

УДК 656.212:656.225

*Кандидати техн. наук Д.І. Мкртичян,
О.М. Костенніков,
асп. І.В. Сударська,
С.В. Кобзар*

ОПЕРАТОРСЬКІ КОМПАНІЇ ЯК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ УЧАСНИКИ РИНКУ РУХУ ТОВАРІВ

Представив д-р техн. наук, професор О.М. Озар

Вступ та аналіз попередніх досліджень. Процес руху товару включає значну кількість операцій матеріального і інформаційного характеру, що

виконуються як безпосередньо вантажовласником, так і залученими посередниками. При цьому роль посередників-професіоналів останнім

часом підвищується. У різних країнах становлення транспортних організацій відбувається по-різному, проте спостерігається загальна тенденція в появі транспортних компаній, що виконують схожі функції незалежно від країни, в якій вони працюють [1].

Протягом останніх років багато країн провели реструктуризацію залізничного транспорту з метою підвищення конкурентоспроможності транспортної системи країни в цілому. Реформування залізниць світу триває і залучає все більше країн. Незважаючи на схожість проблем залізниць і основної мети реформ в різних країнах було вибрано різні підходи. Але в усіх країнах прагнули забезпечити недискримінаційний доступ до транспортної інфраструктури для всіх перевізників. У країнах Європи процеси, пов'язані з реформуванням у сфері залізничного транспорту, здійснюються шляхом денационалізації залізничних як вантажних, так і пасажирських перевезень. Створюються транспортні компанії, що займають ринкові ніші в перевізній, операторській і експедиторській діяльності. Незважаючи на деякі відмінності окремих країн відносно роздержавлення залізничного транспорту, інтеграційні процеси в об'єднаній Європі призводять до створення транспортних компаній з аналогічними функціями, способами рішення і принципами управління [2].

Залізничні експедитори (Railforwarders) - компанії, що спеціалізуються на відправленні вантажів по залізниці за завданням вантажовідправників. Вони організують повне відвантаження по залізниці, але не забезпечують обслуговування на залізниці одержання, а укладають транспортні контракти із залізничними перевізниками. У зв'язку з тим, що значна частка вантажів слідує в інші країни, експедитори здійснюють усі операції, пов'язані з оформленням вантажів, що перевозяться в міжнародному сполученні [3].

Виклад основного матеріалу.

Управління транспортним потоком (перевізним процесом) є основним видом виробничої діяльності транспортних підприємств і займає серед численних конкретних (спеціальних) функцій управління на усіх видах транспорту центральне місце. Перевезення не є щось однорідне і безструктурне, воно складається з сукупності елементів і операцій, що тісно пов'язані один з одним і протікають в часі і просторі.

В процесі транспортування відбувається накопичення вантажів, об'єднання їх в укрупнені партії, переміщення по шляхах сполучення, розукрупнення відправок та ін. аж до видачі вантажу одержувачам. Усе це обумовлює необхідність безперервного управління транспортними потоками, що включає планування перевезень, їх раціоналізацію, а також ряд інших управлінських робіт. Управління перевізним процесом стосується усіх елементів перевезення: приймання вантажів до перевезення і видачі; подачі порожнього рухомого складу під вантаження, а завантаженого – під вивантаження; об'єднання пред'явлених до перевезення вантажів в укрупнені партії; їх просторового переміщення з технологічним обслуговуванням на залізниці одержання. Найбільшою складністю відрізняється технологічний процес на залізничному транспорті, найменшою – на трубопроводному.

За видами експлуатаційно-технічної діяльності розрізняють два види операцій: перевізні і початково-кінцеві. Найбільш активною частиною засобів виробництва на транспорті є рухомий склад і значна частка витрат на перевезення пов'язана з використанням раніше усього рухомого складу. Від нього залежать і такі показники, як пропускна і провізна спроможності шляхів сполучення. За допомогою рухомого складу забезпечується

Організація перевезень і управління на транспорті

можливість управляти інтенсивністю перевезень в часі і просторі.

При аналізі перевізного процесу і оціненні його ефективності транспортні потоки розглядаються як в кількісному відношенні (обсяги перевезень, коефіцієнт нерівномірності), так і з якісного боку. Реальні потоки пасажирів і вантажів характеризуються не лише величиною, але і структурою, а також формами організації, що чинять безпосередній вплив на зміст управлінських рішень.

Разом з величиною і структурою потоків їх істотною характеристикою, що впливає на управління перевезеннями, виступають форми організації потоку, що дозволяють пропускати і обробляти його найбільш ефективним способом. На залізницях основними формами організації потоку є спеціалізація (пасажирські або вантажні), план формування і графік руху потягів. На інших видах транспорту організація потоків проявляється в аналогічних формах, хоча і має свої особливості.

