

УДК: 338.462
JEL classification: D29, F29, L89

Сторчак К. В.
ORCID ID: 0000-0003-1406-4710

Кузнєцова К. О.
канд. економ. наук, доцент
ORCID ID: 0000-0003-0162-1071

Національний технічний університет України
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»

СПЕЦИФІКА ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНОЇ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

SPECIFICS OF ORGANIZATION OF INTERNATIONAL TRANSPORT AND FORWARDING ACTIVITIES

Стаття присвячена дослідженню особливостей специфіки організації міжнародної транспортно-експедиторської діяльності. Транспортно-експедиторська діяльність відіграє важливу роль у реалізації контрактів купівлі-продажу на національному рівні та у світовій економіці в цілому. Успішний розвиток і становлення ринкових механізмів значною мірою залежить від динамічного розвитку транспортної галузі, метою якої є створення сприятливих умов для функціонування всіх інших галузей економіки країни, виступаючи в ролі інфраструктурного обслуговування. Виявлено причини та передумови виникнення спеціалізованих транспортно-експедиторських організацій та визначено їх вплив на ефективність логістичних процесів на міжнародному ринку. Визначено, що популярність транспортно-експедиторських послуг викликана тим, що формування та обслуговування штату даної категорії працівників для кожного підприємства, відповідного парку транспортних засобів, необхідних приміщень і ремонтної бази є невигідним, оскільки є затратним та зазвичай використовується нераціонально. Тому для оптимізації господарської діяльності та логістичних зв'язків підприємствам доцільно, звільнившись від зайвих їм функцій, перекласти такі обов'язки на спеціалізовані логістичні структури. Сформульовано особливості надання транспортно-експедиторських послуг та визначено їх структуру. Проаналізовано особливості зацікавленості усіх учасників логістичного процесу у залученні експедитора-посередника; визначено основні тенденції на міжнародному транспортно-експедиторському ринку, які мають такі характерні ознаки: зміщення обсягу робіт та відповідальності за вантаж від відправників та отримувачів вантажу у бік експедиторських компаній та перевізників, а також пов'язане з цим розширення набору послуг, що експедитори пропонують власникам вантажу. Було проаналізовано основні тенденції сучасного розвитку експедиторської діяльності та напрямки подальших досліджень у даній сфері, що надасть можливість удосконалити та поглибити розуміння проблематики та тенденцій даного ринку.

Ключові слова: експедитор, експедиторська діяльність, міжнародні перевезення, транспортна діяльність.

The article is devoted to the research of the peculiarities' specifics of the organization of international freight forwarding activities. Freight forwarding activities play an important role in the implementation of sales contracts at the national level and in the world economy as a whole.

The successful development and formation of market mechanisms largely depends on the dynamic development of the transport sector, which aims to create favorable conditions for the functioning of all other sectors of the economy, acting as an infrastructure service. The reasons and preconditions for the emergence of specialized freight forwarding organizations were identified and their impact on the efficiency of logistics processes in the international market was determined. It is determined that the popularity of freight forwarding services is due to the fact that the formation and maintenance of this category of employees for each company, the appropriate fleet of vehicles, necessary premises and repair facilities is unprofitable because it is expensive and usually used irrationally. Therefore, in order to optimize economic activity and logistics relations, it is expedient for enterprises to transfer such responsibilities to specialized logistics structures, freeing themselves from unnecessary functions. The peculiarities of providing freight forwarding services were formulated and their structure was determined. The peculiarities of the interest of all participants in the logistics process in attracting a freight forwarder-intermediary are analyzed; identified the main trends in the international freight forwarding market, which have the following characteristics: shift of workload and responsibility for cargo from shippers and consignees towards freight forwarders and carriers, as well as the related expansion of the range of services that freight forwarders offer to cargo owners. The main trends of modern development of forwarding activities and directions of further research in this area were analyzed, which will provide an opportunity to improve and deepen the understanding of the issues and trends of this market.

Key words: forwarder, forwarding activity, international transportations, transport activity.

