

УДК 656.2.073.235

Марія Андрієнко

**ЛОГІСТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

У статті визначені умови формування транспортно-логістичної системи з її структурою і основними елементами ефективності, запропоновано модель транспортно-логістичного центру та визначено ознаки діяльності оператора змішаних (інтермодальних) перевезень.

Ключові слова: залізничний транспорт, оператор змішаних перевезень, логістичний ланцюг, компанії-оператори, контейнерні перевезення.

В статье определены условия формирования транспортно-логистической системы с ее структурой и основными элементами эффективности, предложена модель транспортно-логистического центра и определены признаки деятельности оператора смешанных (интермодальных) перевозок.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, оператор смешанных перевозок, логистическая цепь, компании-операторы, контейнерные перевозки.

The article defines the conditions of the transport and logistics system with its structure and main elements of performance, the model of transport-logistics center and identified the operator of mixed signs (intermodal) transport.

Keywords: railway transport, multimodal transport operator, logistic chain, operating companies, container traffic.

Актуальність проблеми та її зв'язок з важливими науково-практичними завданнями. На сучасному етапі розвитку транспорту значна увага приділяється питанням взаємодії різних його видів, зокрема, залізничного та автомобільного, завдяки чому досягається значний економічний ефект. Слід зазначити, що результат можливий за умови взаємоузгоджених дій між перевізниками, транспортним оператором та споживачами таких послуг при забезпеченні вчасного інформаційного супроводження.

Директиви Європейського Союзу впливають на інтеграційні процеси, що здійснюються на залізничному транспорті, з метою забезпечення умов для розвитку конкуренції при здійсненні перевізних процесів. Основним завданням даних Директив є доступ незалежних компаній-операторів до транспортної мережі залізниць.

Розвиток приватної власності і створення операторських компаній різних форм власності є результатами світової практики реформування залізничного транспорту країн Європи, Північної Америки, Азії та країн СНД. За результатами аналізу розвитку вантажних перевезень в Україні такі транспортні підприємства є

© Андрієнко М. М., 2013

прогресивною формою організації транспортних процесів і реальними досить потужними конкурентами для залізничної галузі. Враховуючи вищезазначене, можна стверджувати, що формування механізму діяльності та управління компаніями-операторами є актуальним і нагальним.

Аналіз останніх наукових досліджень з досліджуваної проблеми та визначення питань, що не вирішені. З метою досягнення загальної мети для всіх учасників перевізного процесу нагальною потребою має бути інформаційне забезпечення вантажоперевезень за допомогою електронної обробки даних і управління функціями транспортно-логістичної системи.

Умови, які складаються при здійсненні транспортування вантажів, зокрема в контейнерах, вимагають створення єдиного логістичного ланцюга з об'єднанням у ньому промислових, транспортно-експедиторських, торгових компаній, які на даний момент обслуговують інфраструктуру сучасного ринку. Саме ці учасники доставки можуть здійснювати своєчасне транспортування вантажів з мінімальними витратами, якщо будуть забезпечені завдання юридичного, організаційного, економічного характеру на державному рівні.

Оскільки перевезення вантажів у контейнерах з використанням інтегрованих транспортних систем є перспективними, то у даному напрямку відомими є вчені та спеціалісти-практики: Абгафоров Н. Н., Галабурда В. Г., Дерібас А. Т., Тріхунков М. Ф. та ін. У роботах висвітлено загальне значення від поєднання кількох видів транспорту, проте практично відсутнє рішення проблеми визначення ефективності та умови формування транспортно-логістичної системи, зокрема, якщо на ринку працює оператор змішаних (інтермодальних) перевезень.

Ефективність логістичного транспортного ланцюга можлива при скороченні посередників, внаслідок чого зросте швидкість матеріальних, транспортних, фінансових та інформаційних потоків, що зумовлено обмеженням ресурсів залізничної галузі та розвитком економічних процесів. Тому дану статтю присвячено визначенню економічного ефекту від використання сучасних інформаційних технологій в рамках інтеграції вантажних перевезень на різних видах транспорту.

