

– резкое повышение эффективности новых поколений техники за счет многократного увеличения с их помощью производительности труда, значительная экономия производственных ресурсов;

– изменение требований к работникам транспортного комплекса, разрабатывающим и применяющим новые поколения техники, появление необходимости в их переподготовке;

– качественные изменения, происходящие в организации производства и управлении, необходимые смелые стратегические управленческие решения для коренной перестройки сфер разработки, производства и применения этой техники.

Вывод. На темпы сменяемости моделей, поколений техники, услуг значительное влияние оказывает уровень развития элементов транспортного комплекса. По мере развития экономики предприятий комплекса в связи с ускорением научно-технического прогресса повышается сменяемость моделей, поколений техники, услуг, с качественным ростом потребительских свойств. Замедление же темпов развития экономики этих предприятий и переход к стабильному развитию вызывают, как правило, увеличение продолжительности циклов, снижение уровня удовлетворения потребностей общества в услугах транспорта.

Литература.

1. **Шумпетер Й.** Теория экономического развития: (Исслед. предпринимат. прибыли, капитала, кредита, процента и цикла конъюнктуры) / Й. Шумпетер; [Пер. с нем. В.С. Автономова и др.; Вступ. ст. А.Г. Милейковского, В.И. Болекина]; Общ. ред. А.Г. Милейковского.– М., 1982.
2. **Кондратьев Н.Д.** Проблемы экономической динамики / Н.Д. Кондратьев – М.: Экономика, 1989. – 525 с.
3. **Ансофф И.** Стратегическое управление; [Сокр. пер. с англ.]. / И. Ансофф – М.: Экономика, 1989. – 520 с.
4. **Цветов Ю.М.** Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие: Сб. науч. трудов. / [За ред. Цветова Ю.М.] – К.: ИКТП – Центр, 1995. – 198с.
5. **Пащенко Ю.Є.** Перспективи розвитку транспортного комплексу / Ю.Є. Пащенко, А.М. Давиденко, А.Г. Чернюк – К.: Либідь, 1998. – 40 с.
6. **Митаишвили А.А.** Экономические проблемы развития транспорта / [Под ред. А.А. Митаишвили]. – М.: Транспорт, 1982. – 231 с.
7. **Афанасьев Л.Л.** Единая транспортная система и автомобильные перевозки / Л.Л. Афанасьев, Н.Б. Островский, С.М. Цукерберг – М.: Транспорт, 1984. – 335с.

Стаття надійшла: 29.10.2011 р.
Рецензент: д.е.н., проф. Міщенко В.А.



УДК 339.138

ОСОБЛИВОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ СУБ'ЄКТІВ РИНКУ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Пономарьова Н.М., канд. екон. наук, доцент

Пономарьов А.М., ст. викладач

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Анотація. У статті розглянуто актуальне питання визначення особливостей транспортного обслуговування суб'єктів ринку при здійсненні міжнародних вантажних перевезень. Розроблено механізм формування комплексності транспортного обслуговування та наведено узагальнену організаційно-функціональну схему міжнародних вантажних перевезень із виділенням складових транспортного обслуговування.

Ключові слова: міжнародні вантажні перевезення, транспортна послуга, складові транспортного обслуговування.

The abstract. There are considered in the article an actual question of market subjects transport service features definition at the realization of the international freight traffic. The mechanism of transport service integrated approach formation is developed and is resulted in general as an organizational-functional scheme of the international freight traffic with allocation of transport service components.

