

- экономических процессов и состояний. – Мурманск: Обл. кн. изд-во, 1999.
6. Павлов К.В. Особенности функционирования пригородных сельскохозяйственных районов/АПК: экономика, управление. 2003г. № 10.
 7. Павлов К. В., Шишкин М. И. Теория экономического ядра. – Ижевск: Удмуртия, 1996.
 8. Павлов Ю.М. Региональные исследования за рубежом. – М.: Наука, 1973.
 9. Региональное программирование в развитых капиталистических странах. – М.: Наука, 1974.
 10. Световцева М.Г. Управление формированием экономического ядра региона/Автореферат дисс. на соискание уч. степ. кандидата эконом. наук. – Воронеж, 2004.
 11. Световцева М.Г., Кузьбожев Э.Н., Павлов К.В. Анализ структуры экономического ядра региона (на материалах Курской области)// Известия Курского государственного технического университета. – 2003г. –№ 10.
 12. Центр и периферия в региональном развитии/Под. ред. О.В. Грицай. – М.: Наука, 1991.

Попова Т.Л., Мелентьев Д.Ю.

УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ ЛОГІСТИКОЮ ПІДПРИЄМСТВА У СФЕРІ ЗЕД НА ОСНОВІ КОНЦЕПЦІЇ УПРАВЛІННЯ ОКРЕМИМИ ЛАНКАМИ ПРОЦЕСУ ТРАНСПОРТУВАННЯ НА МАКРОРІВНІ

Вступ. В умовах переходу України до ринкових відносин проблема удосконалення структури і методів управління підприємством стає однією із найбільш важливих, тому що від якості управління, оптимізації його структури залежить саме виживання суб'єкту господарювання в конкурентній боротьбі. Все це цілком належить і до управління транспортною діяльністю підприємства, оскільки від транспортування випускаємої підприємством продукції залежить його імідж та конкурентноздатність.

Управління транспортною логістикою підприємства в сфері зовнішньоекономічної діяльності досить актуальне питання сьогодення. Все більш великими темпами підприємництво та національний бізнес виходить за межі національних кордонів і стає міжнародним. А там, де виникають міжнародні відносини, значна увага підприємців приділяється транспортному забезпеченню своєї діяльності.

Проблема управління транспортною системою підприємств у сфері зовнішньоекономічної діяльності в ринкових умовах недостатньо вивчена економістами, в тому числі українськими. Особливо недостатньо уваги надано проблемам логістики, як інструменту економічного управління обертанням вантажу, а також засобам підвищення ефективності діяльності підприємства. В працях вітчизняних та зарубіжних економістів А.С. Ігнатенка, В.К. Зайончика, В.К. Кабанова, М.Д. Окландера, Л.Б. Міротіна, Ю.М. Неруша, А.А. Смехова, А.М. Гаджинського, Р. Хэйса, Т. Уілрайта, К. Кларка, М. Портера, Д. Бауэрскса, О. Вілліамсона, Ч. Хілла, Д. Бенсона, К. Крюгера, І. Шнайдера, К. Шпери, Б. Карлофа та ін. досліджені загальнотеоретичні або вузькоспеціальні проблеми логістики, але вони мало торкаються проблеми управління транспортною логістикою підприємства у сфері зовнішньоекономічної діяльності.

Все ще чекають вирішення питання побудови логістичної системи і визначення її залежності від структури управління підприємства у сфері зовнішньоекономічної діяльності, проблеми оцінки логістичної системи на мікро - і макрорівні, оптимізації структури управління підприємства в період розвитку ринкових відносин.

Дослідження даної проблеми ускладнюється потребою багаторівневого аналізу взаємовпливу і взаємовідносин між створенням і функціонуванням логістичної системи - з одного боку і структури управління - з іншого.

Постановка завдання. Метою даної статті є уточнення визначення поняття транспортної логістики, аналіз управління транспортною логістикою підприємства у сфері зовнішньоекономічної діяльності на основі концепції управління окремими ланками процесу транспортування на макрорівні, та визначення вигод від використання транспортної логістики на підприємстві у сфері ЗЕД.

Результати. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства тісно пов'язана з транспортним забезпеченням, яке являється однією з важливих складових процесу організації доставки товарів від місця їх виготовлення до місця споживання [1, с. 144].

Під транспортним забезпеченням розуміють сукупність елементів, які знаходяться в тісній взаємодії і складають єдину транспортну систему, що об'єднує операції, пов'язані з виробництвом і обігом продукції [1, с. 144].

