

УДК 339.9.330

Пишенин І.К.

кандидат економічних наук,
заступник начальника Інспекції з питань підготовки
та дипломування моряків

ГОЛОВНІ ПРИНЦИПИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СИСТЕМНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПРОДУКЦІЇ АПК

У статті узагальнено головні підходи до системної організації транспортних перевезень, доведено важливу роль реалізації принципів формування транспортної мережі, які включають єдиний комерційно-правовий режим формування і обслуговування вантажопотоків, вдосконалення правил перевезень продукції АПК на всіх видах транспорту з метою підвищення ефективності транспортної системи, комплексне фінансово-економічне забезпечення функціонування системи, використання технологій інформаційного обміну для спостереження за рухом вантажопотоків та передачі інформації про вантаж, застосування режимів організаційно технологічного сполучення транспортних ланцюгів. Обґрунтовано пріоритетність впровадження алгоритму ефективності формування перевезень за видами транспорту, що дозволяє раціонально використовувати транспортні ресурси при здійсненні перевезення продукції АПК.

Ключові слова: системна організація, транспортні перевезення, трансформація, продукція АПК, мультимодальні вантажоперевезення.

ГЛАВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СИСТЕМНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПРОДУКЦИИ АПК

Пишенин И.К.

В статье обобщены главные подходы к системной организации транспортных перевозок, доказано важную роль в реализации принципов формирования транспортной сети, включающие единственный коммерчески-правовой режим формирования и обслуживания грузопотоков, совершенствование правил перевозок продукции АПК на всех видах транспорта с целью повышения эффективности транспортной системы, комплексное финансово-экономическое обеспечение функционирования системы, использование технологий информационного обмена для наблюдения за движением грузопотоков и передачи информации о грузе, применения режимов организационно-технологического сообщения транспортных цепей. Обосновано приоритетность внедрения алгоритма эффективности формирования перевозок по видам транспорта, позволяет рационально использовать транспортные ресурсы при осуществлении перевозки продукции АПК.

Ключевые слова: системная организация, транспортные перевозки, трансформация, продукция АПК, мультимодальные грузоперевозки.

MAIN PRINCIPLES FOR PROVIDING SYSTEM ORGANIZATIONS OF TRANSPORT TRANSPORTATION OF APP PRODUCTION

Pishenin I.

The article summarizes the main approaches to the systematic organization of transport operations, demonstrates the important role of implementation of the principles of the formation of the transport network, which include a single commercial and legal regime for the formation and maintenance of freight traffic, improve the rules of transportation of agricultural products in all types of transport in order to increase the efficiency of the transport system, integrated financially-economic provision of the functioning of the system, the use of information exchange technologies to monitor the movement of freight the transfer of cargo information, the application of modes of organizational and technological communication of transport chains. The priority of introduction of the algorithm of efficiency of transportation formation by types of transport is substantiated, which allows rational use of transport resources in the transportation of agricultural products.

Keywords: system organization, transportation, transformation, products of agroindustrial complex, multimodal cargo transportation.

Постановка проблеми. Протягом тривалого періоду часу аграрні підприємства у процесі господарської діяльності отримують фінансові результати, які носять або негативний характер (збитки), або позитивний (прибуток), але розмір цього позитивного результату залишається далеко від бажаного, а й від мінімально допустимого. Це пов'язано з великими витратами на транспортні перевезення продукції

АПК. Однією з причин виникнення кризової ситуації в процесах перевезення продукції АПК є низький рівень системи управління транспортними перевезеннями, тобто складовими цієї системи, послідовності дій, вибору видів транспорту, недооцінки чинників, що впливають на ефективність системи транспортних перевезень. Саме некваліфіковані дії операторів, що координують систему транспортних перевезень

зумовлюють значні негативні фінансові наслідки аграрних підприємств.

