

М. М. АНДРІЄНКО (Київський університет економіки і технологій транспорту)

КОМПЛЕКСНА СИСТЕМА ТРАНСПОРТНОГО СЕРВІСУ ЯК ЕФЕКТИВНИЙ ЗАСІБ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ

Розглянуто питання інтермодальних перевезень, впровадження комплексної системи транспортного сервісу з використанням логістичної системи управління експлуатаційними витратами.

Рассмотрены вопросы интермодальных перевозок, внедрения комплексной системы транспортного сервиса с использованием систем логистики в управлении эксплуатационными затратами.

The article is devoted to the issues of intermodal transport services, introduction of a complex system of transport service with the use of logistic systems in the operating costs management.

Процес контейнеризації став поштовхом для розвитку системи транспортування вантажів з використанням терміналів. Вантажі між терміналами доставляються ефективними засобами магістрального транспорту (контейнерні та контрейлерні поїзди, контейнеровози тощо) за точно розробленим розкладом руху. Використання термінальної технології у поєднанні з принципами логістики дозволяє підвищити ефективність перевезень, забезпечує високу якість обслуговування і скорочує терміни доставки вантажів.

Економічний ефект використання термінального способу досягається за рахунок використання великотоннажних перевізних засобів, де питомі витрати енерго- та матеріалоемних ресурсів зведені до мінімуму. Завдяки цьому термінальний спосіб дозволяє використовувати ресурсозберігаючі технології, які зменшують витрати на транспортування і забезпечують стабільні ціни на вітчизняних та міжнародних перевезеннях.

Саме тому в працях відомих науковців доведено, що стабільна робота залізничного транспорту буде залежати від використання нових перевізних технологій, які будуть сприяти залученню додаткових обсягів вантажів з інших видів транспорту.

Залізниця володіє високорозвинутою інфраструктурою, досить потужним тяговим рухомим складом, ефективною спеціалізованою технічною і виробничою базами для контейнерних і контрейлерних перевезень, проте практично не має достатньо розвинених комплексів, які поєднували б це все у єдину перевізну технологію.

Перспективна технологія повинна відповідати міжнародним стандартам, головними критеріями яких є: висока швидкість доставки, виконання графіка руху, збереження вантажів і т.

ін. Найефективніше здійснювати у рамках даного способу інтермодальні (комбіновані) перевезення. Перехід від «чистого» контейнерного до залізнично-автомобільного варіанту дозволить скоротити експлуатаційні витрати на початково-кінцеві операції та зосередити вантажну та комерційну роботу на меншій кількості терміналів. Адже, для клієнтів не має принципової різниці – скількома видами транспорту здійснюється перевезення вантажів.

Слід зазначити, що важливою для належного функціонування контейнерної системи перевезень є транспортно-експедиторська діяльність, яка стимулює підвищення якості обслуговування. Кожного разу, коли експедитор укладає договір із вантажовласником на перевезення вантажу у будь-яку країну, він обов'язково стикається з пошуком оптимальних умов його транспортування, переробки і зберігання. Маючи інформацію про залізничні тарифи, акордні ставки у портах, рівень сервісу, фрахтові ставки, експедитор передбачить оптимальні шляхи вирішення завдань з метою правильної побудови логістичного ланцюга для клієнта.

Логістичний ланцюг – це чітка послідовність виконання технологій у окремому розрізі виробничо-транспортного ланцюга, перед яким ставиться мета досягнення суспільної ефективності виробничих та торгових процесів [11]. Згадані виробничі процеси пов'язані із транспортуванням, складуванням, перевантаженням матеріальних потоків із використанням інформаційних і комунікаційних систем.

Логістична система – це об'єднання взаємодіючих логістичних ланцюгів. Відповідно до схеми логістичного перевезення вантажів у контейнерах важливим елементом є контейнерні термінали.