Для оперативного керівництва рухом на усіх видах транспорту є спеціальний диспетчерський апарат. Диспетчеризація є

особливою галуззю науки управління, яку можна назвати оперативним регулюванням, безпосередньою організаторською роботою для досягнення поставлених цілей. Диспетчеризація руху є істотною принциповою особливістю транспорту. Завдяки безперервному контролю за переміщенням потягів, літаків, судів, автобусів вдається підтримувати встановлений режим руху, а при необхідності вносити корективи.

Централізація управління є і обов'язковим елементом оптимізації просування матеріального потоку. Відмінність полягає в тому, що управління транспортним потоком є корпоративною діяльністю, а управління матеріальним потоком – процес, здійснюваний транспортними операторами, у тому числі незалежними логістичними центрами на підставі корпоративних систем управління перевізників, а також систем управління пунктів перевалки вантажу. Детальніше питання функціонування логістичних центрів розглянуті в роботі.

Відмінності між диспетчерськими і логістичними центрами подано в таблиці.

Таблиця

Відмінності між диспетчерськими і логістичними центрами

Ознаки	Диспетчерські центри	Логістичні центри
Об'єкт управління	транспортний потік	матеріальний потік
Статус центру	корпоративний	незалежна організація
Мета управління	управління рухом транспортних засобів	організація і контроль просування вантажу по усьому маршруту прямування
Показники функціонування	кількісні і якісні для цього виду транспорту	критерії, що ставляться вантажовласником

Оператор перевезення, інтегруючи транспортну складову в логістичну систему, безпосередньо не впливає на процес управління транспортним потоком, направляючи свої зусилля на координації дій різних ланок (елементів) системи для забезпечення її якісного функціонування.

Значення транспортної логістики полягає в організації переміщення матеріального потоку транспортом загального користування виходячи з пріоритетних критеріїв економічних суб'єктів ринку (вантажовласників). У зв'язку з цим ініціатором логістичного

процесу, а значить, і вибору того або іншого виду транспорту, є саме вантажовласник (як правило, вантажовідправник), що знаходиться на початку логістичного ланцюга (ланцюги постачань) (рисунок).

Таким чином, вантажовласник розуміє під транспортною логістикою в першу чергу можливість вибору того виду транспорту, який задовольняє його з точки зору реалізації критеріїв переваги. Тому

головне завдання перевізника у рамках транспортної логістики – це формування конкурентоспроможних транспортних складових логістичних систем економічних суб'єктів ринку (вантажовласників), що дозволяють задовольняти їх потреби не лише з точки зору можливості переміщення продукції, але і при обов'язковому виконанні вимог, що ставляться до якості перевезення [4].

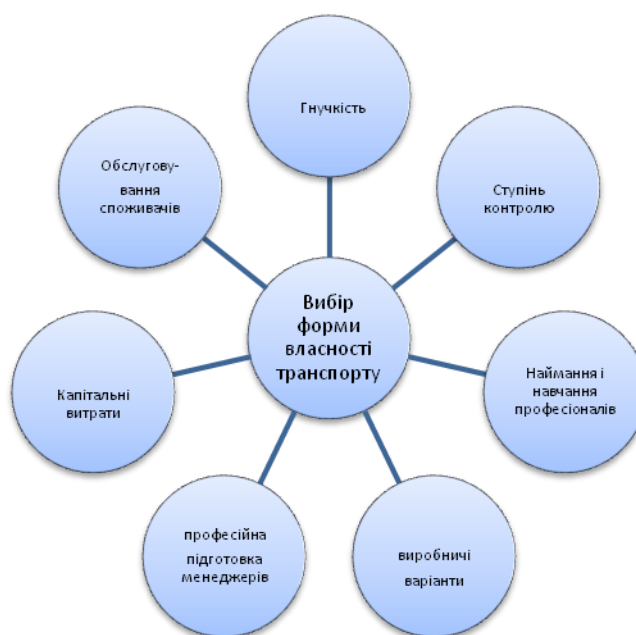


Рис. Основні чинники, що впливають на вибір форми власності транспорту

Сфера діяльності транспортно-експедиторських компаній полягає в наданні комплексу додаткових послуг клієнтам, пов'язаним з організацією перевезення і контролем просування вантажів. Вони не мають власного або орендованого рухомого складу, тому їх діяльність обмежується тільки пунктами вантаження, перевантаження і вивантаження вантажів. Залежно від обсягу послуг, що надаються, транспортно-експедиторське обслуговування може бути частковим або повним, а залежно від місця надання послуги можуть надаватися як на вищеназваних станціях, так і в комплексі на

усьому шляху одержання вантажу. Як правило, такі компанії мають значну кількість клієнтів, до числа яких входять як постійні вантажовласники, так і вантажовідправники, що здійснюють разові перевезення. Напрямок розвитку таких фірм – створення мультимодальних транспортно-експедиторських компаній, розташованих у великих транспортних центрах і клієнтів, що забезпечують обслуговування, які перевозять вантажі будь-яким видом транспорту або в змішаному сполученні.