Система транспортних перевезень продукції АПК є індивідуальною для кожного підприємства, що зумовлено потребою врахування особливостей його продукції, виду і вимог до транспортування та специфіки транспортної мережі, яку формує оператор. Тому дуже актуальним є розробка ефективної системи транспортних перевезень та реалізація головних принципів забезпечення управлінських заходів при транспортуванні продукції АПК та оптимізації фінансових витрат на для забезпечення зростання прибутковості та економічного розвитку підприємства з використанням спеціального інструментарію транспортної системи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Особливості формування системи транспортних перевезень досліджували багато вітчизняних і зарубіжних економістів та фахівців. Вагомий внесок у розвиток даної наукової проблематики зробили Уолш К., Коупленд Т., Коллер Т., Муррін Д., Мартин Джон Д., Петти Вільям ДЖ., Рапопорт А. Питання забезпечення економічної ефективності транспортної галузі досліджується великою кількістю вчених як зарубіжних так і вітчизняних – Белоусов В.Л., Блекмор К., Бобильова А.З., Брю С.Л., Букерт Д., Григор'єва Н.С., Гіблер Т., Ігольніков Г.Н., Кларк Я., Книш М.І., Ковалевський М.А., Кокінз Г., Лифиц І.М., Ликова Л.М., Макконнел К.Р., Молчанов І.Н., Мисляева І.М., Меннінг Н. та ін. Однак, поєднання цих напрямків, тобто використання ефективності формування транспортних мереж в системі управління перевезенням продукції АПК стати продуктивним кроком в процесі забезпечення фінансової ефективності транспортних ресурсів.

Метою даного дослідження є розробка головних принципів забезпечення системної організації перевезення продукції АПК.

Виклад основного матеріалу дослідження. Стратегія розвитку агропромислового комплексу є сполучною ланкою між цілями підприємства та існуючими проблемами, а її формування покликане залучити всі необхідні ресурси з урахуванням вимог внутрішнього і зовнішнього середовища. Ключовою складовою сталого розвитку агропромислових підприємств є ефективне використання транспортної складової, щодо перевезення продукції АПК. Мультимодальні вантажоперевезення стають реальною ознакою використання потенціалу синергії транспортних перевезень. На практиці мультимодальний ланцюг постає конкретним варіантом побудови транспортного ланцюга, в якому крім комбінації транспортних мереж має місце комбінація видів транспорту. В результаті конфігурація мультимодального ланцюга являє собою управлінське рішення задачі транспортних перевезень, обґрунтування якого має бути виконано із застосуванням комплексного критерію ефективності, що акумулює в собі ряд вимог.

Інтереси замовника включають наступні вимоги:

- мінімальні витрати на транспортування;
- заданий час доставки вантажу (транзиту);
- максимальна надійність і безпека;
- мінімальні витрати (збитки), пов'язані з втратами в дорозі.

Рекомендацією до прийняття рішень служать порівняльні характеристики окремих видів актуальних в даний час.

Інтереси виконавця фіксують вимоги:

- максимального завантаження транспортних засобів;
- мінімальної довжини маршруту;
- часу простоїв у зв'язку з обробкою вантажу в пунктах перевалки.

