

МАРКЕТИНГОВЫЕ ПРИНЦИПЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В даній статті розглянута необхідність використання маркетингових принципів в управлінській діяльності. Описана доцільність перевезення різних видів вантажу в контейнерах, визначені основні переваги та недоліки використання середньотонажних контейнерів. Розглянуті напрямки тарифної політики, що потребують перегляду в умовах конкуренції різних видів транспорту та ринкової економіки.

В данной статье рассмотрена необходимость использования маркетинговых принципов в управленческой деятельности. Описана целесообразность перевозки различных видов груза в контейнерах, определены основные преимущества и недостатки использования среднетоннажных контейнеров. Рассмотрены направления тарифной политики, требующие пересмотра в условиях конкуренции различных видов транспорта и рыночной экономики.

This article tackles the problem of necessity of the applying the marketing principles in the management activity. There were defined the main advantages and disadvantages the utilization of the middle-tonnage containers. The aspects of the existing tariff policy were revised as well. Under the conditions of the competitiveness between the different means of transport, in our opinion, the existing tariff policy need to be considerably revised and improved.

В соответствии с концепциями [1, 2] к основным проблемам, которые сдерживают развитие железнодорожного транспорта, относятся: несовершенство нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность железных дорог; несоответствие организационной структуры железнодорожного транспорта тенденциям развития рыночной экономики Украины; низкий уровень конкуренции на рынке железнодорожных перевозок. Кроме внутренних проблем, которые необходимо решить в ходе реформирования, необходимо преодолеть определенное отставание в развитии украинских железных дорог от железных дорог стран Евросоюза и России.

Экономические факторы определили характер контейнерных перевозок Украины – транзит контейнеров из Европы в Россию, далее в Азию и обратно. В тоже время на транспортном рынке обострилась внутренняя конкуренция (рис. 1, 2), что вынуждает железнодорожный транспорт проводить маркетинг, нацеленный на более полное удовлетворение потребностей клиента и, тем самым, создавать благоприятные условия для экспорта отечественной продукции.

В настоящее время стремительно растет объем грузов, перевозимых морским и железнодорожным транспортом в контейнерах (рис. 3, 4). Особенно быстро увеличивается грузопоток из стран Дальнего Востока на Запад в Европу (порядка 8 миллионов контейнеров в год). Примерно такие же размеры в обратном направлении.

Украина обеспечивает лишь 1 процент транзита грузов на этом направлении.

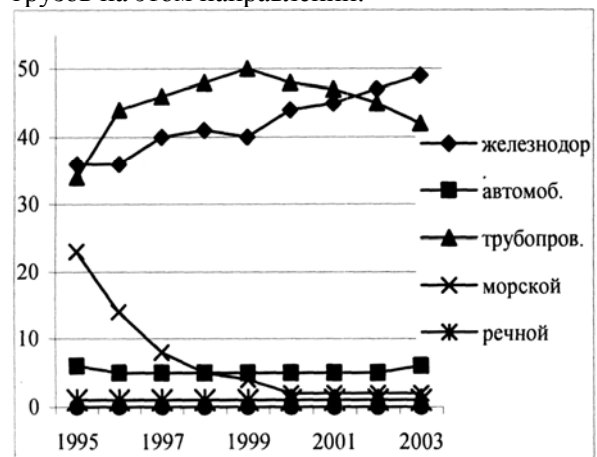


Рис. 1. Процентное распределение грузооборота по отдельным видам транспорта по годам

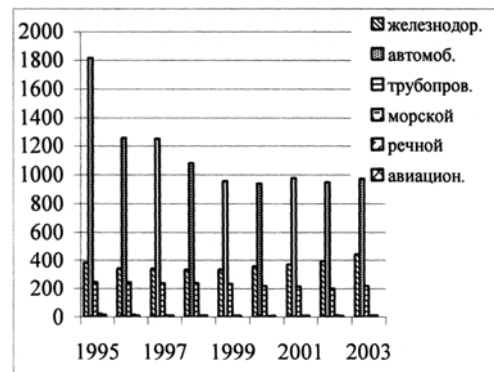


Рис. 2. Перевозки грузов по видам транспорта, млн тонн по годам



Рис. 3. Анализ погрузки контейнеров, физ. ед.