Keywords: *international freight traffic, transportation service, transport service structure.*

Постановка проблеми. Головною метою маркетингу у сфері транспортних послуг є забезпечення стабільного, прибуткового функціонування транспортної організації шляхом виявлення та максимального задоволення потреб споживачів цільового ринку у просторовому переміщенні вантажів або людей.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вітчизняна і закордонна наукова література докладно аналізує і розглядає проблеми організації процесу вантажоперевезень з позицій сучасної теорії логістики. Однак, проблеми підвищення ефективності транспортного обслуговування і поліпшення якості наданих транспортних послуг розглянуті ще недостатньо. Більшість досліджень спрямована на виявлення й аналіз процесів, реалізованих у ході транспортування продукції, а також на розгляд аспектів, пов'язаних з вибором раціональних способів доставки. Досвід економічно розвинутих країн світу вказує на те, що одним з важливих напрямів застосування маркетингу у сфері транспорту є комплексне транспортне обслуговування, яке за концепцією багаторівневості послуги включає власне переміщення в якості основної послуги, вантажні операції як допоміжні послуги та супутні послуги – інформаційні, складські, митні тощо [1].

Невирішені складові загальної проблеми. Але при вивченні діяльності суб'єктів то, зв'язків та взаємодії між ними слід розглядати транспортне обслуговування (то) як систему в загальному сенсі теорії систем, яка має технічні, технологічні та організаційні складові елементи-підсистеми, пов'язані відповідними упорядкованими відносинами та дозволяють отримати властивості, які не притаманні елементам системи окремо [2,3,4,5]. Крім того, актуальним стає питання формування інформаційно-експертної бази даних вивчення ринку транспортних послуг, розробку математичних моделей та критеріїв ефективності взаємодії АТП з замовниками транспортних засобів та постачальниками необхідних ресурсів, формування та оптимізацію алгоритмів для реалізації в реальному середовищі запропонованих механізмів взаємодії АТП з замовниками та зовнішнім середовищем. Наведений аналіз підтверджує істотні недоліки розглянутих методик, необхідність як їх вдосконалення, так і застосування нових підходів (багатокриптеріальних, ігрових, в умовах невизначеності тощо).

Значна кількість публікацій підтверджує, що при дослідженнях то, зокрема при вивченні взаємодії споживачів та виробників на транспортних ринках, часто виникають різноманітні задачі класифікації, коли необхідно розподілити об'єкти або явища на характерні групи при наявності сукупностей ознак, що характеризують ці об'єкти.

Формулювання цілей статті. Існуючий підхід до організації ТО вантажовласників на автомобільному транспорті України орієнтований головним чином на показники роботи і недостатньо враховує логістичні вимоги до перевезень, параметри середовища транспортної взаємодії, можливості агентів підсистеми виробництва. Тому підвищення ефективності системи ТО можна досягти лише при використанні системного підходу, охоплення всіх ланок, складових частин та елементів ТО. Метою статті є розробка узагальненої організаційно-функціональної схеми міжнародних вантажних автомобільних перевезень (МВАП) із виділенням складових ТО.

Викладення основного матеріалу дослідження. Транспортна система вантажних перевезень розглядається як сукупність підсистем, що пов'язані з перевезенням окремих не взаємозамінюваних вантажів. Згідно теорії складних систем кожна з таких підсистем також може вважатися транспортною системою. Транспортні системи формуються з систем ТО та галузевої інфраструктури. Основні принципи вдосконалення процесів перевезень формуються, виходячи із організаційно-функціональної схеми функціонування процесів МВАП (рис. 1).