Мета роботи. При створенні єдиної інформаційної мережі всі вищезазначені учасники єдиного ланцюга транспортування отримують переваги, які визначаються скороченням суми витрат, ризиків та зростанням якості функціонування транспортної системи. Підприємства-учасники інтегрованого логістичного ланцюга поєднанні суттєвим скороченням транспортних витрат за рахунок пришвидшеного обороту ресурсів, скорочення часу на виконання заявки клієнта та успішної координації транспортного процесу з усіма вантажовласниками.

Таким чином, визначені передумови побудови єдиної транспортно-логістичної системи вказують на існування «блочної» системи (рис. 1), яка сприятиме формуванню ефективної єдності на основі складових.

Викладення основного матеріалу дослідження з науковими авторськими обґрунтуваннями отриманих результатів. Термін «оператор» визначають за «Правилами реєстрації та експлуатації власних вантажних вагонів» як «самостійний суб'єкт господарювання, який на підставі договорів із залізницею і вантажовідправниками бере участь у процесі перевезення вантажів з використанням власного рухомого складу або орендованого в іншого власника, або яким він володіє на підставі сумісної діяльності, договору управління майном тощо».

Розвиток залізничного транспорту та умови роботи пов'язані із економічними процесами в країні та залежить від скорочення внутрішніх перевезень вантажів, на

які впливають процеси стагнації вітчизняної економіки. Тому шляхами подальшого розвитку залізниць є використання геополітичного положення, зокрема, транзитний потенціал держави [1-3].

Створення ефективного механізму розвитку міжнародних перевезень потребує вирішення чималої низки проблем, серед яких основними є: узгодження митного кодексу; врегулювання тарифів у міжнародних транспортних коридорах; створення сприятливих умов для комбінованих (інтермодальних) перевезень тощо.

Згідно із проектом Державної програми реформування залізничного транспорту України на 2009 – 2015 рр. важливими напрямками визначають: створення економічних умов для розвитку конкуренції; розширене відтворення виробничих фондів на підставі інноваційного розвитку; правове забезпечення та розвиток компаній-операторів залізничних перевезень тощо.

У даній системі виділяються 3 блоки – постачальники, логістичний транспортний центр та споживачі; елементами є: А – пред’явлений вантаж для перевезення, Б – вантаж (товар) для споживання (переробки), С – витрати на транспортування та виконання супутніх операцій (собівартість), Д – доход від реалізації продукції, Е – ефект від скорочення обороту ресурсів за умови якісного інформаційного забезпечення [5-6] (рис. 1).

Слід зазначити, що успіхи кожного блоку можливі лише у разі підвищення загальної ефективності транспортно-логістичних процесів. Тому, логістична інформація повинна відповідати таким критеріям: максимальна доступність для отримання інформації вантажовласником; точність інформаційних даних; своєчасність інформаційних послуг; гнучкість при наданні інформаційних послуг; ефективність.

Щоденно у процесі транспортування знаходиться більше 5 млн тонн вантажу, який по суті є «мертвим капіталом» для вантажовласників, вартість якого дорівнює сумі оборотних засобів клієнтури. Чим швидше вантаж буде доставлено у кінцевий пункт призначення, тим більший ефект від його реалізації отримають. Тому, якщо власник вантажної маси вчасно забезпечений інформацією, то можливе зменшення вартості вантажної маси при виборі кількох варіантів транспортування:

$$\Delta M = \frac{\sum Q \cdot C_v}{365} (t_{d1} - t_{d2})$$

де $\sum Q$ – обсяг перевезення вантажів за рік, т;

C_v – ціна 1 т вантажу, грн.;

t_{d1}, t_{d2} – варіанти термінів доставки за відповідними двома способами, діб.

Даний економічний показник можна розраховувати при визначенні ефективності різних видів транспорту, чи порівнянні різних способів доставки вантажів.

Головним ресурсом, на основі якого відбувається ефективна взаємодія перерахованих блоків є інформація, що відіграє основну роль при здійсненні транспортних та супутніх операцій. Модель інформаційного транспортно-логістичного центру Укрзалізниці на основі прийнятої технології транспортування, вантажної та комерційної роботи зображено на рис. 2.