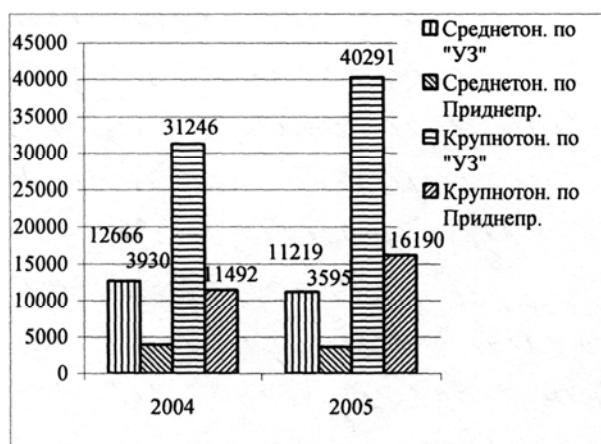


Рис. 4. Анализ выгрузки контейнеров, физ. ед.

Увеличение объемов перевозок транспортными коридорами в значительной степени зависит от экономической целесообразности и умения операторов (судовладельцев или экспедиторов) сбалансировать движение грузевых и порожних контейнеров [4]. Например, между восточным и западным направлениями (Европа–Юго-Восточная Азия и Юго-Восточная Азия–Европа) дисбаланс увеличился за последние 5 лет от 25 % до 40 %, т. е. около 1 миллиона контейнеров (в 20 т. исчислении) движутся из Европы в порожнем состоянии различными путями. Аналогичная ситуация наблюдается по направлениям Север–Юг и обратно.

Чтобы не возвращать контейнеры на Восток порожними, судоходные компании, осуществляющие контейнерные перевозки, предлагают очень низкие ставки для перевозки любых грузов в контейнерах в сторону Дальнего Востока. Сложилась ситуация, когда металлопрокат, лес и даже балкерные грузы дешевле отправлять контейнерами, чем, как происходило ранее, обычными судовыми партиями на балкерах и судах универсального флота.

Стоимость загрузки груза в контейнер (стафировки) такая же, а зачастую (учитывая хранение и сопутствующие портовые расходы) и ниже, чем стоимость перевалки в порту при отправке грузов на обычных судах.

Самым важным преимуществом при отправке грузов в сторону Дальнего Востока контейнерами, является более низкая стоимость перевозки. По данным компании «Голден Эйкс», отправка металлопроката (квадратной заготовки, арматуры, катанки) во Вьетнам в контейнерах на 12-14 \$/т дешевле, труб – на 20 \$/т. Выигрыш при отправке грузов в Китай еще больше.

В современных условиях успешное функционирование железных дорог возможно только на основе рыночных методов организации и управления. Весь производственный процесс должен быть ориентирован на клиента. Поэтому, одна из главных задач системы фирменного транспортного обслуживания заключается во внедрении маркетинговых принципов в процесс принятия управленческих решений [4]. Железные дороги смогут решить свои задачи, только чутко реагируя на требования рынка и удовлетворяя запросы своих заказчиков. Это обуславливает необходимость делегирования ответственности и полномочий по принятию оперативных решений на более низкие уровни управления, оставив за «центром» лишь вопросы стратегического планирования и построения общей маркетинговой стратегии поведения на рынке перевозок.

Большинство грузовых станций с контейнерными пунктами не оборудованы средствами технологической связи и автоматизированной системой управления, что резко уменьшает экономический эффект от контейнеризации перевозок грузов из-за повышенной продолжительности нахождения контейнеров в начальном-конечных пунктах.

Переход на рыночные отношения создает благоприятные условия для возникновения большого числа мелких предприятий-поставщиков продукции, т. е. роста перевозок случайных грузов. Для освоения отправок грузов, масса или размеры которых, как правило, будут меньше их грузоподъемности, или вместимости вагонов, потребуется развивать перевозки в средне- и крупнотоннажных контейнерах или мелкими отправлениями. С полной уверенностью можно сказать, что наиболее эффективным вариантом будет доставка таких партий грузов в среднетоннажных контейнерах. По грузоподъемности и вместимости они в большей мере удовлетворяют потребностям мелких и средних

производителей; по объему или массе грузовых отправок, предъявляемых к перевозке, пригодны для транспортировки на всех видах транспорта. Для переработки таких контейнеров можно применять разные средства механизации погрузочных работ: козловые краны, краны на автомобильном ходу, автопогрузчики, автопоезда, оборудованные собственными грузовыми механизмами. Возможно выполнение грузовых операций с такими контейнерами на неспециализированных грузовых фронтах. К преимуществам следует отнести также относительно невысокие требования к мощности и качеству покрытия контейнерных площадок, возможность погрузки и выгрузки контейнеров как вне, так и внутри закрытых складских помещений без больших дополнительных затрат, экономия затрат на транспортную тару, складские помещения, повышение степени сохранности груза и др.

