

## **ЯКІСНИЙ ПЕРЕВІЗНИК – ПОСТІЙНИЙ ПАРТНЕР**

*Мартиненко М.О., викладач фахових дисциплін  
ВП НУБіП України «Ірпінський економічний коледж»*

У сучасній світовій економіці одним з основних напрямків стратегії підприємства стає концентрація на пріоритетних видах бізнесу і операціях. Це сприяє раціональному розподілу ресурсів підприємства на ті види бізнесу, які є конкурентоспроможними і в яких у організації є певні переваги.

Транспортна логістика в Україні та її подальший розвиток напряму залежать від економічних чинників в країні, а також ряду політичних рішень, пов'язаних з європейською та вітчизняною сторонами.[1]

Такий підхід за кордоном часто називається визначенням «ключової компетенції». У зв'язку з цим все більше розповсюдження набуває аутсорсинг. В Україні тема аутсорсингу логістики є актуальною для більшості компаній не перший рік і це не випадково, адже необхідна складова діяльності будь-якого підприємства - це витрати не тільки на основний бізнес, а й на управління непрофільними активами, які не приносять прибутку, але необхідні для нормальної роботи будь-якої компанії. І чим вони більші, тим значніше витрати, штат співробітників, а також навантаження на управлінський персонал, пов'язане з неосновною діяльністю. В сучасних умовах, коли обговорюється питання виживання на ринку, компанії змушені переглядати підходи до організації бізнесу, відсікаючи або обмежуючи до мінімуму все несуттєве: непрофільні види діяльності, допоміжні активності, центри витрат. Але при цьому нікуди не зникає потреба в продукті такої непрофільної діяльності. Суть аутсорсингу - передати неефективні, неосновні напрямки бізнесу як, наприклад, логістика підрядника - логістичним операторам для яких ці види діяльності є профільними.[2]

Керівники багатьох компаній до сих пір вважають більш прийнятним внутрішній аутсорсинг, створений на основі власних відділів логістики. На практиці організація внутрішнього логістичного аутсорсингу часто буває економічно не вигідна: він працює винятково на товарні потоки головної компанії, тому більш вразливий в сезонних злетах та спадах. Надання логістичних послуг самим собі, не кажучи про недостатнє використання або відсутність SupplyChainManagement. У класичного оператора всі процеси досить збалансовані. У вітчизняних компаніях для мінімізації ризиків при роботі з великими новими проектами і логістичними процесами міцно увійшло в практику створення проектних команд. У подібну команду входять ключові і досвідчені фахівці компанії: топ-менеджери, аналітики, співробітники операційного, сервісного та ІТ-відділів, юристи тощо. [4]

Сьогодні логістичному оператору недостатньо дешевих тарифів, побудованих партнерських відносин з перевізниками і контролю внутрішніх витрат. Потрібні професійні компетенції. Сучасному логістичному оператору необхідно мати досвід реалізації комплексних проектів, навички їх просування, а також практику обслуговування підприємств конкретної галузі.[3]

Вибір з приказки: «Ми можемо обслуговувати Вас швидко, якісно, дешево. Обирайте будь-які два пункти» - справедливий і для ринку транспортно-експедиторських послуг. Низька вартість перевезення може виключати з кола потенційних перевізників відповідальні компанії з сучасним автопарком. Швидкий пошук машини зазвичай призводить до підвищення ставки. Неузгодженість в діях складів навантаження і вивантаження може вплинути на загальний час виконання перевезення. Головне завдання власника вантажу - знайти надійного партнера по доставці товарів.

Для аналізу якості роботи перевізника, були введені умовні бали за порушення обумовлених стандартів транспортного обслуговування.

Таблиця 1. Таблиця балів

<b>Тип порушення перевізником обумовлених стандартів обслуговування</b>	<b>Кількість балів</b>
Відмова від виконання перевезення (відсутність машини на завантаженні, невідповідність вимогам в заявці)	100 балів
Запізнення на завантаження менш ніж на 4 години, не викликало порушення графіка роботи складу	16 балів
Запізнення на завантаження більш ніж на 4 години, і / або викликало порушення графіка роботи складу	30 балів
Некоректна поведінка водія на завантаженні	10 балів
Запізнення на вивантаження менш ніж на 4 години, не викликало порушення графіка роботи складу	18 балів
Запізнення на вивантаження більш ніж на 4 години, і / або викликало порушення графіка роботи складу	32 бали
Акт бракування / недостачі з вини водія на суму не більше 1% від вартості вантажу (але не більше 2000 грн.)	10 балів
Акт бракування / недостачі з вини водія на суму понад 1% від вартості вантажу (і / або більше 2000 грн.)	10 балів
Акт бракування / недостачі з вини водія на суму понад 20% від вартості вантажу (і / або більше 2000 грн.)	100 балів

«Поріг» припинення співпраці, коли замовник відмовляється від подальшої роботи з перевізником, був встановлений на рівні 97 балів. Співробітники обох компаній - перевізника і замовника, були інформовані і погодилися з прийнятою системою балів за порушення.

Замовник, і перевізник чітко розуміють, в якому напрямку кожному з них варто працювати над поліпшенням процесів.[5]

Використані джерела:

1. Бауэрокс Дональд Дж., Клосс Дейвид Дж, “Логистика: интегрированная цепь поставок” / Пер. с англ. – 2-е изд. – М.: ЗАО “Олимп-Бизнес”, 2005. – С. 577–579.

2. Зеркалов Д.В. Транспортно-експедиторська діяльність. //Електронний ресурс//: Монографія./- К.: Основа, 2012.
3. Соколов В. Транспортно-експедиційне обслуговування // Логінфо. - 2006. - № 11
4. Ревуцька Н. В. Стратегічні ресурси компанії: сучасні аспекти ідентифікації та оцінювання // Економіка: проблеми теорії та практики: Збірник наукових праць. – Випуск 263: В 9 т. – Т. V. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2010. – С.1212-1216.
5. Орехов А. Master-класс Экономика автомобильной логистики //Електронний ресурс//:www.trademaster.ua/im/zhurnal/logistika\_2013