

Література

1. Пустотін В. 10 років будування брендів в Україні // Слідопит // www.Sledopyt.com.ua
2. Людковская А. Бренд работодателя или бренд персонала. — www.advertology.ru
3. Акімова Л. Характеристика бренду як форми ідентифікації товарів. — www.nuvm.ru
4. Госанова С. П'ять правил проведення маркетингового дослідження. — www.internet.dn.ua
5. Глотова М. Встряски для бренда. — www.ipvtv.com
6. Чернозуб О. Стоимость бренда: реальность превосходит мифы // Маркетинг и маркетинговые исследования. — № 1—2. — С. 43—44. — 2003 г.

Стаття надійшла до редакції 08.06.2009 р.

УДК 334.716

Е. И. Сущева, аспірантка Одеського державного економічного університету

РОЛЬ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОСРЕДНИКА В УПРАВЛЕНИИ КОНТЕЙНЕРНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ

АННОТАЦИЯ. Сделан анализ современного состояния контейнерных перевозок и роль логистического посредника в их управлении. Рассмотрены составляющие данного процесса, а именно: существующие системы транспортировки контейнеров, роль логистического посредника в доставке грузопотока, а также влияние объемов контейнерных перевозок на планирование производственного процесса логистического посредника.

Evaluation of current status of containers transportation and evaluation of the role of logistic operator is done. Following parts of this process were observed: existing systems of containers transportation, role of logistic operator in delivery of the cargo traffic and influence of containers valume on the planning logistic operator's work activity.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА. Контейнерные перевозки, хранение, перевалка, контейнеризация грузов, управление, логистический посредник, линейный агент, судоходные контейнерные компании, трансконтинентальное сообщение, транспортный коридор, Азиатско-Тихоокеанский регион.

Контейнерные перевозки — один из современных и наиболее экономичных видов доставки грузов, используемых в трансконтинентальном сообщении. Применение контейнеров повышает эффективность смешанных или мультимодальных перевозок, так

как позволяет снизить затраты, связанные с перевозкой, хранением и перевалкой грузов [2].

Универсальность контейнерных перевозок грузов является одной из причин роста популярности данного способа доставки. Линейный сервис по доставке грузов удобен и для судовладельцев, и для грузоотправителей. Кроме того, номенклатура грузов, которые можно перевозить в контейнере, действительно очень обширна, что в результате делает «универсальные контейнеры» привлекательным способом транспортировки даже для тех грузовладельцев, которые раньше использовали другие виды транспорта.

Основной внешний фактор в условиях глобализации экономики и углубления международного разделения труда — ежегодное увеличение объема товарооборота между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Европы на 25—30 % [3]. Как неизбежное следствие — развивается контейнеризация грузов. Сегодня объектами контейнерной транспортировки являются товары практически любой глубины переработки — от сырья и полуфабрикатов до конечного высокотехнологичного продукта. Очевидно, что этот общемировой процесс и есть главная внешняя предпосылка развития контейнеропотоков на направлении Тихий океан — Черное море.

На нынешнем этапе контейнеризация стала генеральным направлением развития мировой системы перевозки грузов. В общем объеме грузоперевозок контейнерные перевозки достигли уже 55 %. По прогнозам, этот показатель в 2010 году составит 70 %.

Учитывая вышеизложенное, были рассмотрены составляющие процесса доставки грузов, влияющие на степень эффективности мировых контейнерных перевозок и роль логистического посредника в их управлении.

Рассмотрим существующие системы транспортировки контейнеров.

Как известно, грузы в контейнерах доставляются железнодорожным, морским, речным и автомобильным транспортом. Все эти виды транспорта имеют свои особенности. Они различаются по степени развития регионального размещения, по уровню технической оснащенности и условиям эксплуатации, возможностям освоения грузопотоков по провозной способности на отдельных направлениях и участках, по техническим параметрам и технико-экономическим показателям [5].

Использование железно-дорожного транспорта на ряду с положительными сторонами, имеет ряд существенных недостатков. Во-первых, строительство железных дорог требует больших ка-

питаловложений. Во-вторых, ограниченность пропускной способности одного грузового маршрута, что определяется количеством локомотивов, тепловозов, платформ.

Морской вид транспорта, по-сравнению с другими видами транспорта, в частности, железнодорожным, обладает рядом следующих технико-технологических особенностей, определяющих, в отдельных случаях его преимущество:

- обеспечение массовых межконтинентальных транспортных связей, экспортно-импортных межгосударственных перевозок, в том числе контейнеров;

- использование естественных водных путей, что не требует затрат по их содержанию или поддержанию в эксплуатационном состоянии (кроме каналов);

- неограниченная пропускная способность естественных водных путей перевозки контейнеров (ограничения пропускной способности определяются лишь пропускной способностью контейнерных терминалов, грузоподъемностью и другими показателями подвижных средств флота);

- незначительные расход топлива и затраты энергии, так как морские пути не связаны с рельефом местности, и поэтому не требуют затрат энергии на преодоление силы тяжести, которая возникает, например, на железных дорогах;

- более низкая, чем на других видах транспорта, себестоимость перевозок на больших расстояниях.

