

УДК 658.7:656.2

*Анастасія Божок, к. е. н.
(доцент кафедри «Логістика», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНИХ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНИХ ПОСЛУГ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

У статті розглядається необхідність подальшого розвитку нових логістичних підходів до організації транспортно-експедиційного обслуговування перевезень на залізничному транспорті. З цією метою досліджуються світові тенденції розвитку транспортно-логістичних послуг. На український ринок транспортно-логістичних послуг в силу географічного розташування країни найбільш впливає європейський ринок. На сьогодні європейський ринок транспортної логістики проходить через процес фундаментальних змін, які кардинально впливають на масштаби діяльності його учасників та їх взаємовідносини, а також обумовлюють реструктуризацію і впровадження нових стратегій у діяльність логістичних операторів.

Виділено основні тенденції впровадження нових стратегій в діяльність логістичних операторів. З огляду на це, наведені впроваджувані заходи щодо перевезення вантажів у змішаному сполученні.

Відбувається збільшення вантажообігу країн Західної Європи у міжнародному сполученні у напрямі країн Східної Європи. З цією метою створена система збільшеного транспортного обслуговування (ТЕЕМ). Наведено основні вимоги, які реалізуються у новій вантажній системі. Економічними результатами впровадження даної системи є: скорочення обігу вагонів і зменшення загальної потреби в них; зменшення випадків пошкодження вантажів; скорочення витрат на сортування вагонів, потреби у маневрових локомотивах і поїзних бригадах; економія трудових ресурсів за рахунок автоматизації процесів; скорочення витрат на оперативне планування і організацію перевезень.

Ключові слова: логістична система, транспортно-експедиційне обслуговування, залізничний транспорт.

*Анастасія Божок, к. э. н.
(доцент кафедры «Логистика», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫХ УСЛУГ В СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

В статье рассматривается необходимость дальнейшего развития новых логистических подходов к организации транспортно-экспедиционного обслужи-

© Божок А. Р., 2015

вания перевозок на железнодорожном транспорте. С этой целью исследуются мировые тенденции развития транспортно-логистических услуг. На украинский рынок транспортно-логистических услуг в силу географического расположения страны наибольшее влияние оказывает европейский рынок. На сегодня европейский рынок транспортной логистики проходит через процесс фундаментальных изменений, которые кардинально влияют на масштабы деятельности его участников и их взаимоотношения, а также обуславливают реструктуризацию и внедрение новых стратегий в деятельность логистических операторов.

Выделены основные тенденции внедрения новых стратегий в деятельность логистических операторов. Учитывая это, приведены внедряемые мероприятия по перевозке грузов в смешанном соединении.

Увеличивается объем перевозки грузов в международном сообщении стран Западной Европы в направлении стран Восточной Европы. С этой целью создана система укрупненного транспортного обслуживания (ТЕЕМ). Приведены основные требования, которые реализуются в новой грузовой системе. Экономическими результатами внедрения данной системы являются: сокращение оборота вагонов и уменьшение общей потребности в них; уменьшение случаев повреждения грузов; сокращение затрат на сортировку вагонов, потребности в маневровых локомотивах и поездных бригадах; экономия трудовых ресурсов за счет автоматизации процессов; сокращение затрат на оперативное планирование и организацию перевозок.

Ключевые слова: логистическая система, транспортно-экспедиционное обслуживание, железнодорожный транспорт.

Anastasia Bozhok, Ph. D.

(Docent of the Department of Logistics, State Economy and Technology University of Transport)

INTERNATIONAL EXPERIENCE OF LOGISTICAL FORWARDING SERVICES DEVELOPMENT ON RAILWAYS

In the article the necessity of the further development of new logistical approaches to the organization of forwarding service on railway transport is considered. World tendencies of transport-logistical services development have been investigated. On the Ukrainian market of transport-logistical services (owing to the geographical position) the greatest influence is made by the European market. Today the European market of transport logistics passes through process of fundamental changes which cardinally influence the activity of its participants and their mutual relations, and also cause restructuring and introduction of new strategy in logistical operators activity.

The basic tendencies of introduction of new strategy in logistical operators activity have been distinguished. Considering it, introduced actions for cargoes transportation in the mixed connection are given.

Keywords: logistical system, forwarding service, railway transport.

