

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Наказ Міністерства освіти і науки України від 29.12.2014 № 1528)

**Ефективна
ЕКОНОМІКА**



Дніпровський державний
аграрно-економічний
університет



Видавництво ТОВ «ДКС-центр»

0 0 0 0 0 0 0 ◀

УДК 656.012.34

О. В. Мельник,

*доцент кафедри Бізнес-логістики та транспортних технологій на водному транспорті
Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-
Сагайдачного*

Інституту технологій управління та права

О. І. Горбенко,

*старший викладач кафедри Бізнес-логістики та транспортних технологій на водному
транспорті*

*Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-
Сагайдачного*

Інституту технологій управління та права

Ю. А. Мироненко,

магістр, факультет управління і технологій,

*Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-
Сагайдачного,*

Інститут технологій управління та права, м. Київ

ОРГАНІЗАЦІЯ ДОСТАВКИ МАТЕРІАЛЬНИХ РЕСУРСІВ У ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОМУ ЛАНЦЮЗІ

О. V. Melnik, O. I. Horbenko, Yu. A. Myronenko

ORGANIZATION OF DELIVERY OF MATERIAL RESOURCES IN THE TRANSPORT AND LOGISTICS CHAIN

У статті розглянуто фізичний процес переміщення матеріальних ресурсів у транспортно-логістичному ланцюзі з виокремленням трьох фаз їх переміщення. Визначено, що одним з основних елементів доставки, який істотно впливає на витрати, пов'язані з транспортуванням є базисні умови поставки – обов'язання по доставці-прийому товару. Проаналізовано, що у міжнародній та вітчизняній практиці торгівлі тлумачення базисних умов поставки проводиться відповідно до міжнародних стандартних умов поставки «Інкотермс-2010», які визначають місце, строк, спосіб поставки, розподіл ризику, страхування.

В статті зображено алгоритм прийняття рішень по організації доставки матеріальних ресурсів вантажотримувачу. Наведено структуру основних категорій базисних умов поставки продукції «Інкотермс - 2010». Визначено, що

вибір базисних умов поставки покупцем матеріальних ресурсів повинен здійснюватися на основі розрахунків сумарних витрат по забезпеченню виконання своїх обов'язків.

The article considers the physical process of movement of goods, highlighting the three phases of the movement of goods. It is determined that one of the main elements of the contract of sale, which significantly affects the costs of transportation have responsibilities for the delivery-reception of goods – basic terms of delivery. Analyzed international and domestic practice trade and transport interpretation of the underlying conditions of supply is currently produced according to the international standard delivery terms "Incoterms-2010", which determine the place, time, method of delivery, allocation of risk, insurance. The article shows the algorithm of decision-making in the delivery of material resources vantagetraavel. The structure of the main categories of basic conditions of delivery true "Incoterms - 2010".Determined that the choice of basis of delivery by the buyer of Mr should be carried out on the basis of calculations of the total cost of taking care of their duties in accordance with the delivery basis.

Ключові слова: *матеріальні ресурси, логістичні ланцюги постачань, базисні умови постачань, Інкотермс 2010.*

Keywords: *material resources, logistics supply chain, basic conditions of deliveries, the Incoterms 2010.*

Постановка проблеми.

Управління ланцюгом поставок (SCM) можна віднести до управління всім ланцюгом доданої вартості, від виробника, або постачальника до кінцевого споживача, або роздрібного продавця. Управління SCM має три основні мети: скоротити товарно-матеріальні запаси, підвищити швидкість транзакцій шляхом обміну даними у режимі реального часу та збільшити продажі шляхом більш ефективного виконання вимог клієнта. Тому для практичного управління ланцюгами постачань необхідно систематизувати рух матеріальних, інформаційних та фінансових потоків з метою інтегрування ключових бізнес-процесів для отримання цінності для споживачів та інших зацікавлених осіб. Необхідно виділити процес транспортування як окрему ланку логістичного ланцюга з урахуванням базисних умов поставки товарів Інкотермс 2010.

Аналіз останніх досліджень.

Питання управління ланцюгами поставок за останнє десятиліття знайшли доволі широке відображення в економічній літературі. Значну увагу їхньому вивченню з позицій логістики приділяють такі відомі зарубіжні вчені, як Бауерсокс Д., Кристофер М., Уотерс Д., Сток Дж. і Ламберт Д.

Серед вітчизняних вчених варто, насамперед, відзначити праці Крикавського Є.В., Ніколайчука В.Е., Окландера А.М., Чухрай Н.І.

Постановка завдання.