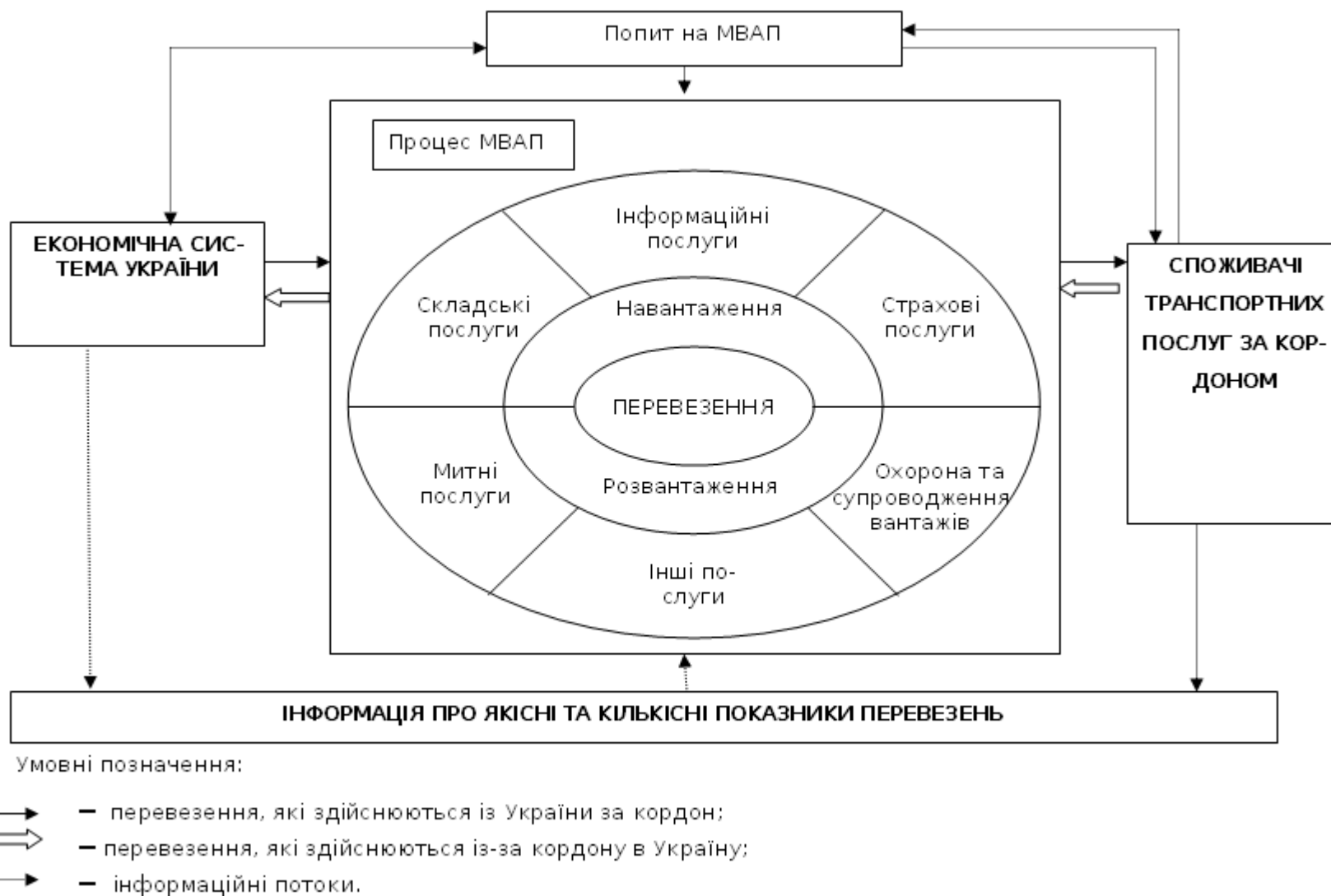


Рис. 1 – Узагальнена організаційно-функціональна схема МВАП із виділенням складових транспортного обслуговування

Не викликає сумнівів, що ускладнення ринкових умов функціонування, посилення ринкової конкуренції, ріст рівня інтеграції бізнес-одиниць змінюють відносини між виробниками послуг та їх партнерами. Рівень вимог споживачів постійно зростає, вони отримують більші можливості для порівняння та вибору кращого варіанту ТО. Огляд та аналіз літератури, де розглядаються принципи, методологія системного підходу до вдосконалення транспортного обслуговування, дозволяє визначити для наступного детального розгляду ряд субзадач, а саме:

- задачі взаємодії суб'єктів ринку транспортного обслуговування;
- сегментація, класифікація, структуризація ринку транспортних послуг;
- використання та впровадження логістичних підходів в транспортному сервісі;
- створення механізму якісного транспортного обслуговування та утримання споживачів транспортного ринку на принципах маркетингу та логістики.

