

УДК 656.614.01

## КРИТЕРІЇ ВІДБОРУ АЛЬТЕРНАТИВНИХ ВАРІАНТІВ ДОСТАВКИ ЗОВНІШНЬОТОРГІВЕЛЬНИХ ВАНТАЖІВ

Вишневський Д.О., Вишневська О.Д.

### CRITERIA FOR SELECTION OF ALTERNATIVE OPTIONS FOR DELIVERY OF FOREIGN TRADE GOODS

Vyshnevskiy D., Vyshnevskaya O.

*У роботі проводиться дослідження сучасних умов роботи транспортних підприємств, що передбачають орієнтацію на стан конкурентного середовища, що обумовлює необхідність відбору найбільш ефективних варіантів доставки вантажів, що також включає в себе завдання формування конкурентоспроможних тарифів, тобто таких, які не тільки покривають витрати судовласника, а й забезпечують конкурентну перевагу перевізнику.*

**Ключові слова:** *універсальний флот, перевізник, судовласник, контейнеровози, генеральні вантажі, вантажовласник, проектні вантажі, балкери, лінійний сервіс, вантажопотоки.*

**Вступ.** Одним з питань, яке вимагає теоретичного обґрунтування з урахуванням специфіки морського перевезення вантажів універсальними судами в рамках виконання задачі відбору ефективних варіантів доставки, є розробка тарифів. Природно, що ціноутворення на морському транспорті було предметом багатьох досліджень, так само як і загальні положення щодо впровадження тарифів, в основі яких - собівартість морського перевезення. Але визначення плати за перевезення на основі собівартості - облік виключно інтересів судовласника.

**Постановка проблеми.** Незважаючи на те, що тенденції останніх десятиліть в транспортній сфері визначають ставлення до витрат як тільки до однієї зі складових системи критеріїв вибору кращого варіанту доставки (час, надійність, якість і т. п.), тим не менш, поточна економічна ситуація в багатьох випадках в якості головного критерію визначає сумарні витрати, особливо для відносно недорогих вантажів.

**Аналіз останніх публікацій.** Задачі ефективного розподілу флоту, організації та плануванню його діяльності розв'язувались у роботах Перевезенцева С.М., Раховецького О.М., Союзова О.О. Питанням формування систем доставки було присвячено

увагу у роботах Смирковської В.Ю. Проте постає задача відбору ефективних варіантів роботи діючого універсального флоту з урахуванням сучасних умов.

**Мета статті.** Комплексний розгляд можливих альтернатив, з метою формування ефективних варіантів доставки генеральних вантажів.

**Результати дослідження.** Автор сучасної теорії конкуренції М. Портер визначив п'ять сил конкуренції: конкуренція між діючими в галузі компаніями, конкуренція з боку потенційних конкурентів, конкуренція з боку товарів-замінників, вплив споживачів і постачальників. Для морських перевізників внутрішньогалузева конкуренція формується під впливом взаємодії компаній на локальному ринку. У якості «замінників» виступають послуги підприємств з інших локальних ринків і ринків інших видів транспорту, наприклад в деяких випадках альтернативою морському перевезенню можуть слугувати залізничні та автоперевезення. Слід звернути увагу на те, що здатні конкурувати судна з локальних ринків, виділених за спеціалізацією тоннажу, в тих випадках, коли ці судна можуть працювати на даному грузопотоці. Зазначене справедливо, зокрема, для універсальних суден і суден-контейнеровозів, які належать різним локальним ринкам, але конкурують за генеральні вантажі. Також сьогоденні тенденції на ринку морських транспортних послуг складаються в перетині сфер інтересів балкерів, контейнеровозів і універсальних суден в частині обслуговування навалювальних, насипних і наливних вантажів, що відправляються невеликими партіями. Так, наприклад, зерно, добрива, сировина для біопалива тощо. Упаковуються в біг-беги (мішки) і перевозяться на універсальних судах або їх можна завантажити в контейнер і доставляються за допомогою лінійного сервісу контейнерних перевізників. Аналогічно невеликі партії наливних вантажів можуть пред'являтися до переве-

знення в бочках, флексі-танках, що також призводить до перетинання сфер інтересів універсальних суден і контейнеровозів.

Таким чином, сьогодні (за винятком ситуацій, коли мова йде про проектні (негабаритні) вантажі), універсальні суда створюють вантажовласникам альтернативу перевезення вантажів в контейнерах.

Питання про те, що найбільш доцільно для вантажовласника - використання контейнерної лінії або лінії, на якій працюють універсальні суда, - виникає, як правило, для відносно недорогих вантажів, здебільшого масових, але таких, що відправляються партіями, меншими, ніж судові, - класичний брейк балк.

Сьогодні транспортне обслуговування передбачає, в більшості випадків, інтегральний підхід до доставки вантажів, згідно з яким організатор доставки (експедитор, логіст) бере на себе функції з проектування, організації та координації доставки як єдиної системи. Для вантажовласників важливим є загальний підсумок доставки (сумарна вартість, час і т. д.), тому в якості альтернативних варіантів транспортування виступають системи доставки, а не окремі ділянки перевезень.

