

ОСОБЛИВОСТІ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ЛОГІСТИЧНОГО ЛАНЦЮГА

¹Вінницький національний технічний університет

Анотація

Розглянуто ознаки та принципи функціонування інтермодального (мультимодального) перевезення, обґрунтовано основні критерії при виборі способу перевезення і вибору виду транспорту, наголошено що центральне місце серед багатьох логістичних процедур ухвалення рішень по транспортуванню займає процедура вибору перевізника.

Ключові слова: логістика; логістичний ланцюг; інтермодальна система перевезень; багатокритерійний підхід.

Abstract

The signs and principles of intermodal (multimodal) transportation are considered, the main criteria for choosing the mode of transportation and the choice of mode of transport are substantiated, it is emphasized that the procedure for choosing a carrier occupies a central place among many logistical transport decision-making procedures.

Keywords: logistics; logistics chain; intermodal transportation system; multicriteria approach.

Вступ

Сучасна логістична практика транспортування пов'язана зі все більшою експансією перевезень, здійснюваних одним експедитором (оператором) з одного диспетчерського центру і по єдиному транспортному документу (мультимодальні, інтермодальні, трансмодальні, А-модальні, комбіновані, сегментовані і інші).

Метою роботи є аналіз особливостей мультимодальної організації логістичного ланцюга.

Результатидослідження

При інтермодальному перевезенні вантажовласник укладає договір на весь шлях проходження з однією особою (оператором). Оператором може бути, наприклад, експедиторська фірма, яка діючи на всьому протязі маршруту перевезення вантажу різними видами транспорту, звільняє вантажовласника від необхідності вступати у договірні відносини з іншими транспортними підприємствами.

Ознаками інтермодального (мультимодального) перевезення є:

- наявність оператора доставки від початкового до кінцевого пункту логістичного ланцюга (каналу);

- єдина крізна ставка фрахту;

- єдиний транспортний документ;

- єдина відповідальність за вантаж і виконання договору перевезення.

Основними принципами функціонування інтермодальних і мультимодальних систем перевезень є наступні:

- одноманітний комерційно-правовий режим;

- комплексний підхід до вирішення фінансово-економічних питань організації перевезень;

- максимальне використання телекомунікаційних мережі систем електронного документообігу;

- єдиний організаційно-технологічний принцип управління перевезеннями і координація дій всіх логістичних посередників, що беруть участь в транспортуванні;

- кооперація логістичних посередників;

- комплексний розвиток інфраструктури перевезень різними видами транспорту.

При здійсненні мультимодальних перевезень за межі країни (при експортно-імпортних операціях) істотного значення набувають митні процедури оформлення («очищення») вантажів, а також

транспортне законодавство і комерційно-правові аспекти перевезень в тих країнах, по яких проходить маршрут проходження вантажу.

У міжнародних мультимодальних перевезеннях принцип одноманітності комерційно-правового режиму передбачає:

- уніфікацію фізичного розподілу вантажів в частині транспортування;
- спрощення митних формальностей;
- впровадження стандартних комерційних вантажних і транспортних документів міжнародного зразка.

Велике значення в мульти- і інтермодальних перевезеннях має інформаційно-комп'ютерна підтримка транспортного процесу. Для інтеграції нашої країни в світовий інформаційний простір (у тому числі і у сфері транспортування) необхідне використання в логістичній мережі сучасних міжнародних стандартів електронного обміну даними EDI, EDIFACT, розвиток безпаперового електронного документообігу. Ключову роль для транспортування грають міжнародні телекомунікаційні мережі як комерційні (CompuServe, America Online, Relcom), так і некомерційні (Internet), супутникові системи зв'язку і навігації для транспортних засобів (INMARSAT-C, GPS і інші).

Останніми роками, технологія транспортування, особливо для мульти- і інтермодальних перевезень, пов'язана з використанням в логістичних ланцюгах і каналах вантажних терміналів і термінальних комплексів. Тому відповідні перевезення отримали назву термінальних перевезень.

Вибір виду транспортування, виду транспорту і логістичних посередників проводиться на основі системи критеріїв. До основних критеріїв при виборі способу перевезення і виду транспорту відносяться:

- мінімальні витрати на транспортування;
- заданий час транзиту (доставки вантажу);
- максимальна надійність і безпека;
- мінімальні витрати (збитки), пов'язані із запасами в дорозі;
- потужність і доступність виду транспорту;
- продуктова диференціація.

У витрати на транспортування входять як безпосередньо транспортні тарифи за перевезення певного об'єму вантажу (виконання певного об'єму транспортної роботи), так і витрати, пов'язані з транспортно-експедиційними операціями, вантаженням, розвантаженням, затарюванням, перевантаженням, сортуванням і тому подібне, тобто логістичними операціями фізичного розподілу, супроводжуваними транспортування вантажів. Як правило, транспортні витрати (разом з часом доставки) є основним критерієм вибору виду транспорту і способу перевезення.

Час доставки (транзитний час) є також як і витрати пріоритетним показником при альтернативному виборі, оскільки визначає сучасні логістичні концепції JIT, QR, DDT та інші, де час грає ключову роль. З іншого боку, доставка вантажу в точно призначений термін свідчить (за інших рівних умов) про надійність вибраної схеми перевезення (перевізника і інших логістичних посередників). Крім того скорочення часу доставки часто дає фірмі істотні конкурентні переваги на ринку збуту товарів, забезпечуючи можливість впровадження стратегії продуктової диференціації.

Вибираючи відповідний вид транспорту, логістичний менеджер повинен враховувати показники потужності і доступності в сенсі провізних можливостей, техніко-експлуатаційних показників і просторової доступності транспорту.

Нарешті, важливою умовою вибору є забезпечення збереження вантажу в дорозі, вимог стандартів якості вантажу, міжнародних екологічних вимог.

Висновки

Складність багатокритерійного підходу до даної проблеми вибору полягає в різнонаправленості критеріїв, різній розмірності, якісному характері багатьох показників.

Центральне місце серед багатьох логістичних процедур ухвалення рішень по транспортуванню займає процедура вибору перевізника (або декількох перевізників). Часто ця процедура довіряється логістичним менеджером транспортно-експедиційній фірмі, з якою у вантажовласника є давні сталі ділові відносини. При цьому експедиторіві задаються певні характеристики вантажу, критерії і обмеження з перерахованих вище.

У тих випадках, коли логістичний менеджер самостійно вирішує проблему вибору перевізника, він повинен ґрунтуватися на певній схемі вибору, алгоритм якої схожий на процедуру вибору постачальника. Якщо визначено вид транспорту, то повинен бути проведений аналіз специфічного ринку транспортних послуг, на якому діє, як правило, достатньо велика кількість перевізників, що мають різну організаційно-правову форму.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Троицкая Н.А. Единая транспортная система/// Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков/ М.: издательский центр «Академия», 2003 – 240 с.
2. Бауэрсокс Д. Логистика. Интегрированная цепь поставок. // Д. Бауэрсокс, Д. Клосс. / – М.: Олимп-Бизнес, 2006. – 215 с.

Піскунічев Андрій Олександрович – студент групи ТТ-20мзс, факультет машинобудування та транспорту, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця, e-mail: farv@vntu.edu.ua

Поляков Андрій Павлович – доктор техн. наук, завідувач кафедри військової підготовки, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця, e-mail: poliakovap61@gmail.com

Piskunichev Andriy O. – student of the TT-20mzs group, Faculty of Mechanical Engineering and Transport, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: farv@vntu.edu.ua

Polyakov Andrey P. – doctor of technical sciences Sciences, Head of the Department of Military Training, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: poliakovap61@gmail.com