

УДК 339.922:37

Пішенін І.К.
кандидат економічних наук,
заступник начальника Інспекції
з питань підготовки та дипломування моряків

ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПРОДУКЦІЇ АГРОПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ

FEATURES OF ORGANIZATION OF TRANSPORT TRANSPORTATION OF AGRICULTURAL COMPLEX PRODUCTS

АНОТАЦІЯ

У статті представлено особливості організації транспортних перевезень продукції агропромислового комплексу. Визначено головні відмінності процесу транспортування агропромислової продукції та різні технології доставки. Наведено основні принципи організації транспортних перевезень як інфраструктурної основи. Вибір траєкторії руху представлено як комплексне завдання, де враховуються фізико-географічний фактор та техніко-екологічні можливості організації процесу транспортування агропромислової продукції.

Ключові слова: транспортні перевезення, агропромисловий комплекс, інтермодальні перевезення, технологічна схема.

АННОТАЦИЯ

В статье представлены особенности организации транспортных перевозок продукции агропромышленного комплекса. Определены главные отличия процесса транспортировки агропромышленной продукции и различные технологии доставки. Приведены основные принципы организации транспортных перевозок как инфраструктурной основы. Выбор траектории движения представлен как комплексная задача, где учитываются физико-географический фактор и технико-экологические возможности организации процесса транспортировки агропромышленной продукции.

Ключевые слова: транспортные перевозки, агропромышленный комплекс, интермодальные перевозки, технологическая схема.

ANNOTATION

The article presents the peculiarities of the organization of transportation of products of the agro-industrial complex. The main differences between the process of transportation of agricultural products and various delivery technologies are determined. The basic principles of organization of transport transportations as an infrastructure basis are given. The choice of the trajectory of motion is presented as a complex task, which takes into account the physico-geographical factor and technical and environmental capabilities of organizing the process of transporting agro-industrial products.

Keywords: transport, agro-industrial complex, intermodal transportation, technological scheme.

Постановка проблеми. Транспортне забезпечення агропромислового комплексу є невід'ємним складником як виробничого процесу, так і власне постачання продукції кінцевому споживачеві. Процес поставки агропромислової продукції набуває особливого значення з огляду на безпосередній вплив на якість показників готової продукції. Успішна організація транспортних перевезень вимагає значних витрат і складного планування, будучи багатограничним процесом, що залежить від великої кількості як зовнішніх, так і внутрішніх чинників. І саме тому організація транспортних перевезень, складником якої є оптимізація

рівня витрат, є одним із найскладніших та найважливіших елементів агропромислового комплексу в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У працях вітчизняних та зарубіжних учених глибоко опрацьовано питання сутності транспортного сервісу, діагностики та оцінювання його рівня, зокрема, таких як Д. Бауерсокс, А.В. Войчак, В.А. Герцик, Є.В. Голубін, Д. Клосс, Е. Кофлан, Ф. Котлер, О.М. Тридід, Л. Штерн, В.Г. Щербак та ін. Проблеми транспортного забезпечення діяльності підприємства, які становлять підґрунтя діагностики транспортного сервісу як його складника, розглянуті в працях таких вітчизняних та зарубіжних науковців, як: Х.М. Беспалюк, О.А. Біловодська, О.Б. Гірна, Є.В. Крикавський, Д.М. Ламберт, Р.Р. Ларіна, П.Р. Левковець, Л.Ю. Михальчук, М.А. Окландер, Дж.Р. Сток, Н.І. Чухрай, Т.В. Шарчук, Л.Я. Якимішин, О.М. Ястремська та ін. Дослідження цих та інших науковців є вагомим підґрунтям для подальших досліджень, але більш докладного аналізу та вивчення потребують питання формування чіткого методичного підходу до ефективної організації транспортних перевезень в агропромисловому комплексі. Актуальність зазначених питань, їх важливість, практична значущість та недостатнє вивчення зумовили вибір теми дослідження.

Мега статті полягає у розробленні теоретичних та науково-методичних засад організації транспортних перевезень в агропромисловому комплексі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Особливістю перевезень агропромислової продукції є перевезення вантажів у міжнародному сполученні декількома видами транспорту на підставі єдиного перевізного документа з передачею вантажів з одного виду транспорту на інший у пунктах перевалки в єдиній вантажній одиниці (або транспортному засобі) без участі вантажовласника [1, с. 523].