Як відзначається в багатьох дослідженнях, розвиток теорії та практики транспортних систем різного рівня неможливий без створення та застосування відповідних моделей, методик та прикладних засобів ранжування клієнтури та продуцентів транспортних послуг. В той же час аналіз літературних джерел підтверджує важливість задач вибору споживачами надавачів (продуцентів) послуг в умовах конкурентного ринкового середовища. Різноманітні задачі, що потребують прийняття техніко-економічних, управлінських, логістичних рішень, використання маркетингових інструментів постійно виникають в конкурентних ринкових умовах в процесі виробничої та комерційної діяльності інших суб'єктів транспортного обслуговування. Їх треба вирішувати в режимі реального часу, з урахуванням значної кількості різноманітних факторів, умов та обмежень. В зв'язку з цим у низці робіт підкреслюється необхідність створення відповідних систем підтримки прийняття рішень.

Для поліпшення партнерських взаємовідносин між виробниками, споживачами, перевізниками та експедиторами необхідно забезпечити використання обчислювальної техніки, комплексну комп'ютеризацію технічних процесів на всіх видах транспорту і в пунктах їх взаємодії, а також процесів, пов'язаних з виробництвом, розподілом, збутом.

За матеріалами проведених теоретичних досліджень доцільно запропонувати бачення існуючого сьогодні механізму ТО замовників транспортної послуги у міжнародному сполученні (рис. 2).

Аналіз структури і змісту трактування поняття «транспортне обслуговування» дозволили визначити механізм, який відповідає всім вимогам формування комплексності послуги (рис. 2). В літературі докладно розглядаються питання розвинення логістики як нового наукового напрямку, у той же час існують різні погляди при дослідженні такої основної проблеми як формалізація процесів, що протікають у ринковому транспортному середовищі.

Висновки. Аналітичний огляд робіт показав, що існуючі моделі розглядають в більшості випадків поодинокі питання на окремих ділянках виробничо-транспортного ланцюга, а не систему в цілому, що обумовлює складне їх застосування на практиці. Тобто необхідною є розробка системних комплексних підходів до проблеми вдосконалення ТО з метою поліпшення роботи виробничо-транспортного комплексу, а також застосування маркетингових інструментів та логістичного підходу при розробці відповідних математичних моделей, алгоритмів та механізмів їх функціонування для удосконалення процесів перевезень вантажів у міжнародному сполученні.

При цьому транспортний процес слід розглядати в цілому, а також деталізувати окремі складові, транспортні технології та інформаційно-управлінські процеси, що їх адекватно відображають та супроводжують. Перспективою дослідження виступає побудова моделей, розробка та застосування адекватних математичних методів для вивчення та аналізу ринку міжнародних вантажних транспортних послуг, взаємодії та взаємовпливу його суб'єктів.