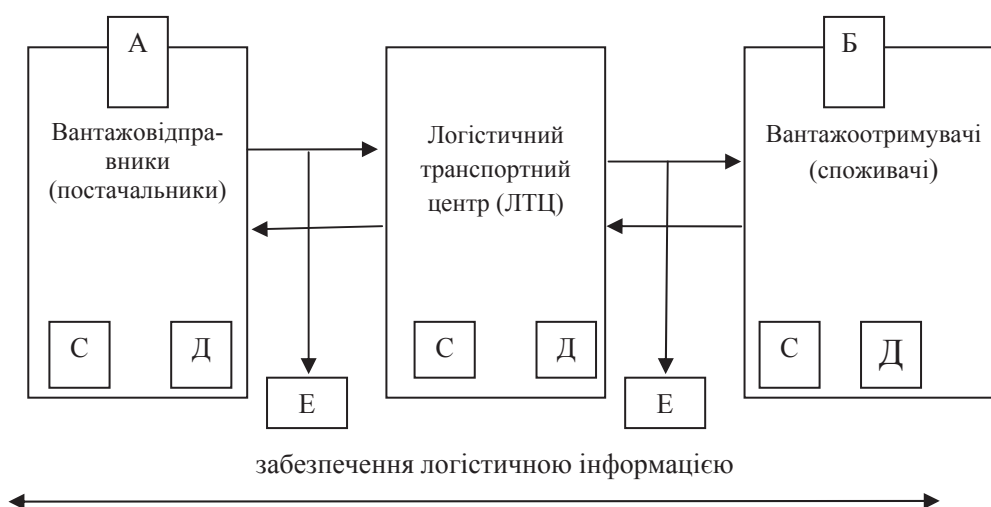


Рис. 1. Блочна структура транспортно-логістичної системи з основними елементами ефективності

Дана модель ІТЛЦ забезпечує взаємозв'язок та взаємодію виробників продукції, перевізників та транспортно-еспедиторських компаній. Вищевказані суб'єкти транспортного процесу основним своїм призначенням вважають можливість скорочення тарифів, своєчасність та збереження вантажів в умовах жорсткої конкуренції. Зокрема, ефективність структури управління транспортними процесами повною мірою залежить від якості інформації, якою забезпечено транспортно-логістичну систему і відповідні процеси [2, 7].

До інформаційних послуг належать: інформація про тарифи та вартість додаткових послуг; інформація про вантаж та умови перевезення; повідомлення про відправлення вантажу; повідомлення про переміщення та прибуття до станції призначення; повідомлення про завантаження вантажу на борт судна і прибуття до пункту призначення; повідомлення вантажовідправника про видачу вантажу вантажоодержувачу.

Особливе значення для клієнтів мають консультаційні послуги, які входять до структури інформаційних. Транспортний центр може попередньо розглянути декілька варіантів доставки та вибрати ефективніший, визначити умови транспортування і розглянути можливі ускладнення, дослідити ринок та його кон'юнктуру, розробити рекомендації для учасників доставки відповідно до технологічних особливостей вантажу, привести розрахунки тощо.

Інформаційні послуги розвиваються досить активно, ніж інші. Науково-технічний прогрес дозволяє використовувати сучасні технології при транспортуванні вантажів, оформленні та передачі документів. Всі інформаційні послуги важко піддаються вартісній оцінці, але логістичним сервісним центрам вдається визначити реальну вартість інформації, якщо вона є достовірною, своєчасною, необхідною та важливою у визначений час для клієнта.

Транспортно-логістичні центри надають тільки ті послуги, які користуються попитом, відповідно до можливості самого транспортного підприємства, сфери його діяльності, потенціалу та наявних ресурсів.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ



Рис. 2. Модель інформаційного транспортно-логістичного центру (ІТЛЦ)

Висновки та перспективи подальших наукових розробок у даному напрямі.

