

ВПЛИВ ЛОГІСТИКИ НА ОРГАНІЗАЦІЮ ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕСУ

Висвітлюються проблеми формування і функціонування логістичних транспортних систем і здійснення транспортних процесів.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: транспорт, транспортна логістика, вантаж, перевезення, експедиція.

Транспортна логістика базується на концепції інтеграції транспорту, постачання, виробництва і збуту, на знаходженні актуальних рішень у цілому по всьому процесу руху матеріального потоку в сфері обігу та виробництва за допомогою критерію мінімуму витрат на транспортування, постачання, збут і виробництво. Транспорт являє собою вид діяльності, що походить від двох складових: постачальника (сукупності продавців) і отримувача (сукупності покупців). Функції транспорту в системі розподілу товарів в її транспортному й експедиторському забезпеченні. Транспортне забезпечення розуміють як діяльність, пов'язану з процесом переміщення вантажів у просторі та в часі з наданням перевізних, вантажних, розвантажувальних послуг і послуг зберігання.

Логістичні системи не можуть використовувати весь свій потенціал, якщо не будуть розв'язані комплексні транспортні проблеми. Вибір каналів просування матеріальних потоків значною мірою залежить од застосованої транспортної системи, без участі якої функціонування логістичних структур неможливе. Актуальність транспортних проблем підтверджується тим, що близько 50 % сукупних витрат на логістику для більшості господарських суб'єктів пов'язано з транспортними витратами.

У зв'язку з упровадженням логістики в країнах з ринковою економікою переглядається політика в галузі транспорту. Він починає відігравати основну роль у системах дистрибуції. Припускається, що надалі техніко-експлуатаційні особливості окремих видів транспорту забезпечать їм надійне становище на ринку транспортно-логістичних послуг, особливо в умовах підвищеного

попиту на перевезення вантажів дрібними відправками, які, в свою чергу, прискорюють розвиток автоматизованої обробки вантажів, контейнеризації і пакетизації, а також інформатики в галузі вантажної та перевізної діяльності.

Узгодженість ланок у питаннях просування інформації і фінансів об'єктивно низька, позаяк немає єдиного координаційного органу.

Традиційно іншою є організація змішаних перевезень. Наявність єдиного оператора проміжного перевізного процесу створює принципову можливість проектувати проміжний матеріальний потік і досягати заданих параметрів на виході. Показники матеріального потоку на вході до вантажоотримувача є керованими і мають наперед задане значення.

Таблиця 1

**ПОРІВНЯЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАДИЦІЙНОГО
І ЛОГІСТИЧНОГО ПІДХОДІВ
ДО ОРГАНІЗАЦІЇ ЗМІШАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Традиційний підхід	Логістичний підхід
1. Два і більше види транспорту	1. Два і більше види транспорту
2. Відсутність єдиного оператора процесу перевезення	2. Наявність єдиного оператора процесу перевезення
3. Кілька транспортних документів	3. Єдиний транспортний документ
4. Відсутність єдиної тарифної ставки фрахту	4. Єдина тарифна ставка фрахту
5. Послідовна схема взаємодії учасників	5. Централізована послідовна схема взаємодії працівників
6. Розрізнена і в результаті понижена відповідальність за вантаж	6. Єдина і в результаті висока відповідальність за вантаж
<i>Результат:</i> низька ймовірність «восьми правил логістики»	<i>Результат:</i> висока ймовірність виконання «восьми правил логістики»

За числом видів транспорту, що беруть участь у доставці товарів, системи доставки поділяються на одновидову (юнімодальну) і багатовидову (мультимодальну та інтермодальну). На вершині цієї піраміди — інтермодальні перевезення, (далі — внутрі) нижче — мультимодальні та юнімодальні межрегіональні перевезення, далі внутрішньообласні та міські перевезення і, зрештою, місцеві перевезення окремими підприємцями та власним транспортом виробничих і комерційних структур.



Рис. 1. Структура перевезень

Інтермодельні перевезення — це система доставки вантажів у міжнародному сполученні деякими видами транспорту за єдиним перевізним документом і передачі їх у пунктах з перевантаженнями одного виду транспорту на інший без участі вантажовласника в єдиній вантажній одиниці (чи транспортними засобами).

