і далеко не завжди судноплавні контейнерні компанії є лідерами і в цій області. Більш того, більшість морських контейнерних перевізників відмовилися від здійснення такого роду діяльності, так як її витратна частина перевищує граничні витрати на комбіноване перевезення. Тому в цьому сегменті контейнерних перевезень з'являються гравці іншого профілю, до числа яких можна віднести вже близько 30 великих компаній, що займаються транспортно-експедиційної діяльністю. Володіючи необхідним досвідом роботи в сфері сухопутних перевезень вантажів і розвинутою базою постачальників послуг, експедиційні компанії успішно конкурують з найбільшими морськими контейнерними перевізниками, пропонуючи весь комплекс послуг з доставки контейнерних вантажів.

Адже сьогодні на перше місце серед критеріїв вибору перевізника споживачами транспортних послуг виходить якість і комплексність обслуговування. Споживачі зацікавлені в наданні їм усього комплексу

послуг, пов'язаних з рухом товарів. Ця потреба вантажовласників в комплексному і якісному обслуговуванні на всьому шляху проходження товару визначила створення глобальних транспортно-логістичних систем, характерною рисою яких є зменшення кількості посередників при перевезенні вантажів і проектній підхід до організації логістичного процесу.

Таким чином, актуальною є розробка положень по створенню проектного середовища, що забезпечує реалізацію економічних аспектів транспортної політики і сучасних стратегій розвитку транспортної інфраструктури, що відповідають національним інтересам в умовах триваючого розвитку та динамічного середовища.

Література

1. Анисимов И. А. Исследование основных особенностей контейнерных перевозок [Текст] / И. А. Анисимов // Экономическая наука сегодня: теория и практика : материалы V Междунар. науч.–практ. конф. (Чебоксары, 3 дек. 2016 г.) / редкол.: О. Н. Широков [и др.]. Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2016. ISBN 978-5-9909215-2-8.
2. Гаджинский А.М. Логистика. – М.: Маркетинг, 2000. – 375 с.
3. Лапкіна І.О. Проектний аналіз: теоретичні основи оцінки проектів на морському транспорті: Навч. пос. / За заг. ред. І.О. Лапкіної / І.О. Лапкіна, Л.А. Павловська, Т.В. Болдирєва... Одеса: Фенікс, 2008.
4. Lapkina, I.O. Multiproject management in companies' development (on example of shipping companies) / I.O.Lapkina, Y.E.Prykhno // Project Management World Journal. 2015. URL ресурсу: <http://pmworldjournal.net/article/15973/>
5. Lapkina, I. Estimation of fluctuations in the performance indicators of equipment that operates under conditions of unstable loading [Text] / I. Lapkina, M. Malaksiano // Eastern-European Journal of Enterprise

Technologies. 2018. Vol. 1, No. 3 (91). P. 22–29. doi: 10.15587/1729-4061.2018.123367.

6. Lapkina, I. Elaboration of the equipment replacement terms taking into account wear and tear and obsolescence [Text] / I. Lapkina, M. Malaksiano // Eastern-European Journal of Enterprise Technologies. 2018. Vol. 3, No. 3 (93). P. 30–39. doi: 10.15587/1729-4061.2018.133690.
7. Прихно, Ю. Е. Концепция формирования мультипроекта развития предприятия на базе портфеля проектов [Текст] / Ю. Е. Прихно // Управління розвитком складних систем. 2015. №21. С. 64–67.
8. URL: <https://ports.com.ua/news/mirovoy-rynok-konteynerykh-perevozok-sokhranit-disbalansy-k-2020-godu>