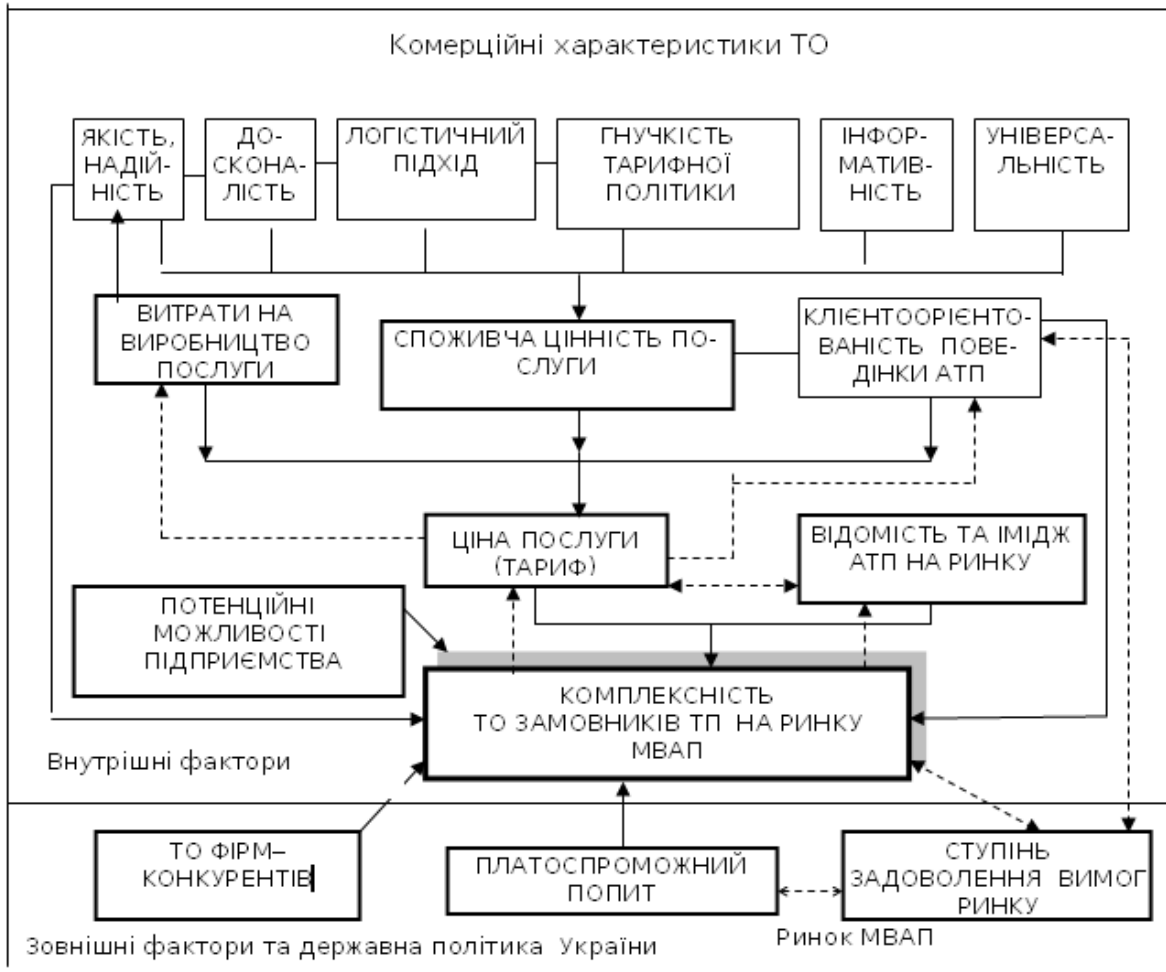


Рис. 2 – Механізм формування комплексності ТО

Література

1. **Дрьомін М.С.** Маркетинг у сфері транспортних послуг (на прикладі підприємств залізничного транспорту) [Текст]: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.06.01 / М.С. Дрьомін; [Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана]. – Київ. – 2006. – 17 с.
2. **Джудик К. М.** Организация работы автомобильного транспорта за рубежом / [сост. К. М. Джудик и др.]. – М. : ЦБНТИ Минавтотранса РСФСР, 1983 – 48 с. – (Автомобильный транспорт. Экспресс-информация. Серия 1, вып. 10).
3. **Колов Т. О.** Грузовые перевозки автомобильным транспортом за рубежом / [сост. Т. О. Колов и др.]. – М. : ЦБНТИ Минавтотранса РСФСР, 1988 – 20 с. – (Автомобильный транспорт. Экспресс-информация. Серия 7., вып. 2).
4. **Лубочнов В.М.** Маркетинговая логистика / В.М. Лубочнов // РИСК. – 1996. – № 4-5. – С. 50-55.
5. **Лубочнов В.М.** Маркетинговая логистика; часть 2/ В.М. Лубочнов // РИСК. – 1996. – № 6-7. – С. 54-59.

Стаття надійшла: 06.12.2011 р.
Рецензент: д.е.н., проф. Дмитрієв І.А.