Виділити фізичний процес доставки вантажів як ланку логістичного ланцюга - з розглядом вибору базисних умов поставки товарів згідно Інкотермс 2010.

Виклад основного матеріалу.

Розглянемо систематизацію фізичного процесу доставки вантажів з виділенням початкової і кінцевої фази у зоні виробництва і споживання по окремим операціям їх просування. Процес переміщення вантажу від місця виробництва до місця його споживання складається, як правило, з трьох основних фаз (табл.1).

При цьому транспортний процес розглядається нами з позиції перевізника. При забезпеченні матеріальними ресурсами підприємств торгівлі постає питання про розгляд транспорту як виконавця послуг, що вимагає вирішення додаткових завдань, пов'язаних з організацією доставки матеріальних ресурсів (МР).

Таблиця 1. Фази переміщення вантажів

№п/п	Фаза транспортування
1	Початкова фаза транспортного процесу в сфері виробництва
1.1.	Збір вантажу з місць його відправки
1.2.	Концентрація і зберігання вантажу на базисних складах відправника.

1.3.	Переміщення вантажу до пунктів відправлення по загальнотранспортній мережі.
2.	Переміщення вантажу по транспортній мережі
2.1	Навантаження на склади зберігання або рухомий склад.
2.2.	Переміщення вантажу по загальнотранспортній мережі
2.3.	Вивантаження на склади зберігання або рухомий склад.
3.	Кінцева фаза транспортного процесу (доставка споживачеві)
3.1.	Переміщення вантажу на базисні склади споживача.
3.2.	Концентрація і зберігання вантажу на базисних складах споживача.
3.3.	Переміщення вантажу до споживача.

Алгоритм прийняття рішення по організації доставки МР вантажоотримувачу зображено на рисунку 1.

При організації доставки матеріальних ресурсів в логістичному ланцюзі необхідно вибрати варіант організації доставки, вирішити наступні питання [3]:

- вибір варіанту виконання операцій транспортного процесу: доручити окремі операції зовнішнім виконавцям (перевізникам тощо) або використовувати власні, а при необхідності орендовані транспортні засоби.;
- організація доставки транспортним оператором, або транспортно-експедиційною компанією;
- перевезення самостійно в своїх транспортних засобах;
- заключення договору з перевізником на окреме перевезення або на транспортне обслуговування;
- організація доставки в орендованих транспортних засобах.

Отже, розподіл транспортних витрат при доставці товарів – від продавця до покупця (визначається, до якого часу належить платити продавцю, а коли дане зобов'язання переходить покупцеві) регламентуються умовами Інкотермс 2010.