З цієї суто прагматичної точки зору доводиться констатувати, що у науковій інтерпретації даного поняття єдиного підходу до визначення до теперішнього часу не вироблено, чим пояснюється багато в чому відсутність законодавчих імперативів реально існуючого інституту. Так, вживане у визначенні мультимодальних транспортних перевезень словосполучення «змішані перевезення» в законодавстві відсутні. У текстах окремих транспортних статутів і кодексів присутня близька за змістом лексична конструкція «пряме змішане сполучення», зі змісту якої зрозуміло, що прямими змішаними називаються перевезення, здійснені в межах території України кількома видами транспорту, за єдиним транспортним документом (транспортною накладною), оформленому на весь маршрут прямування [1, с. 527; 6, с. 59; 7 с. 89]. Цей же сенс встановлюється правопорядок: «взаємини транспортних організацій при перевезенні вантажів, пасажирів і багажу різними видами транспорту за єдиним транспортним документом (пряме змішане сполучення), а також порядок організації цих перевезень визначаються угодами між організаціями відповідних видів транспорту, що укладаються відповідно до закону про прямі змішані (комбіновані) перевезення. Поряд з вищевказаним, суттєвою ознакою мультимодального вантажоперевезення, особливо міжнародного, є наявність єдиної особи, що відповідає перед замовником за перевезення, оператора мультимодального перевезення. Його організаційні обов'язки виключають будь-яку взаємодію замовника з фактичним виконавцем перевезення: при укладанні договору з замовником оператор забезпечує надання комплексу послуг, включаючи перевезення, перевалку, оформлення вантажу та інше за типом експедитора. Одночасно виявляється тонке і разом з тим спірне питання, за яким криється складова відносно до категорії мультимодальних перевезень при прийнятті оператором рішення про використання тільки одного виду транспорту. Однак воно не отримує загальне визнання у практиків, в результаті чого визначення мультимодальні перевезення знаходить наступне, більш визнане трактування: це змішані перевезення, які здійснюються на підставі договору змішаного перевезення з місця, де вантажі поступають до оператора змішаного перевезення і до обумовленого місця доставки [2; 8, с. 261]. При цьому оператор змішаного перевезення укладає договір від свого імені, або від імені вантажовідправника чи перевізника, що бере участь в операціях змішаного перевезення, і приймає на себе відповідальність за виконання договору. Оплата послуг здійснюється за єдиною (наскрізною) ставкою тарифу, що покриває весь маршрут прямування, незалежно від того, скільки видів транспорту буде задіяні і скільки перевалок буде здійснено під час перевезення вантажу. Звідси формується ряд принципів, яким повинна задовольняти системна форма організації транспортних перевезень:

1. Встановлення єдиного комерційно-правового режиму формування і обслуговування вантажопотоків

з застосуванням його основних інструментів: типового договору змішаного перевезення, за умовами якого оператор змішаного (мультиmodalного) перевезення зобов'язується здійснити перевезення або забезпечити їх здійснення.

2. Типового документа змішаного перевезення, що засвідчує прийняття оператором змішаного перевезення вантажу із зобов'язанням його доставки відповідно до умов договору. При проведенні типізації повинно бути передбачено: вдосконалення правил перевезень вантажів на всіх видах транспорту з метою їх узгодження відповідно до обраного критерію ефективності транспортної системи; розробка і уніфікація перевізних документів.

3. Комплексне фінансово-економічне забезпечення функціонування системи. За цим принципом стоїть: уніфікація тарифних правил перевезення, розробка методів розподілу наскрізного тарифу між усіма ланками транспортного ланцюга, введення єдиного механізму фінансової відповідальності за недотримання якості обслуговування на транспорті та ін.

4. Використання технологій інформаційного обміну для забезпечення ефективної системи перевезень, спостереження за рухом вантажопотоків, для передачі інформації про вантаж і зв'язку. Цей принцип набуває особливе значення у забезпеченні функціонування системи транспортних перевезень, оскільки реалізація його пов'язана з підготовкою, виконанням кожного договору перевезення, що ідентифікує замовлення на організацію руху інформаційних потоків, в тому числі що випереджають супровід і завершення транспортування.

5. Розробка і застосування режимів організаційно технологічного сполучення рівнів транспортних ланцюгів, єдиної форми взаємодії і координації. У цьому принципі зосереджені вимоги організації транспортних перевезень, що адресовані безпосередньо оператору мультиmodalного перевезення як сторони договору. Такі вимоги виникають при формуванні змісту комерційно-правового режиму і передбачають «доставку вантажів від дверей до дверей» або в іншому варіанті, що встановлюються єдиним транспортним документом. Зокрема, ці вимоги стосуються узгодження параметрів рухомого складу за габаритами, місткості і вантажопідйомності; забезпечення можливості перевантаження вантажів на різних видах транспорту в одній і тій же тарі та упаковці. Окремо формулюється вимога укрупнення і уніфікації вантажних місць, що сприяють проектуванню транспортно-технологічних схем доставки вантажів.