К недостаткам морского транспорта при перевозках контейнеров относятся:

- зависимость его работы от природно-климатических и навигационных условий;

- необходимость значительных затрат на доставку контейнеров в порты погрузки и последующее их продвижение от портов прибытия до потребления другими видами транспорта, осуществление дополнительных погрузо-разгрузочных операций;

- создание береговых морских контейнерных терминалов для перевалки контейнеров, а также создания складских помещений для хранения контейнеров на терминалах.

Речной транспорт является важным звеном единой транспортной системы. Ему присущи следующие технико-технологические особенности:

- возможность его использования для доставки контейнеров потребителям как внутри страны, так и за ее пределами;

- большая пропускная способность естественно сложившихся речных путей, особенно глубоководных рек;

— отсутствие необходимости создания специальных дорогостоящих сооружений как следствие сравнительно меньшие капиталовложения.

География функционирования речного транспорта, в основном, ограничивается бассейном рек Днепра и Дуная, а также прибрежными водами Черного моря, что позволяет доставлять контейнеры в речные и морские порты ряда стран Центральной и Юго-Восточной Европы.

К существенным недостаткам речного транспорта следует отнести:

— зависимость его работы от естественно-географических и природно-климатических условий, и, как следствие, возможность перевозок только в течение навигационного периода;

— небольшая, по сравнению с другими видами транспорта, скорость перевозок.

Автомобильный транспорт обладает также рядом технико-технологических особенностей, обуславливающих его интенсивное развитие и широкое использование во всех отраслях народного хозяйства, в том числе и по доставке контейнеров. К таким особенностям относятся:

— осуществление доставки контейнеров от терминалов непосредственно получателям;

— доставка с высокой скоростью сравнительно небольших объемов контейнеров на значительные расстояния;

— большая маневренность, мобильность, проходимость, обеспечивающие планомерную доставку контейнеров потребителям фактически в любое время;

— наиболее экономичное использование на коротких расстояниях.

К недостаткам автомобильного транспорта следует отнести:

— высокие затраты, связанные с эксплуатацией;

— низкая провозная способность автомобильных платформ;

— зависимость от наличия и технического состояния автомобильных дорог, разветвленности на территории обслуживания.

Далее рассмотрим роль логистического посредника в доставке грузопотока.

Повышению грузопотока контейнеров через морские порты способствует развитие сети линейных агентов крупных судовладельческих компаний, развитие инфраструктуры портов, значительное удешевление стоимости перевозки.

Специфика предпринимательской деятельности по перевалке контейнерных грузов из-за ограниченного времени свободного

хранения предполагает работу в тесном контакте с многочисленными контрольными и разрешительными организациями.

Оптимизация работы сектора контейнерных перевозок заключается в использовании эффективного и интегрального, с точки зрения затрат, способа проектирования и управления системой доставки грузов. Решение данной проблемы должно учитывать следующие особенности: недостатки современного состояния транспортной системы Украины, сохранение уже разработанных в современных условиях методов управления перевозками, а также разработку научно-обоснованных предложений относительно формирования системы доставки грузов, удовлетворяющей таким критериям потребителей, как регулярность и надежность транспортных связей, сохранность грузов и безопасность перевозок, сроки и стоимость доставки.

Научно-технический прогресс в экономике индустриально-развитых стран привел к необходимости решения многоальтернативных и оптимизационных задач, таких, например, как выбор вида транспорта, оптимизация размещения производства и складов, оптимальная маршрутизация, управление запасами груза [1].

Рынок международных контейнерных перевозок представляет собой рынок с развитой конкуренцией. Несмотря на то, что здесь работают около двадцати крупнейших морских контейнерных перевозчиков, основной задачей которых является извлечение и максимизация прибыли из контейнерного судоходства, морская составляющая — это всего лишь элемент комбинированной (мультимодальной) перевозки. Помимо перевозки по морю, контейнер должен быть доставлен сухопутным транспортом отправителю (для загрузки) и получателю (для выгрузки). Подобные услуги предлагают многочисленные поставщики, и не всегда, судоходные контейнерные компании являются лидерами и в этой области. Более того, большинство морских контейнерных перевозчиков отказались от осуществления такого рода деятельности, так как ее затратная часть превышает предельные издержки на комбинированную перевозку. Поэтому, в этом сегменте контейнерных перевозок появляются посредники, к числу которых можно отнести уже порядка тридцати крупных компаний, занимающихся транспортно-экспедиционной деятельностью. Обладая необходимым опытом работы в сфере сухопутных перевозок грузов и развитой базой поставщиков услуг, экспедиции успешно конкурируют с крупнейшими морскими контейнерными перевозчиками, предлагая весь комплекс услуг по доставке контейнерных грузов.