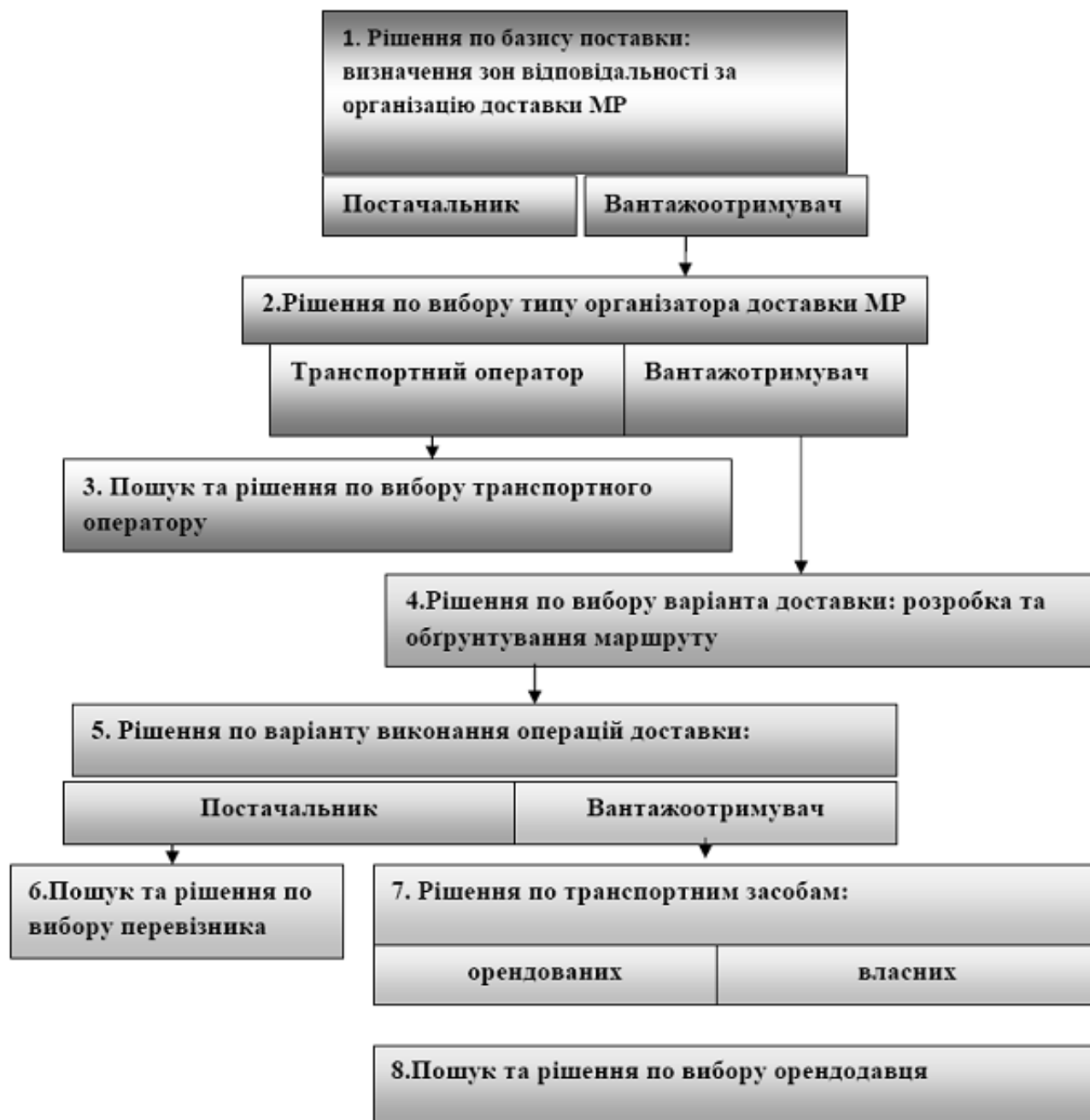


Рис. 1. Алгоритм прийняття рішень по організації доставки МР вантажоотримувачу

Цими правилами визначаються також момент переходу ризиків від продавця до покупця, які пов'язані з продавцем, у тому числі ризик пошкоджень, втрати; дата поставки товару [1]. Встановлюється момент, коли відбувається фактична передача товару від продавця покупцеві або його представнику

Вперше термін Інкотермс був введений в обіг в 1936-му році. Інкотермс (Incoterms 2010) – це міжнародні правила, визнані урядовими органами, юридичними компаніями і комерсантами по всьому світу як тлумачення найбільш застосованих в міжнародній торгівлі термінів. Інкотермс — документ, який має статус міжнародного нормативного акту, виданий у формі словника, що містить перелік термінів, що найбільш часто використовуються при укладанні договорів зовнішніх поставок і визначень до них. Його основне завдання — стандартизація та оптимізація умов міжнародних договорів постачання для приведення їх у відповідність із законами всіх країн-учасників контракту.

Основна увага приділяється франко. Цей термін позначає перехід – момент передачі відповідальності за товар від продавця покупцеві.

Базисні умови поставки класифіковані за чотирма категоріями, умовно названими – E, F, C, D залежно від зобов'язань, прийнятих на себе постачальником по доставці товару до певного місця згідно договору. Всі базисні умови поставки розташовуються між двома крайніми варіантами: від мінімальних обов'язків продавця щодо умов EXW (коли продавцю необхідно тільки підготувати товар до відвантаження: упакувати, замаркувати і сповістити про готовність до поставки) до максимальних за умовами DDU та DDP. Слід мати на увазі, що всі витрати, які несе продавець по доставці товару до пункту, позначеного в контракті, включаються в ціну товару й оплачуються покупцем.

- E – місце відправлення,

- F – термінали відправлення основний перевезення, ще не оплачена основне перевезення,

- С – термінали прибуття основної перевезення, вже проведена оплата основний перевезення;
- D – покупець, мається на увазі повноцінна доставка.

В даний час діють правила тлумачення торгових термінів Інкотермс у редакції 2010 року (таблиця актуальна на 2015, 2016 та 2017 року). Основна відмінність від попередньої версії 2000 року в тому, що тепер їх дія поширюється не тільки на світовий, але і на внутрішній товарообіг. Крім того, умови Інкотермс 2010 включають в себе дві нові аббревіатури: DAP (постачання в пункті) і DAT (постачання на терміналі), використання яких дозволяє сторонам більш точно визначати момент переходу ризику від продавця до покупця.