Об'єктом процесу перевезення стає інтермодальна вантажна одиниця, яка, згідно з міжнародними вимогами, допускає митне пломбування вантажу, який у ній знаходиться. Технологічною основою організації тимчасових інтермодальних перевезень вантажів служать

контейнери міжнародного стандарту ISO, при цьому можуть використовуватися й інші вантажні одиниці, наприклад трейлери, контейнери, пакети і блок-пакети вантажу, змінні кузова, які відповідають міжнародним чи регіональним стандартам і дають змогу застосовувати комплексну механізацію перевантажувальних робіт в пунктах перевалки.

Мультимодальні перевезення позиціонуються щодо інтермодальних як прямі змішані перевезення двома і більше видами транспорту, які відбуваються, переважно, на території країни. Юнімодальні перевезення – як прямі перевезення одним видом транспорту. Особливості типологічних елементів, що знаходяться на нижніх щаблях, відповідають своїм назвам і окремих коментарів не потребують [2]. Разом із тим слід зазначити, що такий варіант типологізації – не єдиний в теорії транспортних перевезень. Автори акцентують увагу на приставку *inter*, що в перекладі з англійської означає «між», але не завжди має міжнародний контекст. Альтернативне трактування цього поняття з урахуванням дії погоджувальних правових регламентів приводиться нами для того, щоб показати можливість вибору рішень з урахуванням просторово-часових умов організації процесу перевезення агропромислової продукції та експлуатаційно-економічних вимог замовників, оскільки кожен вид перевезення володіє специфічними особливостями в технології, організації і реалізує певну технологічну схему доставки. З цього погляду головні принципи організації транспортних перевезень повинні бути конкретизовані з урахуванням відповідної технології доставки для інтермодальних перевезень:

- доставка вантажів «від дверей до дверей»;
- висока швидкість перевезення і мінімальний час доставки вантажів;
- «саме вчасно» і жорсткі терміни доставки вантажів;
- інтермодальні перевезення транзитних вантажів;
- гнучкий підхід до запитів клієнтів;
- стабільний графік руху й абсолютна надійність доставки;
- конкретні обсяги відправки, малі серії та партії, малі склади.

Іншими словами, організація транспорту передбачає реалізацію принципів організації транспортних перевезень і забезпечується спільною дією, паритетності вимог подачі транспортних об'єктів у відповідний час, потрібне місце, у необхідній формі зберігання і за прийняттого рівня витрат.

У комплексі всі ці позиції необхідні для досягнення оптимальної, надійної й ефективної організації транспорту в інтересах обслуговування споживачів агропромислового комплексу.

Транспортний потік, представлений рухом транспортних засобів, набуває своєї доцільності

на вантажному транспорті як технічне забезпечення матеріального потоку. Матеріальний потік за невеликим винятком формується транспортним потоком і є похідним від нього: параметри руху транспортного потоку зумовлюють параметри руху матеріального потоку. Так, траєкторія, швидкість руху об'єктів матеріального потоку повністю збігаються з аналогічними параметрами транспортного потоку: кожен окремих матеріальний об'єкт, завантажений у транспортний засіб, переміщується саме з тією швидкістю, з якою рухається цей об'єкт транспортного потоку; інтенсивність матеріального потоку залежить від параметрів завантаження об'єктів транспортного потоку. Іншими словами, матеріальний потік у транспортній сфері є інтегрованим за транспортним потоком, і тому найважливішою проблемою в організації транспортних перевезень була й залишається проблема завантаження транспортних засобів, вирішення якої покладається на транспортну логістику і належить до її компетенції: формування вантажного потоку, а точніше – перетворення матеріального потоку у вантажний потік. У сферу цієї компетенції входять створення «вантажних одиниць» і консолідація вантажів незалежно від того, хто саме є вантажовідправником і вантажоотримувачем.