Постановка проблеми. Перевезення вантажів залізничним транспортом обумовлює необхідність виконання низки операцій, які носять специфічний характер, а також є посередніми і сервісними послугами щодо основного процесу перевезень

та перевізників. Без них не може бути організована якісна та ефективна доставка вантажів у змішаному сполученні із застосуванням таких логістичних схем як «від дверей до дверей», «точно в строк» та ін. Більшість таких операцій і послуг входять до складу транспортно-експедиційного обслуговування вантажовідправників і вантажоотримувачів. При цьому важливо зазначити, що виникає необхідність застосування нових логістичних підходів до організації транспортно-експедиційного обслуговування вантажовласників в результаті зміни впливу таких факторів, як форма власності на вагони, планування перевезень, необхідність повернення порожніх спеціалізованих вагонів і контейнерів власнику та нестабільні обсяги перевезень. Це дозволить, з одного боку, знизити витрати залізничного транспорту, а з іншого – підвищити його привабливість для користувачів. До того ж подальший розвиток і вдосконалення логістичної системи транспортно-експедиційного обслуговування надасть можливість збільшення інвестицій у розвиток інфраструктури залізниць, оновлення рухомого складу, а також збільшення обсягів перевезень, особливо високотарифікованих вантажів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Різні аспекти розвитку логістичних систем досліджують такі науковці, як Б.А. Анікін, В.Л. Дикань, О.Г. Дейнека, А.Г. Кальченко, Є.В. Крикавський, Р.Р. Ларіна, В.Я. Омельченко, І.Г. Смирнов та ін. В роботах вказаних авторів викладено ґрунтовний матеріал для подальших досліджень. Проте подальше удосконалення логістичних процесів, які забезпечують конкурентоспроможність залізничного транспорту, потребують розвитку транспортно-логістичних і експедиційних послуг.

Мета статті. Як відомо, український ринок логістичних послуг є відносно молодим і активно розвивається, тому доцільно дослідити зарубіжний досвід в даному напрямі, еволюцію його розвитку з рівня оператора рухомого складу до рівня логістичного провайдера.

Виклад основного матеріалу дослідження. В соціалістичній економіці при державній монополії на транспорт необхідне транспортно-логістичне обслуговування забезпечувалось державними експлуатаційними транспортними підприємствами на основі державних планів і регламентованих жорстких правил, норм і вимог за всіма організаційно-технологічними рівнями управління, ланками і елементами транспортного процесу. Транспортно-експедиційні організації створювались і функціонували, в основному, як структурні підрозділи у складі залізничних станцій, морських і річкових портів та ін. Більшість транспортно-експедиційних послуг були вимушені виконувати самі вантажовласники, оскільки діючими нормами транспортного законодавства вони не покладались на залізниці та інші види транспорту. В результаті при незначних обсягах перевезень вантажів і кількості вантажних операцій невідповідно підвищувались витрати на одиницю продукції.

На сучасному етапі розвитку залізничного транспорту України одним із найважливіших інфраструктурних об'єктів є ДП «Транспортно-логістичний центр». Його основними завданнями та функціями є оптимізація вантажних перевезень в країні, організація перевезень вантажів у вагонах державних вагонних компаній, вдосконалення системи надання транспортних послуг, поліпшення їх якості, залучення додаткових вантажопотоків. Робота з клієнтом проводиться в рамках використання інформаційних технологій. Вантажовласникові достатньо звернутися в центр для укладення договору, а всі інші операції з організації перевізного процесу відбуваються дистанційно. Таким чином, здійснюється головний принцип роботи з клієнтом – принцип «єдиного вікна». Як відомо, основними видами діяльності даного підприємства є: надання послуг з організації перевезення вантажів; організація логістичної роботи у сфері надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом, інформа-

ційних та додаткових послуг; реалізація маркетингової стратегії і тарифної політики Укрзалізниці; проведення договірної роботи зі споживачами транспортних послуг; планування та узгодження перевезень встановленим порядком; забезпечення проведення розрахунків з клієнтами на підставі договорів про надання послуг, пов'язаних із перевезеннями вантажів; надання транспортно-експедиційних послуг при перевезенні вантажів; організація інформаційного супроводу перевезень; організація перевезень вантажів залізничним транспортом при взаємодії з іншими видами транспорту.