11 правил Інкотермс 2010 розділені на два окремих класи. Перший клас «Правила для будь-якого виду або видів транспорту» включає сім правил Інкотермс-2010, які можуть застосовуватися незалежно від обраного виду транспорту та кількості видів транспорту [4]. Цей клас включає EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP і DDP. Вони можуть використовуватися навіть при відсутності морського транспорту, а також у випадках, коли судно використовується для здійснення частини перевезення.

У другому класі Інкотермс 2010 «Правила для морського і внутрішнього водного транспорту» морські та річкові порти є як пунктом поставки, так і місцем, до якого здійснюється перевезення товарів покупцеві. До цього класу відносяться FAS, FOB, CFR і CIF.

Вибір базису поставки покупцем МР повинен здійснюватися на основі розрахунків сумарних витрат по забезпеченню своїх обов'язків згідно з базисом поставки та інших витрат при доставці від місця передачі товару продавцем до складу покупця [2].

$$I_c = P_c + I_l + P_{dp} + P_{dc} + I_{pp} + I_r + I_{iz},$$

де I_c – сумарні витрати покупця по закупівлі МР у відповідності з даним базисом поставки, грн.;

P_c – платежі покупця за обов'язками базису поставки (щодо сплати ціни), грн;

I_l – витрати покупця по забезпеченню обов'язків базису поставки (ліцензій, свідоцтв та інших формальностей), грн.;

P_{dp} – платежі покупця за перевезення на всіх ділянках шляху від постачальника до складу покупця (за обов'язками базису поставки і на інших ділянках шляху), грн.;

P_{dc} – платежі покупця по страхуванню за час перевезення на всіх ділянках шляху від постачальника до складу покупця (за обов'язками базису поставки і на інших ділянках шляху), грн;

I_{pp} – витрати покупця, пов'язані з прийняттям поставки та оглядом товару, які утворюються відповідно до обов'язків базису поставки, грн.;

I_r – витрати покупця, пов'язані з ризиками, згідно обов'язків базису поставки, грн.;

I_{iz} – витрати покупця, пов'язані з інформаційним забезпеченням, згідно обов'язків базису поставки, грн.

Отже, вибір базисної умови поставки товарів з урахуванням розподілу обов'язків між продавцем і покупцем відповідно до Інкотермс 2010 повинен здійснюватися з урахуванням мінімальних сумарних витрат покупця по закупівлі МР у відповідності з даним базисом поставки.

Висновок

Викладені в статті підходи і методи організації доставки МР дозволяють приймати оптимальні рішення по вибору найбільш економічно вигідного базису поставки товарів. Розроблений алгоритм прийняття рішень по організації доставки матеріальних ресурсів дозволить оптимізувати процес доставки.

Список використаних джерел.

1. Винников В.В. Системы технологий на морском транспорте (перевозка и перегрузка) / В.В. Винников, Е. Д. Крушкин, О. Д. Быкова; под общ. ред. В. В. Винникова: учебное пособие. – 2-е изд., перераб. и доп. – Одесса: Феникс, 2010. – 576 с.
2. Костров В. Н. Транспортная логистика: Учебное пособие / В. Н. Костров, А. М. Государев, В. В. Цверов, А. Г. Китов. - Н. Новгород Изд-во ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2006. –207 с.
3. Телегин А.И. Транспортное экспедирувание: [учеб.пособие] / А.И.Телегин, В.В. Костров, А.О. Ничипорук, А.А. Никитин. – Н. Новгород: Изд-во ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2010. – 400с.
4. Інкотермс Офіційні правила тлумачення торгове термінів Міжнародної торгової палати (редакція 2000 року) http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/988_007

References.

1. Vinnikov, V.V., Krushkin, E. D., Bykova, O. D. (2010), *Sistemy tehnologij na morskomy transporte (perevozka i peregruzka)* [Systems of technologies on a marine transport (transportation and overload)], 2nd ed, Feniks, Odessa, Ukraine.
2. Hosudarev A. M., Kostrov V. N., Kytov A. H. and Tsverov V. V. (2006), *Transportnaia lohystyka* [Transport logistics], Yzd-vo FHOУ VPO, «VHABT», N. Novhorod, Russia.
3. Telehyn, A.V., Kostrov V.N., Nychyporuk A.O. and Nykytyn A.A. (2010), *Transportnoe ekspedyrovanye*, [The Transport expedition], Yzd-vo FHOУ VPO, «VHABT», N. Novhorod, Russia.

4. The Verkhovna Rada Of Ukraine (2000), "Incoterms are the Official rules for the interpretation of trade terms of the International chamber of Commerce", available at: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/988_007 (Accessed 10 January 2017).

Стаття надійшла до редакції 20.01.2017 р.



bigmir.net

803

438

Впро

ТОВ "ДКС Центр"