Транспорт грає важливу роль в розвитку зовнішньоекономічної діяльності підприємства. Від належного функціонування транспорту залежить ефективність логістичної діяльності, яка якісно оцінюється рівнем задоволення потреб кінцевого споживача [2, с. 69].

Метою вдосконалення діяльності підприємства, орієнтованого на міжнародний ринок, на базі концепції логістики є належне управління транспортною логістикою і створення вискоелективних товаропровідних систем, здатних забезпечити наявність потрібного товару, в потрібному місці, в потрібний час, в потрібній кількості, з мінімальними витратами і за прийнятною ціною.

Якщо розбити процес транспортування на макро- і мікрорівні, то сама специфіка здійснення транспортних перевезень корінним чином відрізняється.

На мікрорівні під транспортуванням розуміють переміщення вантажу на невеликі відстані (здійснюється в межах однієї держави) (рис. 1).

**УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ ЛОГІСТИКОЮ ПІДПРИЄМСТВА У СФЕРІ ЗЕД НА ОСНОВІ
КОНЦЕПЦІЇ УПРАВЛІННЯ ОКРЕМИМИ ЛАНКАМИ ПРОЦЕСУ ТРАНСПОРТУВАННЯ НА МАКРОРІВНІ**

Управління транспортуванням на мікрорівні не викликає складності, і використання методів транспортної логістики в принципі не значні.

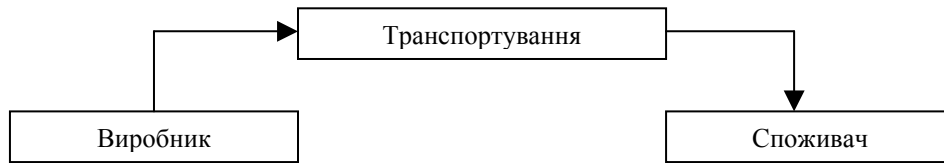


Рис. 1. Процес транспортування на мікрорівні

На макрорівні процес транспортування включає:

- процес перевезення вантажу;
- експедивання;
- митну обробку вантажу;
- страхування вантажу;
- пакування вантажу;
- передачу прав власності на вантаж;
- вантажопереробку.

Процес транспортування на макрорівні зображений на рис. 2.

Оскільки макрорівень має на увазі вихід на міжнародний ринок, тобто за кордони власної держави, то управління процесом транспортування є одним з ключових завдань підприємства при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності. Тут і криється необхідність застосування концепцій транспортної логістики, яка направлена на оптимізацію витрат, пов'язаних з переміщенням продукції.

Розглянемо управління транспортною логістикою підприємства у сфері зовнішньоекономічної діяльності на основі концепцій управління окремими ланками процесу транспортування на макрорівні і визначимо вигоду від використання транспортної логістики на підприємстві у сфері ЗЕД.



Рис. 2. Процес транспортування на макрорівні

Першою і найважливішою ланкою здійснення транспортування на макрорівні безпосередньо є процес перевезення вантажу. Логістичне управління процесом транспортування вантажу передбачає:

- вибір способу транспортування;
- забезпечення безперешкодного проходження вантажів через стикові пункти транспортних вузлів;
- оптимізація перевізного процесу за участю декількох видів транспорту;
- прискорення просування зовнішньоторговельних вантажів;
- максимальне використання існуючих можливостей всіх видів транспорту;
- залучення додаткових вантажопотоків на транспортні коридори.

Використання концепцій транспортної логістики дозволяє збільшити швидкість руху рухомого складу, скоротити простой від навантажувально-розвантажувальних операцій, збільшити обсяг партії вантажу, що перевозиться, і т.д. Завдання логістики в процесі перевезення вантажу - скоротити тривалість і трудомісткість перевезення вантажу за рахунок зменшення кількості операцій, що виконуються, і етапів процесу перевезення.

Економічна ефективність зовнішньоторговельної операції багато в чому залежить від правильно обраних базисних і транспортних умов постачання вантажу [2, с. 69].

У витрати на транспортування входять як безпосередньо транспортні тарифи за перевезення певного обсягу вантажу, так і витрати, пов'язані з транспортно-експедиційними операціями.