6. Кооперування всіх учасників системи транспортних перевезень, (промислових, торгових, експедиторських компаній, перевізників та ін.) які працюють на єдиний економічний результат. Виділення цього принципу передбачає чітку спеціалізацію учасників перевізного процесу та застосування технологій, що відповідають рівню розвитку транспортної інфраструктури та її основних елементів – транспортних шляхів і терміналів.

7. Комплексний розвиток інфраструктури різних видів транспорту. Цей принцип виходить за рамки системної форми організації транспортних мультиmodalних вантажоперевезень, але стає системоутворюючим, оскільки забезпечує можливість комбінації видів тран-

спорту і створює передумови для подальшої синхронізації роботи транспортних засобів, які формують мультиmodalні транспортні ланцюги в єдиному місці, іменованому транспортним вузлом.

Здійснення цих принципів забезпечує систему організацію мультиmodalних вантажоперевезень, а також створення транспортних вузлів. Це є дуже важливим питанням про поєднання окремих видів транспорту. З формальної точки зору число варіантів поєднання різних видів транспорту в транспортному вузлі може бути розраховане з використанням логічних прийомів комбінаторного аналізу, що передбачають деяку сукупність, що складається за кількістю розглянутих видів транспорту.

Допустимість використання формальної логіки обґрунтовується констатацією того, що транспортний вузол, будучи самостійною системою, складається з підсистем окремих видів транспорту, які в свою чергу мають підсистеми нижчих класів [3, с. 54; 5, с. 11]. Так, для залізничного вузла основними пристроями служать головні колії і станції. Для вузла автомобільного транспорту такими є автомобільні дороги, міські вулиці, станції технічного обслуговування, вантажні пункти навантаження-розвантаження, вокзали. У вузлі, що базується на морському і річковому портах, елементами загального призначення є акваторія порту, підхідні канали, вантажні та пасажирські причали відповідно зі складами і пунктами пропуску. До основних елементів повітряного транспортного вузла належать аеродроми та термінали.

Більш глибока формалізація може йти по лінії обліку кількості транспортних засобів за видами транспорту в кожному транспортному вузлі з виходом на опис його топологічної схеми. Також слід врахувати продуктову спеціалізацію окремих видів транспорту та можливості формування вантажних місць, стандартизації тари і упаковки та інші технологічні вимоги.

Необхідно врахувати функціональну спеціалізацію потенційних операторів змішаного перевезення, наприклад, прийнявши до уваги ситуацію, типізацію операторів мультиmodalного перевезення (експлуатують або не експлуатуються морські судна, які експлуатують тільки наземні і повітряні транспортні засоби). І, навпаки, до числа логічних варіантів слід спочатку віднести вже добре відпрацьовані схеми в світовій та вітчизняній практиці. З міркувань поєднання найбільш економічних видів транспорту в справі оптимізації транспортування продукції АПК зарекомендували себе варіанти: «автомобільний транспорт – залізничний транспорт» та конкретно контейнерні перевезення; «Залізничний транспорт – морський/річковий транспорт» і конкретно контейнерні перевезення; «Авіаційний транспорт – автомобільний транспорт» та ін.

У поєднанні більшого числа видів транспорту слід взяти до уваги практику створення транспортно-технологічних магістралей, де один вид транспорту домінуючий.

Координаційна дія в системі управління транспортними перевезеннями, як головна управлінська компетенція оператора мультиmodalного вантажоперевезення, передбачає формування алгоритмічного комплексу, в тому числі методичного забезпечення процедур прийняття управлінських рішень, що відносяться до функціональних обов'язків: вибір видів

транспорту; вибір перевізників; конфігурація транспортних ланцюгів; вибір і реалізація транспортно-технологічної схеми доставки вантажів; формування та надання комплексу супутніх послуг і ін. [4, с. 133; 9, с. 241]. Очікуваний результат пов'язується з проектуванням і стандартизацією бізнес-процесів, які на практиці проявлять себе як система поточного управлінського супроводу замовлень і контролю якості процесу транспортування шляхом безперервного моніторингу доставки вантажу продукції АПК.