Що стосується досвіду таких країн, як США, Японія, країн Західної Європи, то вони займаються формуванням регіональних логістичних систем, за такими напрямками, як створення великих регіональних торгових посередників; логістичних компаній; розширення функцій логістичних посередників. При цьому транспортні витрати скорочуються на 7-20%; витрати на вантажно-розвантажувальні роботи, збереження матеріальних ресурсів зменшуються на 1,5-30%; а загальні логістичні витрати – на 12-35% [1].

На український ринок транспортно-логістичних послуг в силу географічного розташування найбільш впливає європейський ринок. У Європі транспортно-логістичні центри почалися створюватися ще на початку 80-х років ХХ ст. Досвід країн Західної Європи показує велику роль транспортно-логістичних центрів. Так, у Голландії діяльність транспортно-логістичних центрів приносить 40% доходу транспортному комплексу, у Франції – 31%, у Німеччині – 25%. У країнах Центральної і Східної Європи ця частка в середньому складає 30%. Строки окупності логістичного центру складають приблизно 5-9 років [2].

На сьогодні світовий ринок транспортно-логістичних послуг проходить через процес фундаментальних змін, які кардинально впливають на масштаби діяльності його учасників і структуру їх взаємовідносин. Основними причинами такого є: глобалізація діяльності компаній-клієнтів; концентрація компаній-клієнтів на ключових компетенціях і аутсорсинг непрофільних напрямів; прагнення до скорочення розміру логістичного ланцюга і оптимізації витрат на його частинах; скорочення життєвого циклу продукції, також нові підходи до маркетингу і дистрибуції бізнесу. Ці зміни обумовлюють реструктуризацію і впровадження нових стратегій в діяльності логістичних операторів. Серед основних тенденцій слід виділити такі: укрупнення операцій через угоди щодо злиття і поглинання; збільшення ролі інформаційних технологій і систем передачі даних; відхід від спеціалізованих послуг і прагнення до надання закінчених логістичних рішень.

Відомо, що абсолютна більшість комбінованих перевезень вантажів здійснюється за участю залізничного і автомобільного транспорту. В країнах Західної Європи, де залізничні і автомобільні магістралі максимально завантажені, йде їх перебудова з метою прискорення доставки вантажів. Удосконалення системи перевезення вантажів здійснюється шляхом використання прискорених поїздів або включення у такі потяги, які йдуть зі швидкістю 100 км/год, вагонів з вантажами більшої швидкості. Відбувається подальша концентрація залізничних і автомобільних перевезень навколо вантажних коридорів та опорних терміналів. Так, ФРН запроваджує систему, яка дозволяє здійснювати змішані перевезення вантажів між 246 залізничними станціями і 128 автомобільними вантажними станціями замість 6 діб за 48 годин. При цьому загальні питомі витрати на перевезення знижуються, а кількість сортувальних вагонів уже зменшилась у цілому в країні більш ніж на 1000 вагонів/добу.

Процес перевезення вантажів у змішаному сполученні передбачає:
– ввезення вантажів на залізничну станцію та його вивіз із неї автомобільним транспортом;

- розподіл контейнерів і напівпричепів серед відправників вантажу;
- обробка даних у процесі перевезень і оперативне коригування схем руху вантажів;
- розподіл порожніх платформ і вагонів;
- розробка графіків та організація руху поїздів.

При цьому графіки руху поїздів складаються таким чином, щоб відправлення вантажів виконувалось у кінці доби, а час прибуття припадав на ранок.

В умовах деякого зниження вантажообігу в середині країн Західної Європи збільшується обсяг перевезень вантажів у міжнародному сполученні, в основному у напрямку країн Східної Європи. З цією метою створена система збільшеного транспортного обслуговування (ТЕЕМ). На великих станціях формуються вантажні поїзди прямого сполучення з європейськими країнами, які задіяні в цій системі і обертаються на постійних маршрутах Нюрнберг – Пльзень, Мюнхен – Неаполь та ін. ТЕЕ-поїзди перевозять всі види вантажів, які не потребують довгої обробки на прикордонних станціях. Ці поїзди прирівняні до класу поїздів, які обертаються за «твердими нитками», що забезпечує підвищення їх значущості в транспортному процесі.