Другою ланкою здійснення транспортування на макрорівні є експедивання. Логістика в експедиванні розглядає наступні положення:

- квотування вантажних відправлень, одиниць підтримки запасів або транзакційних одиниць в міжнарод-

- дних операціях транспортування і вантажопереробки;
- підготовка комерційних і митних документів;
- отримання експортних ліцензій;
- здійснення експортного декларування для вантажовідправників;
- підготовка сертифікатів, ветеринарних і інших свідоцтв;
- підготовка і отримання консульських інвойсів;
- підготовка товарно-транспортних документів;
- отримання документів, що надходять;
- надання документів в банк або експедирування їх в заданий пункт призначення, і т.д.

Таким чином, використовуючи логістичні концепції управління експедируванням, можна істотно скоротити матеріальні витрати на транспортування вантажу за рахунок оптимізації тимчасових ресурсів на складання документації та розробки шляху транспортування.

Третя ланка здійснення транспортування на макrorівні належить до митної обробки вантажу. Новітнім науково-практичним напрямом, що сполучає дві державно-господарські сфери – логістичну і митну діяльність, є митна логістика. Митна обробка вантажу передбачає використання принципів митної логістики.

Предметом митної логістики виступають зовнішньоторговельні потоки при перетині митного кордону України та їх митної обробки. Митна переробка зовнішньоторговельних вантажів займає провідне місце в діяльності митної служби, вимагаючи при цьому і найбільших витрат: трудових, фінансових, матеріальних і інших ресурсів. Це цілий комплекс митних операцій, пов'язаних з фізичним переміщенням вантажу через митний кордон держави [3, с. 57].

До четвертої ланки здійснення транспортування на макrorівні належить страхування вантажу. В даний час все більше вантажовідправників і вантажоодержувачів прагнуть застрахувати своє перевезення. Причому, за словами практиків, страхування саме вантажу, а не транспортного засобу з вантажем, переважає. Так, в більшості випадків страхування оформлюється як відсоток від вартості вантажу (зазвичай – 0,15-0,25%), і при настанні страхового випадку проводиться страхова виплата в тому об'ємі, в якому завданий збиток вантажу. Зазвичай вартість збитку відшкодовується не повною мірою. У будь-якому випадку страховик і страховальник шукають найбільш прийнятне поєднання вартості страховки і величини страхових виплат, що обмовляється в договорі страхування.

Страхування вантажу зменшує хвилювання за процес транспортування, що зазвичай позитивно благотворно позначається на всіх її учасниках. Що ж до страхування транспортних засобів, то воно застосовується рідше. При цьому давня недовіра до страхових компаній гальмує процес розповсюдження страхування як транспортних засобів, так і вантажів [4].

П'ята ланка – це пакування. Побудова будь-якого логістичного ланцюга завжди відштовхується від самої природи товару.

Немає логістики взагалі, а є логістика, прив'язана до певного товару, і вже потім в процес побудови бізнес-схеми інтегруються інші чинники. Зрозуміло, що шоколад, нафта, скло і зерно переміщуються і зберігаються декілька по-різному. Ця різноманітність визначена самими фізичними особливостями цих товарів [6].

А завдання в логістиці, як завжди, одне - необхідно переміщати матеріальні об'єкти гранично ефективно. Транспортування товарів зазвичай здійснюється або у вигляді пакетів (тобто, деяке і зазвичай стандартизоване для даного виду товару кількість групових упаковок, сформованих для транспортування і зберігання на піддонах), або групові упаковки укладені у вантажне місце транспортного засобу без об'єднання в пакети [6].

Шоста ланка належить передачі прав власності на вантаж.

Право власності в об'єктивному сенсі - сукупність юридичних норм, закріплюючих і охороняючих приналежність матеріальних благ певним фізичним і юридичним особам, передбачаючий об'єм і зміст прав власника відносно майна, що належить йому, способи і межі здійснення цих прав [5]. Транспортна логістика, вибираючи базисні умови постачання вантажу при його транспортуванні, визначає і момент передачі права власності на вантаж від виробника до споживача згідно ІНКOTEPMS.

Остання ланка – вантажопереробка. Процес вантажопереробки зображений на рис. 3.

Вантажі, які потрапляють на склад, піддаються безлічі операцій, таких як навантаження, розвантаження, внутрішньоскладське переміщення вантажів, складування, сортування, комплектація, упаковка, маркування вантажів і ін. Ці операції є складовими частинами технологічного процесу і носять назву вантажопереробки, або обробки вантажів.

Вантажопереробка – це сукупність операцій, що виконуються на різних стадіях складського технологічного процесу.