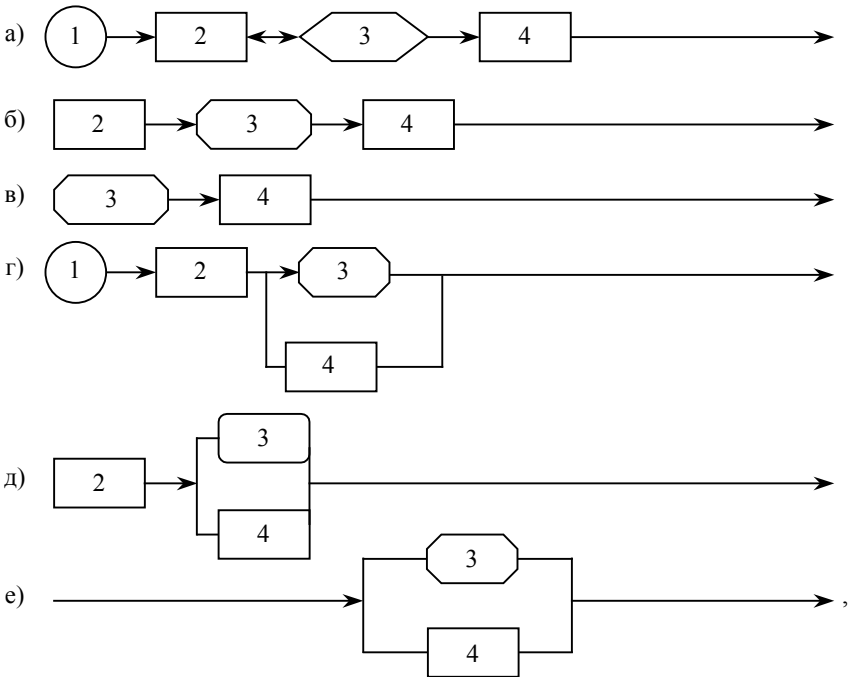
Елементом, що систематує, виступає інтермодельна вантажна одиниця, яка припускає митне планування у ній вантажу згідно з міжнародними вимогами, що виключають доступ до нього без зриву пломби. Основою сучасних інтермодельних перевезень є контейнери міжнародного класу ISO. Проте можуть використовуватися й інші вантажні одиниці, що відповідають наступним вимогам і дозволяють застосовувати комплексну механізацію вантажних робіт в портах на пунктах перевалки; відповідають міжнародним регіональним стандартам. До них належать контейнери, трейлери, суміжні кузови, пакети й блок-панти вантажу.

Мультимодельні перевезення — це прямі змішані перевезення щонайменше і з двох різними видами транспорту і, як правило, всередині країни.

Юнімодельні перевезення — прямі перевезення якимось одним видом транспорту.

За інтермодельних і мультимодельних перевезень договір на перевезення із вантажовідправників від імені перевізників, що беруть участь у їх здійсненні, укладає перший перевізник (оператор). Строки доставки вантажу вираховуються за відповідністю терміну доставки його кожним перевізником. Перевізники несуть відповідальність за вантаж з моменту його прийняття до перевезення та до моменту його здачі. Кожні з наведених видів транспортних перевезень мають особливості в технології, організації та управлінні, але й мають загальну технологічну основу.

**СХЕМИ КОМБІНАЦІЙ ЕЛЕМЕНТІВ ЛОГІСТИЧНОЇ ОПЕРАЦІЇ
ЗАВАНТАЖЕННЯ-РОЗВАНТАЖЕННЯ ВАНТАЖІВ**



- де: 1 — очікування завантаження;
 2 — маневрування;
 3 — завантаження/розвантаження;
 4 — оформлення документів.

На рис. 3 наведено схеми з'єднань і можливих станів елементів ланки завантаження/розвантаження.

Аналіз наведених схем свідчить, що оформити товарно-транспортний документ можна не тільки послідовно, а й паралельно із завантажувально-розвантажувальними роботами.

Організаційну схему доставки можна подати у вигляді схеми (рис. 2), на вході якої маємо наявність якогось числа і виду рухомого складу, а також замовлення на перевезення вантажів, а на виході — своєчасне перевезення вантажів у пункті призначення. Процеси трансформації являють собою процеси перетворення входу в вихід, тобто своєчасно, з потрібною якістю й малими витратами перевезення вантажів. Трансформація додає до втрат на вході конкретну вартість, що відповідає ціні чи собівартості перевезення. Для забезпечення операційного контролю й управління процесами трансформації необхідна достовірна інформація з лінії, що отримується з ланцюжку зворотного зв'язку.