Відповідно до положень даної роботи, система доставки вантажів може бути розглянута з трьох позицій: топології (географії), технології та складу учасників. Таким чином, витрати з доставки вантажів визначаються схемою (маршрутом) доставки, обраною технологією доставки і складом компаній, які здійснюють виконання операцій транспортно-технологічного процесу.

При проектуванні системи доставки вантажу питання, пов'язані з вибором схеми і способу транспортування, як правило, визначаються одночасно, тому що спосіб транспортування вантажу, який обумовлює транспортно-технологічний процес, у багатьох випадках диктується особливостями складових транспортної системи даного регіону; аналогічно обраний спосіб перевезення вантажу (наприклад з використанням контейнера) визначає порти (які включені в міжнародні лінії) і, відповідно, схеми доставки вантажу. Склад учасників, як правило, формується останнім етапом при проектуванні системи доставки вантажів.

Отже, в деяких випадках вантажовласник апіорі має використовувати універсальне судно в силу специфіки вантажу (наприклад негабаритні вантажі), в окремих ситуаціях вантажовласник має можливість вибору. Таким чином, з точки зору технології перевезення можливі альтернативні варіанти системи доставки генерального вантажу за участю контейнеровозів або універсальних суден.

Крім альтернативи, з точки зору транспортно-технологічного процесу, в розпорядженні вантажовласника - можливість варіювання альтернативними портами перевалки, що формує множину альтернативних схем доставки вантажу.

Інтегроване розглядання технологічних і географічних альтернатив дає змогу сформува

наступні можливі варіанти доставки генеральних вантажів (рис.).

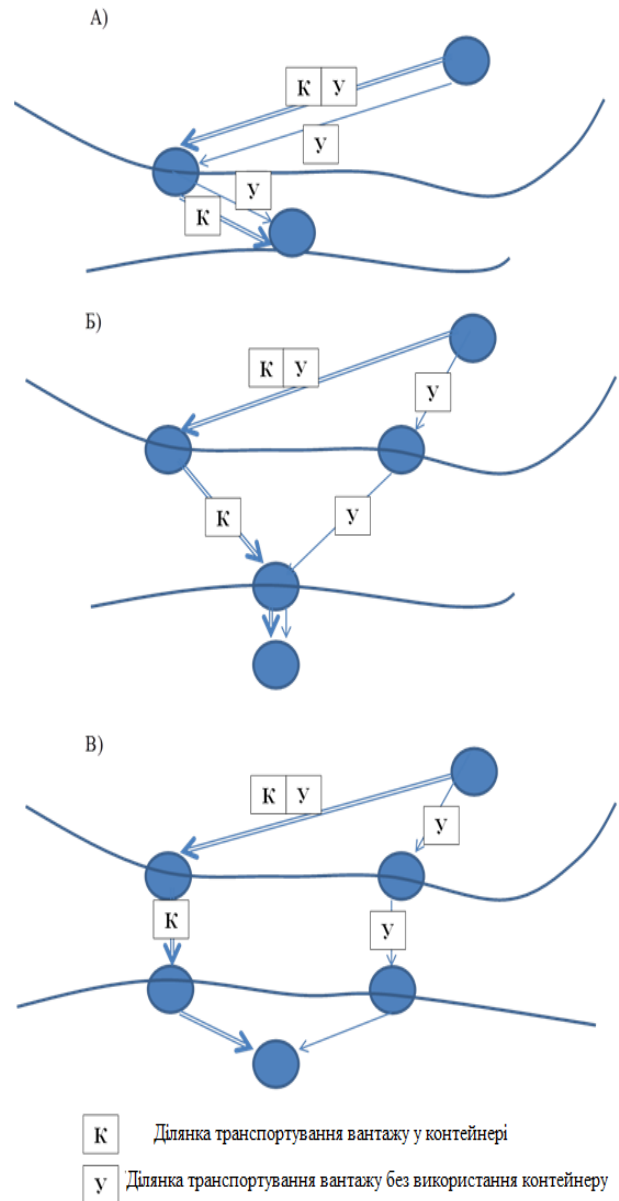


Рис. Альтернативні варіанти доставки вантажу за участю лінійних сервісів контейнеровозів і універсальних суден

- а – порти заходу збігаються; б – порти відправлення відрізняються від контейнерних лінійних сервісів;
- в – порти призначення відрізняються від контейнерних лінійних сервісів

Аналізуючи зазначені альтернативні варіанти доставки з позиції судовласника універсального судна, відзначимо, що робота універсального судна в рамках лінійного сервісу може здійснюватися:

- в умовах «жорсткої» конкуренції по відношенню до контейнеровозів - в ситуації, коли порти заходу збігаються (рис., а);
- в ситуації, коли порти відправлення або призначення відрізняються від контейнерних лінійних сервісів (рис., б, в). В цьому випадку сервіс універ-

сального судна може бути більш привабливим для багатьох вантажовласників завдяки економії на наземній складовій в загальній структурі витрат.