Логистический посредник в процессе управления контейнерными перевозками должен выделять следующие prerogatives: анализ возможностей поставщиков, выбор системы доставки и анализ доставки, в результате которого происходит оценка общей стоимости доставки, включая погрузку, выгрузку, складирование, разработку методов сокращения транспортных расходов, контроль качества предоставляемых услуг.

Следующая составляющая данного процесса — это влияние объемов контейнерных перевозок на планирование производственного процесса логистического посредника.

Контейнерные перевозки являются наиболее дешевым способом доставки грузов — особенно для компаний, оперирующих небольшими партиями товара, а также очень удобны, потому что контейнер легко перемещается с судна на контейнеровоз или железнодорожную платформу. Для владельцев терминалов — это высокодоходный бизнес.

По мере роста объемов контейнерных перевозок доля транспортных расходов в конечной цене товаров понижается в среднем с 11 до 2 %.

В настоящее время контейнернизация тарно-штучных грузов в мире достигает 55—58 %. Таким образом, растут и мировые контейнерные перевозки — в среднем 9 % в год. В ближайшие 10 лет эти темпы сохранятся на том же уровне, отличаясь лишь по регионам.

Известно, что эффективность производственных процессов логистических посредников существенно зависит от объемов осваиваемых грузопотоков и применяемых способов доставки грузов. Однако, функционирование логистических посредников также во многом зависит и от внешних факторов — объемов экспорта и импорта, притока и оттока инвестиций, колебаний конъюнктуры мирового рынка. Без учета внешних аспектов трудно достичь устойчивого роста контейнерных перевозок через территорию Украины, поэтому анализ влияния внешне-экономической среды на деятельность логистического посредника предполагает принятие во внимание многочисленных факторов.

Контейнерные перевозки являются одним из перспективных направлений развития и увеличения объема транзитных перевозок.

Учитывая, что через Украину пролегает три европейских транспортных коридора, развитие контейнерных перевозок важно для экономики страны. Выходы к Азовскому и Черному морям, а также наличие девятнадцати морских торговых портов дают Украине неоспоримые преимущества [4].

Наряду с морскими перевозками в Украине, возможно также осуществлять большой объем перевозок контейнеров железнодорожным транспортом. Достижение значительных результатов напрямую связано с увеличением пропускной способности двух основных контейнерных портов Украины — Одесского и Илличевского.

Паромная переправа Поти—Батуми—Варна—Илличевск, которая функционирует при участии Одесской железной дороги, является составляющей международного транспортного коридора «ТРАСЕКА», который используют страны Закавказья (Азербайджан, Армения), Иран, Афганистан и другие страны Азии.

Таким образом, Украина имеет все возможности утвердиться в звании крупного перевозчика контейнеров. Развитая портовая инфраструктура и создание в Украине постоянных линий железнодорожных поездов, осуществляющих контейнерные и контейнерные перевозки, при их согласованном использовании значительно сокращают время и стоимость перевозки контейнеров.

При этом особенно актуальными являются вопросы создания благоприятных условий прохождения транзитных контейнеров через таможенные пространства Украины. Сохранение существующего положения может привести к потере значительных объемов транзита контейнеров из стран Азии.

Литература

1. *Боделан И. В.* Модели оптимального распределения грузопотоков в транспортных логистических системах // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: Збірник наукових праць. Випуск 3. — Одеса: ОНМУ, 2002.

2. *Воеводский Е. Н., Лапкина И. А., Морозова И. В.* Современные направления научных исследований проблем управления развитием транспортных систем // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем. — Одеса: ОНМУ, 2001. — № 1.

3. *Воробьев Ю. Л.* Позиции Украины на евро-азиатском рынке транспортных услуг: проблемы и приоритеты // Сборник докладов 3-ей Международной конференции «Транспорт — в XXI век». (21 — 22 октября 1998 г.). — Одесса: Судоходство, 1998. — С. 142—150.

4. Концепция формирования и развития сети международных транспортных коридоров на территории государств содружества // Вестник ЕАТС. — 2003. — № 5.

5. *Шутенко Т. Н.* Оптимизация структуры и функционирования логистической системы доставки нефти и нефтепродуктов // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем. Вип.4. — Одеса: ОНМУ, 2002.

Стаття надійшла до редакції 01.06.2009 р.