В умовах зростаючого попиту на організацію перевезень у міжнародному сполученні важливе місце займає створення багатофункціональних мультимодальних термінальних комплексів з митною обробкою вантажів. Маркетингова стратегія таких комплексів ґрунтується на забезпеченні прискорення проходження митного огляду, наданні послуг по зберіганню вантажів на митно-ліцензійному складі у зручному для клієнтів режимі, забезпечує необхідний сервіс і комплексність послуг.

Заслуговує на увагу розроблений порядок проведення митного контролю і оформлення вантажів, які перевозяться у складі контейнерного поїзда, що сприяє ефективним кінцевим результатам транспортування. Така схема сприятиме скороченню тривалості перебування контейнерів на значно перевантажених портових складах і підвищить пропускну спроможність великих контейнерних терміналів країни.

У багатьох країнах здійснюється пошукова робота по створенню вантажних терміналів, які відповідатимуть принципам логістичних транспортних центрів відповідно до інформаційної системи змішаних перевезень.

Класичне розуміння логістики пов'язано з забезпеченням доставки необхідної кількості вантажів відповідної якості у визначений термін з мінімальними витратами. Використання методів логістики на практиці транспортного бізнесу дозволить:

- суттєво скоротити всі види запасів продукції у виробництві, при постачанні та реалізації;
- зменшити собівартість виготовлення та переміщення матеріальних потоків від виробників до споживачів, у середньому на 40...50 %;
- найбільш повно задовольнити вимоги клієнтури до якості послуг.

Використання логістичних технологій на залізничному транспорті сприяє досягненню позитивного ефекту від здійснення перевізної діяльності у межах міжнародних транспортних коридорів Українським державним центром транспортного сервісу «Ліски» (УДЦТС «Ліски»).

Удосконалена система вантажних перевезень «Ліски» забезпечена інфраструктурою, яка у своєму роді є єдиною на Україні і базовою. На кожній залізниці створено опорні станції по здійсненню контейнерних перевезень відповідно до «Концепції розвитку і функціонування комбінованого транспорту в Україні», яка розроблена центром та підтримана Мінтранс

зв'язку. Зміст її зводиться до переорієнтації деякої частини контейнеропридатних вантажів із автомобільного транспорту на залізничний, тому що до 90 % вантажів із українських портів вивозиться головним конкурентом залізничного транспорту (хоча, доставка вантажів у контейнерах із Києва до Одеси коштує на 120...140 \$ дорожче).

Підвищення ефективності контейнерних перевезень буде забезпечено шляхом формування розвинутої мережі терміналів, яка буде обладнана відповідним чином. Досить відмітити, що результати вітчизняного та зарубіжного досвіду свідчать, що інфраструктура та основні виробничі фонди контейнерної транспортної системи мають бути сконцентровані під єдиним керівництвом, яке забезпечуватиме контроль основної діяльності.

Світова практика визначає кілька моделей транспортних логістичних терміналів, але слід відмітити найбільш продуктивний результат роботи вантажного центру за принципами так званого «вантажного села». За концепцією єдиний оператор на певній території здійснює необхідну транспортну діяльність, поєднавши її із логістикою та розсилкою товарів як транспортно-імпортних, так і транзитних.

Основними очікуваними результатами є:

– транспортні та логістичні оператори здійснюють управління операціями по зосередженню потоків вантажних перевезень;

– прийняття оптимальних транспортних рішень при необхідності використання організованих маршрутів на далекій відстані.

Все вищесказане дає змогу говорити про УДЦТС «Ліски» як про комплексну систему транспортного сервісу (КСТС), яка здійснює свою діяльність на залізничному транспорті, відповідно до поставлених вимог:

– модульна побудова терміналу за напрямками діяльності;

– мінімально необхідне число операцій при роботі із контейнерами;

– високий ступінь автоматизації виконуваних робіт;

– максимально можливе використання всіх наявних складських приміщень;

– висока надійність;

– можливість змінної роботи центру тощо.