Вирішальним у цьому питанні стає географічна відстань пунктів відправлення і призначення об'єктів, що транспортуються. При цьому формування транспортного потоку і консолідація транспортних засобів за видами транспорту належать до компетенції організації транспорту. Разом консолідація вантажів і транспортних засобів служить вирішенню проблеми завантаження і підвищення показників використання транспортних засобів у системі агропромислового комплексу.

Організація транспортних перевезень розглядається інфраструктурою і забезпечує рух вантажного потоку, а також постає сервісним потоком, і це дає підставу помістити його в один ряд із вантажним, фінансовим та інформаційним потоками в структурі інтегрованого транспортного потоку [3, с. 21]. Це здійснюється у формі фінансового покриття власних витрат вантажовідправника або вантажоотримувача на доставку товарно-матеріальних цінностей за зазначеною адресою або у формі оплати послуг спеціалізованих транспортних компаній. Аналогічний висновок можна зробити і щодо інформаційного потоку, маючи на увазі автономний рух транспортної документації та документації, що супроводжує вантаж. Зазначена автономність може бути забезпечена роботою експедиційної служби (вантажовідправника, вантажоотримувача або спеціалізованих компаній), у зв'язку з чим у структурі інтегрованого транспортного потоку з'являється додатково вальний сервісний потік (експедиторські послуги), а в складі фінансового потоку – додатковий складник, що забезпечує фінансове покриття власних витрат

на експедирування вантажів або оплати послуг експедиторських компаній. Схеми організаційної взаємодії учасників організації транспортних перевезень агропромислової продукції регулюються правовими відносинами, які виникають за умовами договорів перевезення вантажів і транспортної експедиції. У рамках питань, що розглядаються, вони набувають значимості у зв'язку з поділом компетенції в управлінні ризиками, зокрема розподілом відповідальності за збереження транспортних засобів та вантажів на траєкторії руху.

Відповідно до вищевикладеного, вибір траєкторії руху, або маршрутизацію, слід розглядати як комплексне завдання організації транспортних перевезень. Організація транспортування, у тому числі консолідація транспортних засобів, опрацьовується в рамках окремих видів транспорту (автомобільне, залізничне, морське перевезення та ін.), а консолідація видів транспорту відноситься цілком до організації транспортних перевезень. Одне з прогресивних рішень цього питання пов'язується з використанням універсальних (із погляду організації транспортування окремими видами транспорту) пакувальних засобів, якими є, зокрема, контейнери, і застосування спеціальних технологій обробки контейнерних вантажів, будівництво термінальних вузлів та інших об'єктів транспортної інфраструктури. Наслідком консолідації видів транспорту постає розвиток модальних перевезень із варіантами інтермодальних, мультимодальних, комбінованих. У реальності організація модальних вантажоперевезень належить до організації транспортних перевезень і вирішує завдання пошуку найбільш економічних рішень у сфері маршрутизації вантажів: обґрунтування траєкторії руху вантажного потоку, у тому числі консолідованого за видами транспорту.

У цілому запропонований методичний прийом може отримати подальший розвиток у справі напрацювання переліку компетенцій у сфері організації транспортних перевезень агропромислової продукції, у тому числі через постановку завдань управління з урахуванням розмежування цільових пріоритетів управління товарними і вантажними потоками за прикладом завдання скорочення порожнього пробігу і підвищення показників використання транспортних засобів (організація транспорту).

Матеріальний потік у системі транспортних перевезень знаходить форму вантажного потоку, при цьому потокоутворюючим об'єктом розглядається вантажна одиниця, що знаходяться в стані руху матеріальні цінності, завчасно підготовлені до нього відповідно до вимог замовника (відсортовані, розфасовані, укомплектовані, упаковані та інші об'єкти). Трансформація матеріальних об'єктів у вантажні одиниці особливо актуальна для організації мультимодальних перевезень, що здійснюються декількома видами транспорту на основі одного договору. Вирішення завдання організації транспорту-

них мультимодальних перевезень відповідає узгодженим інтересам вантажоотримувачів і вантажовідправників і полягає у тому, щоб забезпечити корисність місця кожної окремої вантажної одиниці. У світлі постановки такого завдання під час організації транспортних перевезень агропромислової продукції необхідно враховувати низку факторів. При цьому основна складність полягає у тому, щоб визначити основні фактори й ознаки, що є визначальними до самого транспорту як інфраструктурної основи транспортних перевезень.