Учитывая, что среднетоннажные контейнеры будут использоваться для перевозки небольших партий дорогостоящих тарно-штучных грузов, оборудования и других грузов по разовым или неустойчивым корреспонденциям, потребуется развивать техническую и технологическую базу. С этой целью следует увеличить парк существующих контейнеров, создать новые конструкции универсальных и специальных среднетоннажных контейнеров, расширить сеть согласованных перевозок «от двери до двери» под общим началом железной дороги, внедрить систему оперативного планирования и управления процессом комплектообразования, которая обеспечивала бы минимальные затраты транспортировки грузов при оптимальных для каждой их категории сроках доставки.

Организация перевозок на железнодорожном транспорте и уровень обслуживания в Украине должен отвечать европейским стандартам и в первую очередь на тех направлениях, которые входят в транспортные коридоры, где основная часть грузов (кроме массовых) планируется к перевозке в контейнерах. Необходимо усовершенствовать транспортно-экспедиционное обслуживание контейнерной транспортной системы, которая служит важной организационной основой ее функционирования. Отношения в области транспортно-экспедиционной деятельности регулируются Гражданским кодексом Украины, Хозяйственным кодексом Украины, законами Украины «О транспорте», «О внешнеэкономической деятельности», «О транзите грузов», «О транспортно-экспедиционной деятельности».

Транспортно-экспедиционное обслуживание должно взять на себя функции планирования погрузки и разгрузки контейнеров, заботу о заводе и вывозе контейнеров, оформление перевозочной и таможенной документации, обеспечивать контроль времени нахождения контейнеров под грузовыми операциями и в их ожидании, доставкой груза «от двери до двери» [3].

Наряду с упрощением ряда вспомогательных операций при контейнерных перевозках возникают дополнительные операции, которые требуют более четкой и достоверной информации в обратной связи, т. е. со стороны клиентуры. В ней будут содержаться сведения, необходимые для планирования завоза-вывоза контейнеров, обеспечения клиентуры порожними контейнерами (с указанием их типов), организации работы обменных пунктов, нахождению грузов для обратной загрузки высвобождающихся контейнеров.

Существует несколько основных проблем, которые возникают при использовании контейнерной транспортной системы:

- информационный поток, который сопровождает перевозку, не всегда успевает за перемещением контейнеров;
- возникают задержки на контейнерных пунктах, связанные с поиском контейнеров;
- не всегда существует баланс объемов прямых и обратных перевозок грузов в контейнерах; когда в одном направлении есть груз, а в обратном нет, возникает проблема порожних пробегов;
- нужны значительные капитальные вложения на создание отдельных линий (специализированные терминалы, транспортные средства);
- большая масса тары;
- по причине задержек в каждой из систем, от грузоотправителя к грузополучателю использование контейнеров находится на низком уровне.

Мелкий клиент (перевозка грузов мелкими партиями в контейнерах) сегодня все чаще обращается к автомобилистам в силу простоты заказа, возможности регулярных отправок маленькими партиями (обращения капитала), доставки без перевалки «от двери к двери», высокой скорости доставки, доступности информации о нахождении груза, сохранности [3].

Для Европы контейнерные перевозки – это реальность, которая подтверждается тем фактом, что треть грузового потока, который направляется из Японии, Южной Кореи, Сингапура и Китая в Европу – это контейнерные перевозки. Европа уделяет большое внимание

этим перевозкам и инвестирует их, т.к. контейнерные перевозки удовлетворяют большинству требований пользователей транспортными услугами. Создается тем самым спрос на услуги железнодорожного транспорта: универсализация подвижного состава, надежность и высокая безопасность перевозок, доставка груза «от двери к двери» и «точно в срок», достаточно высокая скорость продвижения грузопотока, наличие специализированных транспортных терминалов с современным оснащением для механизации погрузочно-разгрузочных работ и собственным парком специальных автомобилей.

В Украине есть все возможности для создания должного уровня перевозок. Для этого необходимо не только вкладывать средства в обновление материальной базы, но и использовать новые научные идеи и разработки.

Для формирования равновесного состояния на рынке транспортных услуг необходимо достижение разумного компромисса между субъектами конкурентной среды, позволяющего получить интегральный экономический эффект всем участникам рынка.

Поскольку транспортная продукция не «складируется», то предложение должно подстраиваться под самый высокий уровень спроса, который, в общем случае, значительно изменяется под воздействием сезонных колебаний различного характера. Другими словами объем перевозок на транспорте примерно следует за изменением объемов экономической деятельности. По этим причинам спрос, а иногда и предложение, очень изменчивы. Поскольку обе эти величины относительно неэластичны, по крайней мере, в течение короткого промежутка времени, то возможны существенные изменения цены, способные привести к нарушению достигнутого компромисса на рынке транспортных услуг.