Залишаючись базовою структурою, транспортний вузол повинен функціонувати за допомогою здійснення взаємопов'язаних технологічних операцій, кожна з яких виконується тільки одним видом транспорту і в цьому сенсі може розглядатися як операційна система доставки, на вході якої фіксуються замовлення на перевезення вантажів, а на виході – своєчасне перевезення вантажів в пункти призначення з належною якістю і мінімальними витратами. Процеси трансформації здійснюють перетворення входу у вихід, при цьому прирощується витрати на перевезення. В межах цієї схеми об'єктом управління є інтегровані транспортні потоки в складі вантажних потоків, а також супутніх потоків інформації і потоків фінансових коштів, що забезпечують реалізацію технології перевезення. Режими

функціонування системи операційного транспортного менеджменту задає розклад, який повинен складатися методами об'ємно-календарного планування з урахуванням завдань задоволення попиту на транспортні послуги. За загальними правилами планування для цього повинні бути відомі обсяги робіт з перевезення вантажів, які належить виконати протягом планового періоду, а також обсяги ресурсів – персоналу та технічних засобів, частина з яких спеціалізується за видами транспорту, а інші застосовуються для виконання будь-якої технологічної операції. З позиції системної організації особливого значення набуває акцент на тому, що транспортний вузол характеризується єдиною метою функціонування взаємодіючих в ньому видів транспорту, тому календарне планування має передувати тактичному і стратегічному плануванню.

Висновки. Сучасна постановка задач стратегічного і тактичного управління при загальній їх цільовій спрямованості на синхронізацію вантажопотоків, повинна бути пов'язана з вирішенням актуальних проблем мультимодальних транспортних вузлів. Вивчення проблемних ситуацій – це велика експертно-аналітична робота, яка повинна мати своїм результатом складання переліку головних питань і їх ранжування за ступенем впливу.

1. Гайдабрус Н.В. *Аналіз стану та тенденцій рівня логістичного сервісу в Україні* / Н. В. Гайдабрус // *Інновації у маркетингу та менеджменті: монографія; за заг. ред. д.е.н., проф. С.М. Ілляшенка.* – Суми: ТОВ «Друкарський дім «Папірус», 2013. – С. 521-530.

2. *Смешанные перевозки в условиях интеграции транспортных коммуникаций: проблемы терминологии [Електронний ресурс]: інформація* / Ю.И. Кириллов, Е.В. Кириллова. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Mzurts/2011_17/files/t1705.pdf

3. *Заблоцька Р.О. Світовий ринок послуг : підручник* / Р.О. Заблоцька – Київ: Товариство «Знання» України, 2003. – 279 с.

4. *Плужников К.И., Чунтомова Ю.А. Транспортное экспедирование.* М.: Транслит, 2006. – 528 с.

5. *Прейгер Д.К. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період* / Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова. – К.: НІСД, 2011. – 48 с.

6. *Стройко Т.В. Державно-приватне партнерство як вид інвестування виробничої інфраструктури агропродовольчої сфери* / Т.В. Стройко // *Інвестиції: практика та досвід.* – 2012. – № 11. – С. 58–61.

7. *Пасічник А.М. Аналіз та оцінка ефективності використання транзитного потенціалу української транспортної системи* / А.М. Пасічник, О.М. Клен, С.В. Мірошніченко // *Електромагнітна сумісність та безпека на залізничному транспорті.* – 2016. – № 12. – С. 88–97.

8. *Бондар В.В. Підвищення ефективності національної транспортної інфраструктури як основний напрям стратегічного розвитку* / В.В. Бондар // *Причорноморські економічні студії: [Збірник наукових праць].* – Одеса, 2017. – Випуск 17. – С. 259–262.

9. *Бондар В.В. Ефективність функціонування національної транспортної інфраструктури в умовах кризових явищ* / В.В. Бондар // *Вісник Харківського Національного аграрного університету ім. В.В. Докучаєва. Серія «Економічні науки» [Збірник наукових праць].* – Харків, 2017. – № 1 – С. 239–250.

E-mail: itcs-pishenin@ukr.net