Вступ. Транспортно-експедиторська діяльність відіграє важливу роль у реалізації контрактів купівлі-продажу на національному рівні та у світовій економіці в цілому. Успішний розвиток і становлення ринкових механізмів значною мірою залежить від динамічного розвитку транспортної галузі, метою якої є створення сприятливих умов для функціонування всіх інших галузей економіки країни, виступаючи в ролі інфраструктурного обслуговування. Вивчення особливостей сфери транспортного обслуговування і дослідження тенденцій ринку вантажних перевезень в цілому є актуальним питанням розвитку та вдосконалення самого процесу здійснення транспортно-експедиторського обслуговування.

На сьогодні, популярність транспортно-експедиційних послуг викликана тим, що формування та обслуговування штату даної категорії працівників для кожного підприємства, відповідного парку транспортних засобів, необхідних приміщень і ремонтної бази є не вигідним, оскільки є затратним та зазвичай використовується нерационально. Тому для оптимізації господарської діяльності та логістичних зв'язків підприємствам доцільно, звільнившись від зайвих їм функцій, перекласти такі обов'язки на спеціалізовані логістичні структури.

Організацію міжнародної транспортно-експедиторської діяльності досліджували численні вітчизняні та зарубіжні науковці у своїх працях, зокрема, Вельможін А.В., Гудков В. А., Дибська В. В., Казаков А. П., Куликов

А. В., Курганов В. М., Макушев П. А., Миротин А. Б., Московченко І. М., Сергеев В. І. та інші.

Постановка завдання. Основною метою даної статті є дослідження специфіки організації міжнародної транспортно-експедиційної діяльності.

Методологія. Під час дослідження було використано загальнонаукові методи аналізу та синтезу, метод групування та систематизації, встановлення причинно-наслідкових зв'язків розвитку процесів і явищ.

Результати дослідження. На сьогодні витрати на виконання транспортних операцій у світі складають до 50% від суми загальних витрат на логістику. Рівень розвитку транспорту, як однієї з найважливіших складових продуктивних сил суспільства, визначає потенціал національного ринку щодо подальшого розвитку. Разом з тим, збільшення масштабів ринку висуває високі вимоги до транспорту, швидкості і надійності доставки вантажів, збереження їх споживчих і фізичних властивостей.

Транспортно-експедиторські операції складаються з низки додаткових і допоміжних операцій відносно перевезення товару, а саме: розрахунок тарифів з доставки, визначення ефективного базису поставки, пакувальні і маркувальні роботи, митне оформлення для проходження продукції через національні кордони, вантажно-розвантажувальні роботи, доставка вантажу до кінцевого споживача [1].

У процесі розвитку і поглиблення міжнародного поділу праці посередницькі функції в транспортуванні вантажу втратили свій допоміжний характер та зайняли відповідні їм ролі та місце у підвищенні ефективності та якості транспортного обслуговування зовнішньоторговельних перевезень. Форми і види посередницьких послуг розширюються з постійним збільшенням їх обсягів та зміною географії поставок. Посередництво у сфері міжнародних перевезень набуває комплексного інтегрованого характеру [2].

Послуги транспортно-експедиційних підприємств відіграють роль полегшення роботи вантажовідправників і вантажоодержувачів щодо організації доставки продукції, а також дозволяють обрати раціональний спосіб і маршрут транспортування. Можливість і здатність транспортно-експедиційних підприємств якісно реалізовувати необхідні на ринку транспортні послуги впливають на підвищення їх конкурентоспроможності та призводять до задоволення вимог вантажовідправників і вантажоодержувачів в процесі руху товару.

У сучасних умовах господарювання та веденні міжнародної діяльності експедитори займають більшу частку ринку міжнародних вантажних перевезень. У своїй діяльності вони контролюють близько 60% усіх перевезень, що здійснюються магістральними видами транспорту, а також до 75% міжнародних вантажних перевезень [3].

Спеціалізовані транспортно-експедиційні підприємства звільняють своїх клієнтів від нехарактерних їм видів робіт, сприяючи прискоренню руху товаропотоків, оптимізації транспортних витрат, запобіганню псуванню вантажу та наданню клієнтам додаткових послуг. Витрати експедитора на доставку вантажів є значно нижчими за витрати вантажовласників на організацію транспортування, оскільки їх спеціалізація у вузькій сфері діяльності дозволяє розробити найбільш ефективні прийоми і методи роботи. Передача функцій з експедирування вантажів дозволяє знизити загальні витрати вантажовласників, пов'язані з переміщенням вантажів, на 20-25%.