Висновок та перспективи подальших досліджень. Оператори залізничного рухомого складу є власниками власного або

орендованого рухомого складу і працюють на основі договорів з перевізниками в основному з постійними клієнтами, що відправляють значну кількість однорідної продукції. Привабливість таких компаній полягає в індивідуальній роботі з кожним вантажовласником, що дозволяє якнайповніше задовольнити потреби клієнта. Окрім власне перевезення, такі компанії забезпечують здійснення того комплексу транспортно-експедиторських послуг, який потрібний замовникові. В результаті гнучкої цінової політики відносно провізної плати і вартості транспортно-експедиторських послуг такі компанії є серйозними і реальними конкурентами Укрзалізниці.

Відповідно до європейських директив на доступ до використання інфраструктури має право будь-який перевізник. Відкритий доступ до інфраструктури залізниць забезпечить можливість діяльності нових

підприємств, які пропонуватимуть нові і більш якісні послуги. Конкуренція сприятиме поліпшенню діяльності обслуговуючих підприємств. Відкритий доступ дозволить транспортним підприємствам упроваджувати нові послуги, зокрема щодо закордонних перевезень, і знайти нові ринки [4]. Тому для України пріоритетом повинно стати не тільки придбання необхідної кількості одиниць рухомого складу переважно нового покоління, що відповідає європейським технічним нормам щодо залізничного транспорту, а й надання можливості приватним компаніям вийти на ринок перевезень (надати необхідні ліцензії, доступ до залізничних колій та мереж тощо). Умови оплати за використання інфраструктури мають бути однаковими для всіх перевізників, включаючи й Укрзалізницю.

Список літератури

1. Иващук, В. Конкурентный сервис на железнодорожном транспорте Украины [Текст] / В. Иващук // Альманах международного экспедитора. – 2007. – № 1. – С. 187-191.
2. Сирийчик, Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу [Текст] / Т. Сирийчик, А. Фургальські, Ч. Клімкевич [та ін.]; під заг. ред. Марчіна Свенчіцкі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
3. Сханова, С.Е. Транспортно-экспедиционное обслуживание [Текст]: учеб.-метод. пособие / С.Е. Сханова, О.В. Попова, А.Е. Горева. – Москва, Рос-Консульт, 2005. – 432 с.
4. Транспортно-логістичні учасники ринку руху товару [Електронний ресурс] / Логістика для всіх. – Режим доступу: [www.URL: http://fsoler.com/transportne-ta-skladske-zabezpechennya-logstiki/151-transportno-logstichn-uchasniki-rinku-ruxu-tovaru.html](http://fsoler.com/transportne-ta-skladske-zabezpechennya-logstiki/151-transportno-logstichn-uchasniki-rinku-ruxu-tovaru.html) – 10.02.2013 р. – Заг. з екрану.

Ключові слова: диспетчерські центри, транспортний потік, логістичні центри, матеріальний потік, транспортно-експедиторські компанії.

Анотації

Відповідно до європейських директив на доступ до використання інфраструктури має право будь-який перевізник. Відкритий доступ до інфраструктури залізниць забезпечить можливість діяльності нових підприємств, які пропонуватимуть нові і більш якісні послуги. Встановлено, що в результаті гнучкої цінової політики відносно провізної плати і вартості транспортно-експедиторських послуг операторські компанії є серйозними і реальними конкурентами Укрзалізниці.

В соответствии с европейскими директивами доступ к использованию инфраструктуры вправе иметь любой перевозчик. Открытый доступ к инфраструктуре железных дорог обеспечит возможность деятельности новых предприятий, которые будут предлагать новые и более качественные услуги. Установлено, что в результате гибкой ценовой политики в отношении провозной платы и стоимости транспортно-экспедиторских услуг операторские компании являются серьезными и реальными конкурентами Укрзалізничці.

In line with European directives, access to and use of infrastructure may be of any carrier. Open access to the railway infrastructure will enable the operation of new businesses that will offer new and better services. Found that as a result of a flexible pricing policy and cost of the freight forwarding services operating companies are serious and real competitors Ukrzaliznytsya.