В условиях плановой экономики и отсутствия конкуренции потребности в перевозках превышали возможности железнодорожного транспорта. Главной задачей его было удовлетворение этих потребностей (обеспечение вагонами, повышение провозной способности и т. д.). Качество транспортного обслуживания считалось решенной проблемой и до настоящего времени остается на довольно низком уровне.

Технология составления сетевого и дорожных планов формирования не изменилась и по-прежнему ориентирована на средние вагонопотоки, которые существенно меняются по месяцам, дням недели и даже в течение суток.

Стремление направлять грузопотоки по кратчайшим расстояниям приводит к следующим отрицательным явлениям:

- направление вагонопотоков в смежные районы железнодорожной сети через разные сортировочные станции;

- отправление вагонопотоков дальних попутных назначений с соседних сортировочных станций узла;

- использование тепловозных ходов и малорентабельных линий для пропуска транзитного потока при наличии параллельных электрифицированных линий, эксплуатация которых почти в 3 раза дешевле;

- редкое формирование отправительских маршрутов из технических;

- неиспользование возможности ускорения продвижения грузов за счет реализации более высокой массы поезда, отказавшись от кратчайшего пути;

- неиспользование возможности увеличения унифицированной весовой нормы путем формирования тяжеловесных поездов.

Поэтому давно существует проблема компьютерной оперативной корректировки планов формирования, главной целью которой должно стать ускорение продвижения вагонопотоков, а также выделение назначений повышенной транзитности.

Расстояния перевозок на Украине не такие большие, как в России, где грузоотправителям (грузополучателям) почти не остается выбора в использовании вида транспорта. Различная ширина нашей и западноевропейской колеи требует выполнения дополнительных операций (перегрузка, замена тележек), которые ведут к увеличению финансовых и временных затрат. В Украине, не говоря уже о европейских странах, до которых не так далеко, относительно хорошо развиты автомагистральные дороги, поэтому пользователи транспортной продукции все чаще делают свой выбор не в пользу железнодорожного транспорта.

В конкурентных сегментах транспортного рынка максимальный предел железнодорожного тарифа согласно закону Украины «О железнодорожном транспорте» обусловлен стоимостью доставки другими видами транспорта с учетом подвоза, вывоза, перегруза, переоформления перевозочных документов и различий в общих сроках транспортировки, сохранности и уровне сервиса, включая информационное, таможенное обслуживание и другие дополнительные услуги, предоставляемые грузоперевозчиками.

В ходе реформирования железнодорожного транспорта запланировано в соответствии со структурными изменениями провести усовершенствование управления финансами, принципов ценовой и тарифной политики, согласно [2]. Намечается поэтапная либерализация ценообразования и государственного ценового регулирования железнодорожного транспорта, установления двухставочного тарифа (начально-конечные операции и движущая составляющая) с выделением части за пользование инфраструктурой; разработка методов комплексного регулирования тарифов для основных грузопотоков экспортных грузов, формирование условий для создания рынка транспортных услуг и повышения конкурентоспособности операторских и транспортно-экспедиционных компаний на транзитных направлениях и в рамках международных транспортных коридоров.

В целях повышения конкурентоспособности и стабилизации уровня погрузки Укрзалізницею разработан и проведен ряд мероприятий по переключению объемов перевозок грузов на железную дорогу. Создание сети дорожных центров позволило аккумулировать проводимые маркетинговые исследования на дирекциях, проводить единую маркетинговую политику на железных дорогах. Следует отметить, что

формирование стратегии происходило с учетом специфики работы каждой дороги. Основная цель, которая стоит перед каждым отделом маркетинга в сложных условиях затянувшегося реформирования экономики, – удержать целевой рынок традиционных для дороги грузов и освоить новый. Для этого маркетинговыми структурами проводится всесторонний анализ потребностей производителя и потребителя груза, характеристик перевозимой продукции, объемов промышленного производства (включая особенности технологического процесса), размер транспортной составляющей в цене продукции и т. д. Поэтому применение исключительных тарифов стало более обоснованным с точки зрения текущей маркетинговой конъюнктуры.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Концепція та програма реструктуризації на залізничному транспорті України. – К.: НАБЛА, 1998. – 145 с.
2. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України. – Магістраль № 45, 2006.
3. От двери до двери – без проблем и лишних затрат: новая инициатива УСПП. - Транспорт и логистика № 6, 2006.
4. Музикіна Г. І. Проблема управління вантажними перевезеннями в умовах впливу економічних факторів / Г. І. Музикіна, А. С. Савенко, П. В. Бех // Вісник Академії митної служби України. – 2005. – Вип. 1. – С. 51-57.

Поступила в редакцію 20.09.2007.