

пунктах загального користування і збитками, що виникають при наявності перебоїв у забезпеченні логістичної системи необхідними ресурсами або збоїв, що трапляються, в роботі вантажоодержувачів. Прийнято, що в розрахунок витрат беруться лише ті витрати, які залежать від розміру партій поставок і величини запасів.

З огляду на дане орієнтування як цільову функцію можна визначити, як:

$$E = E_{nz} + E_{ytr} + E_{dod}, \quad (2)$$

де E_{nz} - витрати, пов'язані з організацією подачі – забирання вагонів на вантажний фронт з урахуванням витрат на маневрову роботу при підбиранні групи вагонів на витяжках формування у сортувальному парку, грн;

E_{ytr} - витрати, пов'язані з утриманням запасу на вантажних фронтах, грн;

E_{dod} - вивтрати, пов'язані з виникненням перебоїв у навантаженні при незабезпеченні логістичної системи (втрати від дефіциту), а також у випадку відмови вантажоодержувачів від вже відвантаженої партії вантажу, грн.

Висновки. Якість обслуговування являється комплексним показником, що визначається по сукупності критеріїв, склад яких може змінюватися в залежності від вимог до обслуговування. Найважливішим з цих критеріїв являється ціна обслуговування і здатність логістичної системи забезпечити доставку необхідного споживачу товару в встановлений термін і місце. Застосування логістичних принципів при організації місцевої роботи сортувальної станції дозволить більш точно визначити потребу у рухомому складі, а відповідно підвищити ефективність його використання.

Список літератури: 1. Гаджинский Г.М. Основы логистики: Учеб. пособие. – М.: ИВЦ «Маркетинг», 1995. – 124 с. 2. Самуйлов В.М. Методология и технология формирования модулей функционального соответствия для повышения эффективности организации производства на железнодорожном транспорте. – Екатеринбург: Изд-во УрГАПС, 1999. – 252 с.

Поступила в редколлегию 19.04.2008

УДК 656.21

С.В. ВОЙЦЕХ

ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ ЗА КОРДОНОМ

В статті розглянуто сучасні тенденції щодо транспортно-експедиційної діяльності. На основі аналізу діяльності підприємств різних форм власності по формуванню повноцінного ринку транспортних послуг показано, що в перспективі у світі буде створено 60 - 70 транспортних вузлів-центрів логістичного розподілу, зв'язаних транспортними коридорами з підключеними до них логістичними регіональними підсистемами, що будуть забезпечувати через необмежене число експедиторів і перевізників вихід до кожного відправника вантажу і вантажоодержувача.

Загальною тенденцією в сфері транспорту за рубежом є поступова інтеграція національних транспортних систем у загальносвітову. У цих умовах доставку вантажів прагнуть здійснювати переважно по варіанту "від дверей до дверей" у

режимі "точно в термін" по будь-якій адресі, на чому і зосереджена в основному діяльність транспортно-експедиційних фірм у різних країнах.

Світовий досвід свідчить, що без розвитої мережі транспортно-експедиційних підприємств різних форм власності сформувавши повноцінний ринок транспортних послуг і забезпечити високу якість обслуговування неможливо.

Експедиторські фірми за рубежем можуть бути як малими підприємствами (чисельністю до 10 чоловік), роботу яких можна організувати без великих капіталовкладень, так і великими, з числом працюючих до 2 тисяч і більш співробітників при розгалуженій мережі філій у всіх країнах світу. Вони можуть бути самостійними чи входити до складу великих залізничних, автомобільних і суднових компаній, будучи їх філіями. Крім того, такі фірми на Заході підрозділяються на міжнародні і внутрішні, хоча їхня діяльність у дійсності тісно переплітається. Але в ряді країн фірми строго спеціалізуються тільки на одному з видів перевезень (міжнародних чи внутрішніх).

Експедиторська фірма може мати, власний рухомий чи склад залучати транспортні засоби великих автомобільних, залізничних і суднових компаній, приватних власників шляхом заключення з ними контракту.