Тут переплітаються принципи транспортної і складської логістики. Йде оптимізація витрат на переміщення і зберігання вантажу.

В той момент, коли на підприємстві у сфері зовнішньоекономічної діяльності чітко налагоджена система управління транспортною логістикою і виникає значна економія коштів на транспортуванні, це підприємство має можливість знизити ціну випусканої продукції за рахунок зменшення собівартості і, як слідство, обійти основних конкурентів та зайняти лідируючі позиції на визначеному сегменті ринку, оскільки значну долю в собівартості продукції займають витрати на транспортування.

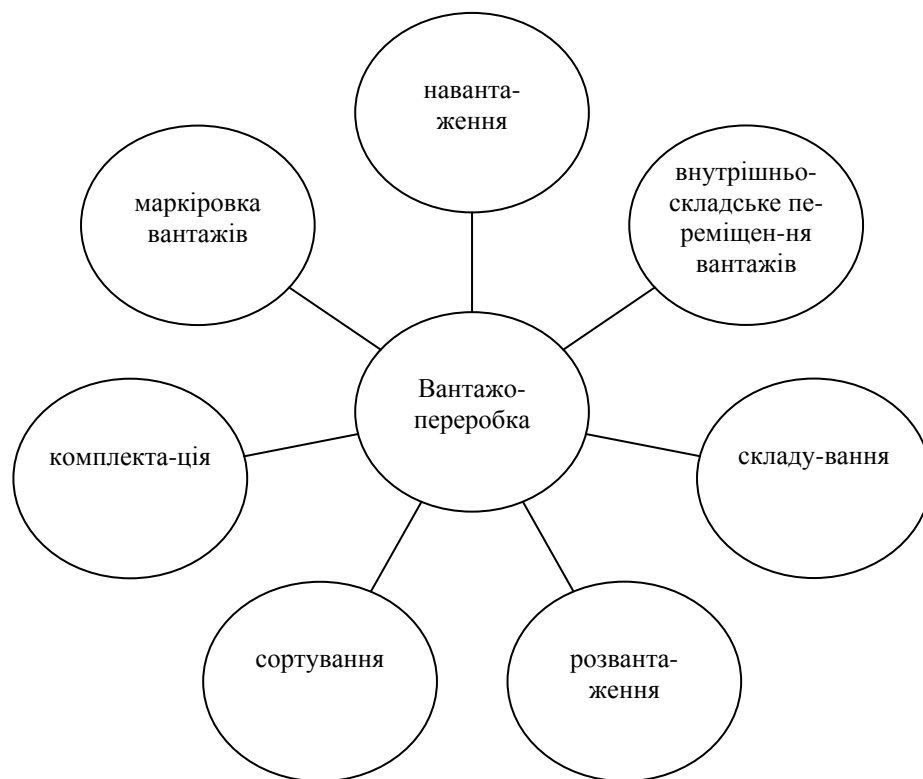


Рис. 3. Складові частини процесу вантажопереробки

Висновок. Транспортна логістика повинна розглядати питання транспортування не як єдине ціле, а як сукупність складових частин транспортування, і оптимізувати, відповідно, не тільки процес перевезення вантажу з країни А до країни Б, а оптимізувати і шукати шляхи зниження витрат на кожній окремій ланці транспортного процесу. Тільки після цього економія ресурсів буде вагома і собівартість продукції знизиться. А там, де знижується собівартість продукції, що випускається, підприємство стає більш привабливим для клієнтів і для ринку.

Досягнення цілей управління транспортною логістикою зрештою знижує витрати вантажовласників на перевезення вантажів, зменшує транспортну складову у вартості продукції, підвищує прибутковість і стійкість функціонування транспортного комплексу, а також сприяє розвитку економіки країни в цілому і збільшенню внутрішнього валового продукту.

Джерела та література

1. Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності підприємства: Навч. посіб./ Г.М.Дроздова. - Вид 2-ге, переробл. і доп.. - К.: Центр навч. літ-ри, 2004. - 172 с.
2. Логистика: проблемы и решения. - №1 (14). - 2008.
3. Логистика: проблемы и решения. - №6 (13). - 2007.
4. <http://www.ukrlogist.com/ru/article/184/355>.
5. http://www.glossary.ru/cgi-bin/gl_sch2.cgi?RPwgiu!xuhxyilttuxyo.
6. <http://www.newlogistics.ru/info/articles/2006/4/12/1.html>.