Головним об'єктом управління у цій схемі є матеріальні та супутні їм потоки інформації і грошових засобів, що забезпечують реалізацію технології перевезення, а основою побудови ефективної системи операційного менеджменту — виробничий розклад, сформований виходячи із завдань задоволення споживчого попиту на транспортні послуги.

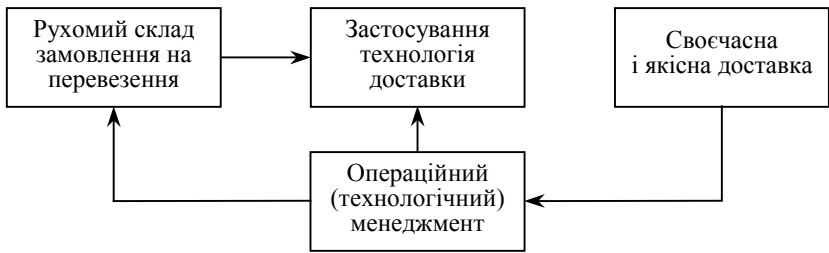


Рис. 2. Операційна схема доставки товарів

Виробничий розклад, складений на основі об'ємно-календарного планування, дозволяє встановити диференційовані по кожному елементу доставки об'ємні та тимчасові характеристики матеріальних потоків. Класичним методом об'ємно-календарного планування та створення виробничого розкладу запропонована ще 1912 р. Г. Ганттом стрічкова діаграма, в котрій співвідносяться час і види виконуваних робіт.

А інші елементи цієї ланки здійснюються послідовно. Час завантаження — технологічно необхідний елемент, інші елементи негативно впливають на пропускну здатність завантажувального пункту, збільшуючи тривалість циклу транспортного процесу.

На сучасному етапі транспортних послуг в Україні в процесі свого розвитку характеризуються наявністю в ньому перехідних процесів і непевністю їх перебігу. Характер і динаміка цих процесів істотно залежать од стратегії поведінки суб'єктів ринку, яка підпорядкована головній меті — завоювати найвигідніші позиції на ринку.

Доставка товарів од виробника до споживача — процес набагато складніший, ніж може видатися на перший погляд, особливо якщо для цього доводиться переборювати значні відстані, перетинати кордони і території інших держав, використовувати різні види транспорту. Для вантажовласника важливо не просто перевезти вантаж, а доставити його вчасно, у цілісності і схоронності та, до того ж, без зайвих матеріальних витрат. Щоб реалізувати все зазначене, доводиться робити вибір оптимального виду транспорту для перевезення, вирішувати питання митного проходження вантажу, проблеми контролю при перетинанні пунктів пропуску через держкордони, оформляти безліч супровідних документів і т.д. Усі ці завдання з урахування різних додаткових нюансів складно виконати навіть досвідченому вантажовласнику. Однак вони під силу компетентній експедиторській компанії. Експедирування в сучасному світі стало визначальною частиною процесу перевезення, транспортної логістики, а експедитор тим, ким він є насправді — організатором процесу перевезення.

До недавнього часу більшість транспортних підприємств виконували лише перевізні операції, не турбуючись про надання інших послуг. Це було викликано адміністративно-контрольною системою управління, відсутністю конкуренції і ринкових відносин. Нові економічні відносини, формування ринку транспортно-логістичних послуг, поява і посилення конкуренції між підприємствами транспорту передбачають активне вивчення досвіду функціонування транспорту країн з ринковою економікою, де широко використовується поняття «послуга логістики». Під «послугою логістики» розуміють будь-яку операцію, яка не входить до процесу перевезення, але пов'язана з його підготовкою та здійсненням.

До послуг транспортної логістики відносять:

- Доставка вантажу та його вивіз з залізничної станції;
- Вантажо-розвантажувальні роботи;
- Зберігання вантажів;
- Оформлення різних видів перевізних документів;
- Оренду чи прокат рухомого складу;
- Доставку нових чи відремонтованих транспортних засобів;

- Маркування та пакування вантажу;
- Інші послуги.

Аналіз вітчизняного і зарубіжного досвіду дозволяє запропонувати наступну класифікацію послуг транспортної логістики.

1. За ознакою взаємозв'язку з основною діяльністю підприємства. Перевозочні і неперевоочні послуги.