За кордоном велика частина транспортно-експедиційних служб знаходиться в приватній власності окремих чи компаній обличчя і лише незначна - у державній власності. Багато приватних фірм є сімейними.

Великі транспортно-експедиційні компанії, що є акціонерними товариствами, можуть бути змішаними, тобто частина власності акціонерного товариства є приватною, а частина державною чи муніципальною.

В останні роки за кордоном, особливо в Сполучених Штатах Америки, з'явилася принципово нова форма володіння - колективна власність, перехід на яку дозволив у ряду випадків уникнути банкрутства, покращити роботу підприємств. Конгрес Сполучених Штатів Америки за останні 25 років прийняв більш 20 нормативних актів, що сприяють розвитку цієї форми власності.

Приведемо кілька прикладів транспортно-експедиційних фірм.

Однією з найбільш великих транспортно-експедиційних підприємств Європи є німецька фірма "Weichelt". Це підприємство спеціалізується на перевезенні збірних вантажів. Воно було основане в 1932 році й успішно конкурує протягом багатьох десятиліть з іншими транспортно-експедиційними фірмами різних країн. Підприємство щорічно перевозить 1,5 млн.т вантажів. Автопарк підприємства складає 740 одиниць рухомого складу.

Дочірня фірма підприємства має 15 товарних складів, власне бюро по організації робіт у портах Бремена і Гамбургу, власне страхове товариство. Партнерами підприємства є різні фірми в 11 країнах Європи.

Найбільшим експедитором є концерн TNT, який об'єднує 350 фірм і їхніх філій, що здійснюють перевезення різноманітних вантажів між усіма континентами світу. Обороти концерну складає більш мільярда доларів у рік.

Поруч з фірмами-гігантами існують невеликі транспортно-експедиційні підприємства, яким також властиво висока якість обслуговування клієнтури. Як правило, це вузькоспеціальні підприємства: термінальні, юридичні, страхові та інші.

Фірми виконують вантажно-розвантажувальні роботи, здійснюють зберігання вантажів, навантаження, кріплення вантажу на судах і у вагонах, зважування

вантажів, їхній супровід і багато інших робіт. Таких фірм, наприклад, у Гамбурзькому транспортному вузлі нараховується 600, а в Бременському залізнично-автомобільному вузлі - 400.

Експедитор у той же час може бути одноособовим представником вантажовласника, що контролює діяльність інших фірм. Високий рівень обслуговування досягається завдяки конкурентній боротьбі між фірмами. Розвиток транспортно-експедиційної діяльності сприяє створенню мережі терміналів. Сучасний термінал, що відповідає міжнародним вимогам, - це транспортно-експедиційне підприємство, на території якого закінчується одне транспортне перевезення і починається інше. У ньому виконується цикл технологічних операцій по передачі вантажу з одного транспортного засобу на інше, що включає комплекс послуг експедиційного сервісу, а також реалізацію вимог до вантажу комерційного й адміністративного характеру (митне очищення, санітарно-карантинний контроль, страхування і т.д.). На терміналі обов'язкова наявність розвинутого складського господарства для завчасного накопичення вантажу, формування партій вантажу, збереження товарів у очікуванні перевізних засобів, сортування по напрямках подальшого руху і т.д..

Типовим прикладом може служити термінал у м. Бремені (Федеративна Республіка Німеччини), введений у дію в 1985 році. Він розташований недалеко від порту, залізничної станції і промзони. Потужність терміналу складає 3000 автопоїздів на добу. Територія утворює прямокутник розміром 4 км на 500 м, що забезпечує кожному з користувачів легкий доступ до залізничних під'їзних колій. На території комплексу розташовані вантажна залізнична станція, митний і поштовий склад, власні склади експедиторів і перевізників, внутрішні автодороги і під'їзні залізничні колії. Кожний експедитор чи перевізник, що уклав договір з термінальним комплексом, фактично відкриває на його території власну філію.