1. Просторовий, або фізико-географічний, фактор – співвідноситься з фізичним середовищем, де відбувається транспортування – процес переміщення вантажу між пунктами відправлення та призначення, а також ураховує географію шляху.

Очевидно, що такий фактор пов'язаний із здійсненням права власності, тому допускає варіант розмежування правомірністю власника і користувача, наприклад на умовах лізингу (фрахт морського чи річкового судна, чартер повітряного судна, оренда автомобіля і т. п.), наслідком застосування якого стає логістика транспорту, що знаходиться в лізингу.

2. Техніко-технологічний і процесний фактор – визначає зміст і техніко-технологічні можливості організації процесу транспортування агропромислової продукції.

Головна відмінність процесу транспортування агропромислової продукції визначається швидкістю пересування транспортних засобів. За цих міркувань у системі перевезень наземним транспортом слід розрізняти транспортування автомобільним та залізничним транспортом. Історично буде справедливим, якщо в даній класифікації окрему групу співвіднести з гужовим транспортом.

У класифікації логістики водного транспорту слід розрізняти перевезення морським і річковим транспортом. Таку класифікацію можна розглядати як базову, більш загальну щодо класифікації за видами використовуваних транспортних засобів, а відмінності бачити в тому, що перевезення з використанням рухомих транспортних засобів оперує двома співіснуючими потоками – потоком транспортних засобів (транспортним потоком) і матеріальним потоком (вантажопотоком). Витратний, економічний аспект також важливий у системі транспортних перевезень, як і швидкість переміщення.

Транспортні перевезення агропромислової продукції повинні забезпечити, крім інших аспектів корисності, захищеність процесу транспортування. Виходячи з прецедентів, створених в інженерних науках і на практиці перевезення вантажів агропромислового комплексу спеціалізованими за видами транспорту транспортними засобами, наприклад транспортування навалочних або сипучих вантажів судовими баржами, контейнерні перевезення

автотранспортом та ін. Перевезення вантажів універсальними транспортними засобами, або логістика змішаного перевезення, наприклад судами класу «річка – море». Побудова процесної класифікації організації транспортних перевезень стає необхідною у зв'язку з переходом від управління потоками до управління бізнес-процесами, де проміжною ланкою постає управління технологічними процесами й операціями. З технологічного погляду процес транспортування, крім власне перевезення, включає операції під час роботи з транспортним засобом (завантаження – розвантаження), операції термінальної і складської обробки на транспорті та ін. З організаційного – передбачає збір і обробку замовлень на транспортування, формування вантажних одиниць, адресних партій відправки, відправку і приймання вантажів, підтримку запасів на транспорті, документальний супровід вантажопотоків та ін. З юридичного погляду – припускає (за необхідності) висновок договорів, що регламентують взаємовідносини вантажовідправників, вантажоодержувачів, транспортних організацій та інших організацій транспортного сервісу.

Висновки. Таким чином, управління організацією транспортних перевезень у системі

агропромислового комплексу забезпечує рух вантажного потоку, а також постає сервісним потоком, і це дає підставу помістити його в один ряд із вантажним, фінансовим та інформаційним потоками в структурі інтегрованого транспортного потоку.

Системою організації транспортних перевезень агропромислової продукції є система управління транспортними потоками, де враховані види транспорту з чітко визначеними факторами і принципами для досягнення сталого розвитку агропромислового комплексу на інноваційній основі.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Гайдабрус Н.В. Аналіз стану та тенденцій рівня логістичного сервісу в Україні. Інновації у маркетингу та менеджменті: монографія; за заг. ред. д. е. н., проф. С.М. Ілляшенка. Суми: Папірус, 2013. С. 521–530.
2. Кириллов Ю.И., Кириллова Е.В. Смешанные перевозки в условиях интеграции транспортных коммуникаций: проблемы терминологии. URL: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Mzurts/2011_17/files/t1705.pdf.
3. Левиков Г.А., Тарабанько В.В. Интермодализм как транспортная концепция. Транспорт: наука, техника, управление. 2006. № 3. С. 19–23.