2. За видом споживача, якому надається послуга: зовнішні (транспортні організатори) і внутрішні (наприклад, надання для виконання перевезень рухомого складу автотранспортним підприємствам експедиторському).

3. За характером діяльності, пов'язаної з наданням якоїсь послуги: технологічні, комерційні, інформаційні тощо.

Транспортно-експедиторська діяльність є складовою частиною транспортної логістики й однієї з її визначальних функцій. Транспортно-експедиторське обслуговування (ТЕО) розглядається як комплексна система доставки, що включає перевезення товару від виробника до споживача і виконання зв'язаних з нею погруз очно-розвантажувальних робіт, упакування, складування, збереження, страхування, ведення розрахунків і т. д. У розвинених країнах експедитор є основною сполучною ланкою між грузо-відправником, первізником і вантажоодержувачем. Протягом останніх 10—15 років відбуваються корінні зміни частки експедиторського капіталу в транспортному підприємстві й експедиторських послугах в організації процесу перевезень вантажів. Вони є наслідком науково-технічної революції на транспорті, що виразився, зокрема, у контейнеризації вантажної маси і переході на мультимодальні (змішані) технології організацій перевезень, без яких рідко обходиться найбільш популярна в клієнтів схема доставки — «від дверей до дверей». В даний час експедиторами організується дві третини перевезень вантажів у світі, при яких вони виконують усі необхідні для здійснення перевезення операції. Особливо помітно відбулася диверсифікованість експедиторського обслуговування в країнах з колишньою плановою економікою.

За даними FIATA (Міжнародна федерація експедиторських асоціацій) у даний час 75—80 % відправлень генеральних і контейнерних зовнішньоторговельних вантажів оформляється не відправниками вантажу, а з їхнього доручення експедиторськими й агентськими підприємствами. Відповідно, в усьому світі спостерігається зміна вимог до кваліфікації сучасного експедитора, що вимагає від фахівця уміння сконструювати оптимальну логістичну схему доставки вантажу від виробника до споживача, то-

вару — від продавця до споживача за участю кількох видів транспорту і найчастіше з використанням спеціальних експедиторських документів.

Тенденція до спеціалізації багатьох видів підприємницької діяльності, зокрема транспортного процесу, обумовлює необхідність існування єдиного організатора перевезення, що тримає в руках усі нитки, професійно направляє, контролює і, головне, — гарантує якість і успішне завершення, заощаджуючи час, гроші і нерви вантажовласника. Питання про те, яким видом транспорту найкраще направити вантаж і який маршрут, не повинні хвилювати вантажовласників. Кожен транспорт володіє ризкою як позитивних, так і негативних якостей, також як і різні маршрути перевезення. Крім того, для розробки оптимальної логістичної схеми важливий характер і параметри вантажу, знання правил, законів і звичаїв різних держав. Усе це — сфера дослідження і діяльності експедитора. Якщо вантажовласник знає, куди йому потрібно доставити вантаж, а перевізник знає, яким образом його довести, то експедитор знає, як організувати це перевезення оптимальним образом і з найменшими витратами. Експедиторські підприємства, що зарекомендували себе на ринку експедиторських послуг, звичайно працюють зі своїми клієнтами на підставі Генерального договору транспортного експедирування, у якому встановлюються загальні умови організації перевезення, права, обов'язки і відповідальність сторін і наступних домовленостей (у формі чи заявок угод) на конкретні перевезення. При цьому замовник, цілком знімаючи із себе всі турботи за організацію перевезення, як правило, перелічує на рахунок експедитора суми оплати за всі операції для того, щоб експедитор від його імені оплатив весь комплекс послуг перевізника, вантажорозвантажувальних робіт, збереження вантажу, митне оформлення і т. д. Визначена частина цієї суми є оплатою за роботою самого експедитора. Розміри експедиторської винагороди варіюються в залежності від багатьох факторів, що на ринку організації перевезень надзвичайно динамічні. Однак, будь-який замовник, при бажанні, може одержати від такого експедитора вичерпну інформацію, будь-які дані, що стосуються організації конкретного перевезення.