Основним принципом побудови логістичного центру є використання модулів, кількість яких визначається обсягом перероблених вантажів. Гнучка технологія роботи центру і модульна побудова сприятиме ефективній, здійсненій за допомогою високого ступеня автомати-

зації, виконанню перевантажувальних та транспортно-складських робіт. Матеріально-технічна база центру визначається мережею філіалів і терміналів на Придніпровській, Донецькій і Одеській залізницях, реалізується інвестиційний проєкт створення аналогічного контейнерного терміналу на станції Усатове, що сприятиме ефективній організації проходження вантажів морським і залізничним транспортом.

Слід відзначити, що за наявності значної кількості складських приміщень існує дефіцит висококомунікованих складів і терміналів з супутнім комплексом сервісних додаткових послуг, які будуть задовольняти вітчизняних та зарубіжних клієнтів. Таким чином, існує проблема створення мережі логістичних сервісних центрів, які могли б працювати у режимі митних складів і багатофункціональних термінальних комплексів.

Під комплексною системою транспортного сервісу слід розуміти самостійний суб'єкт підприємницької діяльності цільового призначення, з широким спектром послуг, який являє собою комплекс інженерно-технічних споруд з сучасним технологічним обладнанням, створений для надання перевізних, транспортно-експедиторських, митних, складських та послуг по ремонту контейнерів, на основі формування єдиного організаційно-економічного, фінансового, інформаційного, кадрового та нормативно-правового забезпечення. КСТС у своєму розпорядженні має контейнерні площадки з метою здійснення зберігання контейнерів, під'їзні колії різних видів транспорту, вантажно-розвантажувальні механізми тощо.

Стратегія КСТС визначається наступними видами послуг:

- виконання вантажно-розвантажувальних послуг;
- здійснення митного огляду;
- зберігання вантажів протягом тривалого часу;
- сортування вантажів і оформлення відправок;
- переробка і зберігання контейнерів;
- страхування вантажів;
- перевезення і експедирування вантажів під митним контролем;
- надання інформаційних послуг;
- ремонт контейнерів тощо.

Головним функціональним елементом комплексної системи визначають термінали, створені по всій транспортній мережі, у пунктах стику магістральних видів транспорту і місцевого, через які проходить більшість вантажів у міжнародному і міжміському сполученнях.

Основні завдання створення логістичних центрів визначаються єдністю транспортного процесу, вантажообробки і складування вантажів при передачі їх з магістрального транспорту на транспорт ввозу і вивозу у змішаному сполученні, виконанням циклу технологічних операцій, який включає комплекс послуг експедиторського та митного сервісу. Необхідно наголосити, що сервісні термінали нового покоління можуть створюватися на основі державної, муніципальної і змішаної форм власності, можливо і як акціонерні товариства.

Широке використання логістичних принципів руху товарів, використання прогресивних технологій перевізного процесу, розширення зовнішньоекономічних зв'язків сприяє підвищеному попиту щодо організації міжнародних перевезень вантажів всіма видами транспорту.

Необхідність логістичного підходу зумовлена переходом від ринку продавців до ринку споживачів, який гнучко реагує на постійно мінливі запити та вимоги покупців, що веде до підвищення ефективності та якості транспортного обслуговування вантажовласників.

Метою розроблення та експлуатації логістичних технологій доставки вантажів є забезпечення доставки вантажів «точно в термін», у визначеній кількості і асортименті при мінімальних сумарних витратах трудових, матеріальних і фінансових ресурсів. Одним із найбільш суттєвих положень у побудові і функціонуванні логістичних схем доставки вантажу є принцип системного підходу, який проявляється в інтеграції і чіткій взаємодії всіх елементів логістичного ланцюга. Для формування раціональних логістичних схем доставки вантажу здійснюється комплекс заходів щодо оптимізації вантажопотоків, вибору виду транспорту, маршрутів слідування вантажів, уніфікація вантажних одиниць, в тому числі контейнеризація перевезень.

Основними функціональними елементами логістичного ланцюга по доставці товарів від поставників на ринок до споживачів є: логістичні посередники, транспортно-експедиторські компанії, оптові торгові посередники тощо.