Вимоги, які реалізуються у новій вантажній системі:

1. Надійність у часі. При плануванні поставок вантажовідправник має точно знати, коли його вантаж буде доставлений до отримувача. Для цього виключається жорстка прив'язка до системи нових вантажних поїздів, оскільки у відношенні багатьох відправлень не стільки важлива їх доставка за ніч, скільки можливість надійної доставки за узгодженими строками.

2. Зниження і виключення ризиків пошкодження вантажів при здійсненні маневрів і сортувальних операцій із вагонами.

3. Легка доступність. Це стосується не тільки вантажів, а й інформації, яка необхідна клієнтам для оперативного планування її виробничих і транспортно-складських процесів.

4. Низький рівень витрат (невелика потреба в інвестиціях, високоефективне використання персоналу і основних фондів).

5. Сумісність із прийнятою організацією перевезень вантажів у міжнародному сполученні, яка надає до 40% доходів від перевезень вантажів у країні.

Перераховані вимоги в найбільшій мірі реалізуються у системі вантажних перевезень ФРН, яка основана на заміні маневрів з вагонними відправками сортуванням на шляху слідування вантажних одиниць (великотоннажні контейнери і змінні кузови). На таку систему переходять залізничні перевезення всіх країн Європейського Союзу, яка полягає у створенні мережі лінійних сполучень з обертанням на кожній лінії поїздів через однакові тактові інтервали. В даному випадку вирішується проблема нерівномірності вантажного руху за періодами доби, що крім інших переваг, веде до зменшення обігу вагона майже в три рази. За такої системи весь перевізний процес стає чітко структурованим, що дозволяє створити більш просту систему інформаційних потоків, які супроводжують процес перевезення вантажів.

Висновки і пропозиції. Таким чином, економічними результатами впровадження вказаної вище системи є:

- різке скорочення обігу вагонів і зменшення загальної потреби в них;
- зменшення випадків пошкодження вантажів у зв'язку із скороченням і усуненням ударних навантажень при здійсненні маневрових і сортувальних операцій;
- скорочення витрат на сортування вагонів і потреби у маневрових локомотивах і поїзних бригадах;
- економія трудових ресурсів за рахунок автоматизації процесів;
- скорочення витрат на оперативне планування і організацію перевезень.

Важливо зазначити, що подальший розвиток логістики визначатиме глобальна тенденція створення систем організації і ведення бізнесу, в центрі яких є бажання клієнта. Споживач транспортних послуг подальший розвиток логістики пов'язує зі створенням єдиної міжнародної інтернет-платформи для вибору партнерів. Наприклад, on-line пошук партнера для об'єднання і відправки контейнерів «Комплектом на вагон» (повагонна відправка), а не окремими контейнерами.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Нефедова Л.Ф.* Применение логистики на железнодорожном транспорте – один из путей эффективной организации грузоперевозок [Электронный ресурс] / Л.Ф. Нефедорова // – Режим доступа: http://www.rusnauka.com/NNM_2006/Tecnic/16230.doc.htm/.
2. *Савенко С.В.* Развитие транспортно-логистических центров в европейском регионе [Электронный ресурс] / Л.Ф. Нефедорова // – Режим доступа: <http://transportinform.com/logistika/315-razvitie-transportno-logisticheskikh-centrov.html>.
3. *Телегин, А.И.* Транспортное экспедирование / А.И. Телегин, В.Н. Костров, А.О. Ничипорук, А.А. Никитин. – Н. Новгород: Изд-во ФГОУ ВПО «ВГАТВ», 2010. – 400 с.

REFERENCES

1. *Nefedorova L.F.* *Primenenie logistiki na geleznodorognom transporte* (Logistics application on railway transport – one of ways the effective organisation of cargo transportation). [Active harmonic filters]. Available at: http://www.rusnauka.com/NNM_2006/Tecnic/16230.doc.htm/.
2. *Savenko S.V.* *Razvitie transportno-logisticheskikh centrov v evropeyskom regione* [Development of transport-logistical centres in the European region]. [Active harmonic filters]. Available at: <http://transportinform.com/logistika/315-razvitie-transportno-logisticheskikh-centrov.html>.
3. *Telegin A.I., Kostrov V.N., Nichiporuk A.O., Nikitin A.A.* *Transportnoe ekspedirovanie* [Transport forwarding]. N. Novgorod: FGOU VPO «VGATV», 2010. – 400 с.