Сьогодні у світі склався єдиний транспортний комплекс у формі кооперації діяльності невеликого числа могутніх транспортних і транспортно-експедиторських компаній і сотень тисяч середніх і дрібних експедиторських фірм і транспортних підприємств. За даними міжнародної Федерації експедиторських асоціацій, у світі діє 35 тисяч великих і середніх експедиторських фірм із персоналом загальною чисельністю близько 8 млн. чоловік.

Таким чином, основним суб'єктом, що пред'являє вантаж перевізникам, став експедитор. Експедитори контролюють близько 60 % перевезень магістральними видами транспорту і до 75 % міжнародних перевезень. Експедитор стає власником логістичної системи, що забезпечує прогнозування і планування перевезень, спостереження за рухом транспортних засобів, контейнерів, за часом доставки товару, оптимізацією просування вантажів і збереження сировини, матеріалів і готових виробів.

Передбачається, що в перспективі у світі буде створено 60 - 70 транспортних вузлів-центрів логістичного розподілу, зв'язаних транспортними коридорами з підключеними до них логістичними регіональними підсистемами, що будуть забезпечувати через необмежене число експедиторів і перевізників вихід до кожного відправника вантажу і вантажоодержувача.

Відбувається процес розширення прав експедитора. У задачі експедитора тепер можуть входити ще недавно невластиві йому функції, такі, як:

- право залучення третіх осіб;
- використання власних транспортних засобів і товарних складів
- дія в якості оператора перевезення вантажів у змішаному сполученні;
- виготовлення тари й упакування;
- виступ в якості орендатора та генпідрядника транспортних засобів і складів;
- здійснення в ході доставки поглибленої доробки товарів, їх викупу та перепродажу, а також організації їхнього збуту.

Поступила в редколегію 27.04.2008

УДК 371.322

КРАВЦОВ М.К., АКИМОВ В.Т., АКИМОВ О.В.

САМОСТІЙНА РОБОТА СТУДЕНТІВ І ЇЇ РОЛЬ В СИСТЕМІ МЕТОДІВ УЧБОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку науки і техніки одними із головних вимог до спеціаліста є: уміння самостійно орієнтуватися в стрімкому потоці інформації, необхідність постійного підвищенні професійного росту та самовдосконалення.

Аналіз публікації. До загальних закономірностей розвитку науки слід віднести прискорення темпів її розвитку, зміни в структурі наукових кадрів, значне скорочення періодів від відкриття до впровадження наукових результатів в практику і т. ін. У відомому протиріччі з вимогами сьогодення знаходиться і характер самої репродуктивної діяльності студентів, які засвоюють загалом специфіку давно застарілої техніки і технологій. Тому в сучасних умовах стрімкого накопичення інформації нереально надати студентові такий запас знань, яким би він зміг пізніше користуватися в даних конкретних умовах, необхідно щоб в процесі навчання він оволодів навичками самостійної роботи, методиками і алгоритмами рішення задач за фахом.

В роботах [1÷5] розглядаються методологічні підходи до посилення самостійної роботи, проблеми контролю успішності і якості самостійної роботи.

На сучасному етапі, в рамках реформи вищої школи, самостійна робота(СРС) стає обов'язковою і однією із найважливіших компонентів педагогіки вищої школи. Роль СРС при оволодінні загально-інженерними дисциплінами навряд чи можна переоцінити , тому що вона є тою базою, яка дозволить вирішити те протиріччя, про яке йшла мова раніше.

Ціль і постановка завдання. Мета даної статті – аналіз організації СРС в умовах інтенсифікації навчання і її оптимізація.

Забезпечити реалізацію цього напрямку учбового процесу можна при виконанні в першу чергу таких вимог:

- правильним розумінням студентами необхідності самостійної роботи. Тільки активна самостійна діяльність дає ефективні результати із засвоєння студентами змісту дисципліни, закріпленню знань, отриманих у різних формах, пробуджує інтелектуальну ініціативу та творче мислення;
- забезпеченням студентів учбовими і методичними посібниками. Важливим моментом в процесі створення методичного підґрунтя для ефективної самостійної роботи виступає можливість користуватися найсучаснішими навчальними посібниками, підручниками, методичними рекомендаціями