Невід'ємною частиною комплексної системи є сервіс, тобто робота по наданню послуг, які задовольняють певні потреби, своєю суттю він є комплексом послуг. Клієнтів, тобто споживачів транспортного сервісу, залежно від інтересів транспортного обслуговування умовно можна поділити на три групи: послуги високої якості обслуговування; висока швидкість та ефективність із мінімальними ризиками; обслуговування процесів продажу посередників.

Таким чином, основними принципами транспортного сервісу є обов'язковість пропозиції сервісу, а ненав'язування використання сервісу; еластичність пакету сервісних послуг; зручність сервісних послуг; стимулювання придбання сервісних послуг та моніторинг транспортного сервісу.

У цілому технологія перевезень вантажів у контейнерах відповідає створенню КСТС як ефективного засобу здійснення процесу транспортування відповідно до вимог: доставка «точно в термін», збереження, скорочення строку доставки і витрат на зберігання, можливість слідкування за переміщенням вантажу тощо. Дана технологія забезпечена найбільш реальним резервом збільшення обсягів перевезень за рахунок переходу на контейнерний спосіб доставки повагонних і дрібних відправок тарно-штучних вантажів. Використання логістичного ланцюга доставки вантажів у контейнерах сприятиме ефективному існуванню контейнерних терміналів, які повною мірою враховують специфіку та ринкові переваги даної технології перевезень.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Андрієнко М. М. Формування ринку транспортно – експедиторських послуг // Економіка транспортного комплексу. Зб. наук. пр. Вип. № 6. – Х.: ХНАДУ, 2003. – С. 99–105.
2. Андрієнко М. М. Центр «Ліски» в системі комплексного транспортного обслуговування вантажовласників // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту Міністерства транспорту України: Серія «Економіка і управління». – Вип. № 3. – К.: КУЕТТ, 2003. – С. 67–73.
3. Андрієнко М. М. Комплексність як критерій якості транспортного обслуговування вантажовласників // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління: Матеріали першої наук.-практ. конф. – К.: КУЕТТ, 2003. – С. 68.
4. Андрієнко М. М. Сервісне обслуговування клієнтури – важливий чинник якості господарської діяльності транспортної фірми // Вісник економіки і промисловості. – Х.: УкрДАЗТ, 2004. – № 7, – С. 56.
5. Андрієнко М. М. Особливості функціонування ринку транспортних послуг // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління: Матеріали другої наук.-практ. конф. – К.: КУЕТТ, 2004. – С. 68–69.
6. Андрієнко М. М. Оцінка конкурентних переваг УДЦТС «Ліски» в системі транспортних послуг / М. М. Андрієнко, І. М. Андрієнко // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту Міністерства транспорту України: Серія «Економіка і управління». – Вип. № 5. – К.: КУЕТТ, 2004. – С. 89–94.
7. Богомолова Н. І. Розвиток контейнерних перевезень в Україні / Н. І. Богомолова, М. М. Андрієнко // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту Міністерства транспорту України: Серія «Економіка і управління». – Вип. № 5. – К.: КУЕТТ, 2004. – С. 108–115.
8. Андрієнко М. М. Якість транспортних послуг – критерій ефективного обслуговування споживачів // Вісник економіки і промисловості. – Х.: УкрДАЗТ, 2004. – С. 210–213.
9. Галабурда В. Г. Методы оценки качества транспортного обслуживания // Бюллетень транспортной информации. – 2003. – № 6 (96). – С. 8–13.
10. Кушнірчук В. Г. Інтермодальні перевезення як ефективний спосіб забезпечення якості транспортних послуг // Вісник економіки і промисловості. – Х.: УкрДАЗТ, 2004. – С. 110–115.
11. Смехов А. А. Основы транспортной логистики. – М.: Транспорт, 1995. – 197 с.
12. Сыч Е. Н. Транспортно-производственные системы: развитие и функционирование. – К.: Наукова думка, 1986. – 166 с.
13. Цветов М. Ю. Економічна ефективність організації логістичних центрів // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління: Матеріали другої наук.-практ. конф. – К.: КУЕТТ, 2004. – С. 66–67.

Надійшла до редколегії 07.07.2005.