Питання, найчастіше, полягає в тім, як знайти надійного експедитора, де, яким чином і за якими критеріями його вибирати? Унаслідок цього, а також удаваної простоти одержання легкого заробітку, з'явилася безліч нових експедиторських фірм. На думку дилетантів для організації експедирування, навіть між-

народного, досить телефону, деяких зв'язків на транспорті і пари «торованих» маршрутів. Дрібні експедиторські підприємства, а іноді і спеціально створені шахрайські фірми, час від часу з'являючись на ринку, не скупляться на обіцянки, часто запекло демпінгують, щоб роздобути чи клієнта просто «відхvatити» солідний куш. Однак вони не можуть забезпечити якісного ТЕО, зривають строки перевезення, «утрачають вантаж і нерідко ховаються з грошима клієнта. Після цього слабо допомагають «чорні списки», і навіть міліція. У таких умовах бізнесмени-вантажовласники можуть мати гарантованість доставки, якість обслуговування і професіоналізм тільки в експедиторських підприємствах, надовго і всерйоз присвятити себе експедируванню і тому об'єдналися в національні асоціації експедиторів (список членів АМЕУ — www.ameu.org.ua). Такі асоціації існують, щонайменше, у 85 країнах світу, у тому числі і в Україні, поєднуючи в Міжнародну федерацію експедиторських асоціацій (FIATA). Асоціація міжнародних експедиторів України (АМЕУ) створена в 1994 р. З 1995 р. є національною асоціацією FIATA. На сьогодні АМЕУ поєднує 140 експедиторських підприємств України, що забезпечують організацію більш 50 % імпорتنих і експортних перевезень вантажів і більш 70 % транзиту усіма видами транспорту. Члени національної асоціації експедиторів, користаючись розробленими по моделі FIATA і схваленими Київською Торгово-промисловою палатою Загальними умовами транспортного експедирування («General condition»), інформаційною базою Асоціації і накопиченим колективним досвідом, зможуть щонайкраще оформити договірні документи, побудувати оптимальну логістичні схему перевезення, організувати перевезення в найкоротший термін і з мінімальними витратами, що і визначає якість експедиторської послуги. Перевага таких підприємств очевидна. І тільки тому, що інформація про їх, як членах національної асоціації, мається в багатьох доступних джерелах. Членство в асоціації дозволяє підтримувати міжнародні зв'язки, контакти з великими вантажовласниками, і перевізниками, трейдерами і їхніми об'єднаннями, впливати на законодавчі органи з метою своїх законних інтересів, одержувати необхідну інформацію з питанням своєї діяльності, кваліфіковану правову підтримку, брати участь у системі професійного навчання і підвищення кваліфікації. Прагнучи підкреслити необхідність високого професійного рівня експедиторської фірми, відзначимо, що в даний час усе більший розвиток у світі здобувають перевезення по формулі «від дверей до дверей» чи змішані перевезення, коли всі проблеми,

зв'язані з доставкою вантажу з пункту відправлення в пункт призначення, бере на себе одна особа — найчастіше експедитор. Причому цей експедитор працює не як агент відправника вантажу чи перевізника, а як самостійно діюча особа, що видає єдиний транспортний документ на все перевезення — коносамент на змішане перевезення. Видаючи цей документ, експедитор приймає вантаж під свою відповідальність на весь час перевезення. Це означає, що вантажовласнику, у випадку ушкодження вантажу, не прийдеться «ходити» по перевізниках, що здійснював окремі етапи перевезення, а потрібно усього лише звернутися до експедитора. Це вищий рівень експедирування і досягти його може далеко не кожний.

Таким чином, можна зробити висновок, що використання логістики в транспортному процесі не тільки сприяє його покращенню, а також і підвищенню рівня сервісу, що надається клієнтам.

Стаття надійшла до редакції 25.01.2007

УДК 658.8

О. В. Кирилова, аспірант

РОЗВИТОК МАРКЕТИНГУ ТУРИСТИЧНИХ ОБ'ЄКТІВ — ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД

Розкрито зарубіжний досвід реалізації регіональної маркетингової політики в сфері туризму.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: туризм, маркетинг, бюро, туристи.

Становлення відносин ринкової системи в туристичній галузі України розкриває значення регіонів у розбудові економічної потужності держави. Важливу роль у проведенні економічних трансформацій починають відігравати територіальні системи, які розширюють функції і завдання країв в ефективному використанні всього наявного ресурсного потенціалу.

Невід'ємною складовою регіональної маркетингової політики в туризмі стає його розвиток і вдосконалення.

Туризм створює багатогранний продукт: він включає житло, транспорт, ресторани, магазини, й інші частини суспільної інфраструктури.