**Висновок.** Таким чином, приймаючи рішення про рівень плати за перевезення, судовласник має враховувати інтереси клієнта (вантажовідправника), а, як було сказано вище, ці інтереси, перш за все, виражаються в прийнятній сумарній вартості доставки вантажу на морських та наземних ділянках.

Такий підхід відповідає сучасним тенденціям транспортного обслуговування і може бути реалізований на практиці при співробітництві судовласників (операторів) універсальних суден з експедиторами (логістами), які володіють детальною інформацією про вантажопотоки (відправники, розміри партій, періодичність відправлень і т. п.), яка може бути використана для формування альтернативних варіантів доставки, з точки зору вантажовідправників.

#### Література

1. Перевезенцев Е. Н. Обобщенная задача оптимального назначения судов в рейс / Е. Н. Перевезенцев // Методы и средства управления морским флотом. – 1974. – П. 195. – С. 56-80.
2. Раховецкий А. Н. Оперативная фрахтовая деятельность на морском транспорте: моногр. / А. Н. Раховецкий. – М.: Трансп., 1986. – 160 с.
3. Раховецкий А. Н. Теоретические основы оперативной деятельности на морском транспорте: дис. ... д-ра экон. наук: / А. Н. Раховецкий; ЦНИИМФ. – М., 1996. – 313 с.
4. Смрковская В. Ю. Методические основы формирования систем доставки грузов с использованием средств укрупнения: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. техн. наук: спец. 05.22.01 / В. Ю. Смрковская; Одес. нац. мор. ун-т. – О., 2007. – 23 с.
5. Смрковская В. Ю. Моделирование процесса формирования схем доставки грузов / В. Ю. Смрковская // Вестн. ОНМУ. – О.: ОНМУ, 2007. – № 21. – С. 155-171.
6. Союзов А. А. Организация и планирование работы морского флота: учеб. для вузов мор. трансп. / А. А. Союзов. – М.: Изд-во «Мор. трансп.», 1979. – 416 с.

#### References

1. Perevezentsev Ye. N. Obobshchennaya zadacha optimal'nogo naznacheniya sudov v reys / Ye. N. Perevezentsev // Metody i sredstva upravleniya morskim flotom. – 1974. – P. 195. – С. 56-80.
2. Rakhovetskiy A. N. Operativnaya frakhtovaya deyatel'nost' na morskoy transporte: monogr. / A. N. Rakhovetskiy. – М.: Transp., 1986. – 160 s.

3. Rakhovetskiy A. N. Teoreticheskiye osnovy operativnoy deyatel'nosti namorskoy transporte: dis. ... d-ra ekon. nauk: / A. N. Rakhovetskiy; TSNIIMF. – М., 1996. – 313 s.
4. Smrkovskaya V. YU. Metodicheskiye osnovy formirovaniya sistem dostavkigruzov s ispol'zovaniyem sredstv ukрупneniya: avtoref. dis. na zdobuttya nauk stupenya kand. tekhn. nauk: spets. 05.22.01 / V. YU. Smrkovskaya; Odes. nats. mor.un-t. – О., 2007. – 23 s.
5. Smrkovskaya V. YU. Modelirovaniye protsessa formirovaniya skhemdostavki gruzov / V. YU. Smrkovskaya // Vestn. ONMU. – О.: ONMU, 2007. – №21. – S. 155-171.
6. Soyuzov A. A. Organizatsiya i planirovaniye raboty morskogo flota: ucheb.dlya vuzov mor. трансп. / A. A. Soyuzov. – М.: Изд-во «Мор. трансп.», 1979. – 416 с.

#### Вишневский Д.О., Вишневская О.Д. Критерии отбора альтернативных вариантов доставки внешне-торговых грузов

*В работе проводится исследование современных условий работы транспортных предприятий, предусматривающие ориентацию на состояние конкурентной среды, что обуславливает необходимость отбора наиболее эффективных вариантов доставки грузов, что также включает в себя задачи формирования конкурентоспособных тарифов, то есть таких, которые не только покрывают расходы судовладельца, но и обеспечивают конкурентное преимущество перевозчику.*

**Ключевые слова:** универсальный флот, перевозчик, судовладелец, контейнеровозы, генеральные грузы, грузовладельцы, проектные грузы, балкеры, линейный сервис, грузопотоки.

#### Vyshnevskiy D., Vyshnevskaya O. Criteria for selection of alternative options for delivery of foreign trade goods

*This article includes a research of modern working conditions of transport enterprises, what presuppose an orientation to the state of the competitive environment, which necessitates the selection of the most effective options for the delivery of goods, which also includes forming of the competitive tariffs, i.e. those that not only cover the costs of the shipowner, but also provide a competitive advantage to the carrier.*

**Keywords:** universal fleet, carrier, shipowner, container carriers, general cargo, consignee, project cargoes, bulker, liner service, cargo flows.

**Вишневський Д.О.** – к.т.н., асистент кафедри «Морські перевезення» Одеського національного морського університета.

**Вишневська О.Д.** – старший викладач кафедри «Морські перевезення» Одеського національного морського університета.

Рецензент: д.т.н., проф. Горбунов М.І.

Стаття подана 15.03.2017