Таким чином, при переході на контейнерний спосіб доставки досить відчутним є економічний ефект роботи транспорту, значно скорочуються витрати з транспортування товарів. Вартість перевезення однією вантажівкою з Іллічівська до Клайпеди (Прибалтика) і навантаження кузова на сьогоднішній день є вищою за проходження цього маршруту залізничним транспортом для клієнта. Ці переваги та особливості розвитку контейнерних перевезень досить легко корелюються з основними параметрами функціонування логістичного транспортного центру.

Відповідно до Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту будуть створюватися операторські компанії-перевізники, які успішно співпрацюватимуть із об'єктами інфраструктури залізниць на міжнародному ринку. В Україні найбільшим оператором вантажних перевезень, зокрема інтермодальних по міжнародних транспортних коридорах є ДП «УДЦТС «Ліски».

В організації змішаних перевезень вантажів за інтермодальними технологіями лідером є оператор інтермодальних перевезень по міжнародних транспортних коридорах (МТК). Міжнародні змішані перевезення – це перевезення з однієї країни у іншу

мінімум двома видами транспорту за однією супровідною дорожньою накладною. Значна частина експортних вантажів в Україні перевозиться з перевалкою (без перевалки) із залізничного або автотранспорту на морський у портах Росії, України, Прибалтики, а іноземних – з перевалкою (без перевалки) з морського транспорту на залізничний та автомобільний.

На результат діяльності такого виду центрів значною мірою впливають процеси глобалізації, а саме – створення єдиної світової транспортної системи, яка максимально задовольняє потреби споживачів при транспортуванні без суттєвого впливу на перевізні процеси національних кордонів.

Для української транспортної системи, як і для іншої рівнозначної, світова глобалізація транспортного ринку базується на принципах: лібералізація транспортної діяльності – відмова від дискримінаційного регулювання, що приведе до скорочення транспортної складової у кінцевій ціні продукції; уніфікація і універсалізація транспортних засобів, технологій, що приведе до відповідності світовому транспортному ринку; транспарентність українського транспортного ринку, зокрема інформаційна відкритість, насамперед «фінансова прозорість» всіх етапів транспортування; інтегрування України у світові ринки транспортних послуг за напрямками: європейський та азійський з виходом до країн Тихого океану.

Таким чином, основним способом забезпечення ефективної роботи компаній-операторів є такі нові методи управління перевізним процесом, які базуються на функціонуванні інформаційних комплексів та інформаційного середовища, що дозволять здійснити економічну оцінку всіх факторів від яких значною мірою залежить скорочення експлуатаційних витрат, сплачених штрафів і пені транспортними компаніями.

ЛІТЕРАТУРА

1. Бакаєв О. О. Міжнародні транспортні коридори – особливий пріоритет України на шляху інтеграції у нову економічну систему / Бакаєв О. О., Пірожков С. І., Ревенко В. Л. // Стратегічна панорама. – 1999. – № 4. – С. 37–55.
2. Галабурда В. Г. Комплексная оценка качества транспортного обслуживания/ Галабурда В. Г., Соколов Ю. И. // Железнодорожный транспорт. – 1999. – № 5. – С. 60–64.
3. Контейнерная транспортная система / [Л. А. Коган, Ю. Т. Козлов, М. Д. Ситник и др.]; Под ред. Л. А. Когана. – [2-е изд. перераб. и доп.] – М.: Транспорт, 1991. – 264 с.
4. Контейнерная транспортная система / [А. Т. Дерибас и др.]; Под. ред. А. Т. Дерибаса. – М.: Транспорт, 1974. – 431 с.
5. Некрасов А. Г., Васильев В. Н. Логистические технологии и международные стандарты в железнодорожных перевозках // Железнодорожный транспорт. – 2004. – № 9. – С. 42–47.
6. Прокофьева Т. А., Лопаткин О. М. Экономические предпосылки создания интегрированных транспортно-распределительных систем // Бюллетень транспортной информации. – 2003. – №2 (92). С. 21–25.
7. Сич Є. М. Економічні аспекти контейнерно-контрейлерного обслуговування клієнтури залізничного транспорту [монографія] / Є. М. Сич, Н. І. Богомолова, М. М. Андрієнко, В. М. Кислий. – К.: Видавництво «Логос», 2007. – 392 с.