Великі транспортно-експедиторські підприємства мають у своєму розпорядженні транспортні засоби, а також власні складські господарства, цехи з виготовлення тари і упаковки товарів, сортувальними центрами, власним парком контейнерів, піддонів тощо. Це ще не повний перелік послуг, що надаються транспортно-експедиторськими підприємствами, діяльність яких змінюється залежно від виду міжнародної торгівлі та мають свою специфіку в кожній окремій країні.

Транспортні підприємства, що мають власні транспортні засоби також зацікавлені в послугах експедиторів. Через високу професійну складність і конкурентну насиченість сегменту експедирування, транспортним підприємствам важко вийти на нього. Тому більшість сучасних транспортних операторів прагне до встановлення партнерських відносин з експедиторами, які діють не тільки як їх агенти, але і як відправники вантажів. Найбільші перевізники прагнуть до купівлі успішно діючих експедиторських підприємств для формування багатопрофільних транспортних структур [4].

Необхідно також відзначити, що окрема частина транспортно-експедиторських операцій виконується постачальниками експортної та споживачами імпоротної продукції через свої спеціальні структурні підрозділи – транспортні відділи або дочірні допоміжні підприємства. Крім того, експедитор часто діє як оператор змішаного перевезення. Сучасний експедитор є одночасно і власником (або орендаром) автопоїздів, морських, річкових і повітряних судів. Саме тому, прийнявши доручення на перевезення вантажу, він перш за все використовує свої транспортні засоби. Після навантаження на них товару, клієнтові видається власна транспортна накладна і виконуються обов'язки перед ним в якості звичайного морського, річкового, автомобільного або повітряного перевізника згідно діючих кодексів, статутів, транспортних конвенцій і галузевих правил перевезень вантажів [5].

При змішаній доставці вантажів – за схемою «від дверей до дверей» – коли вантажовласники повністю звільняються від обов'язків з організації перевезень, експедитор на кожній стадії транспортного процесу несе відповідальність перед клієнтом за збереження і якість вантажу.

За сучасних тенденцій щодо загального об'єднання як держав (Європейський Союз), так і окремих підприємств заради досягнення спільної мети та раціонального використання ресурсів, роль експедитора також змінюється. Він стає не лише посередником між вантажовласником та перевізником, а й повноправним учасником логістичних систем виробничих і торгових підприємств, спираючись на свої знання та досвід у сфері управління переміщенням матеріальних та інформаційних потоків. Через це можна виокремити три основні напрями розвитку експедиторської діяльності сьогодні: 1) зниження витрат власників вантажів; 2) покращення якості базових та надання нових послуг власникам вантажів; 3) географічне розширення діяльності.

У першій ситуації експедитор залишається у транспортній та інформаційній складових логістики, при цьому підвищення якості послуг проходить шляхом роботи з перевізниками, які можуть надати експедитору транспортні послуги за максимально можливою низькою оптовою ціною. В результаті цього, у експедитора з'являється можливість пропонувати вже своїм клієнтам нижчий транспортний тариф порівняно з тим, який отримав би клієнт, якби напряму звернувся до перевізника.

Друга ситуація ґрунтується на вливанні значних інвестиційних коштів в інформаційні системи та технології, що дозволяє розширити географічну зону діяльності підприємства, покращити швидкість оброблення вхідної інформації, а також оптимізувати існуючі потоки вантажів, а отже, й знизити витрати всіх учасників логістичної системи.

Одним з найважливіших напрямів реалізації логістичних підходів в системі товароруку є комплексне транспортно-експедиційне обслуговування вантажовласників та транспортних підприємств. Логістична система переходить у власність експедитора, це забезпечує ефективне планування та прогнозування перевезень, відслідковування руху транспортних засобів, контейнерів, транзитним часом, оптимізацією маршруту та зберігання сировини, матеріалів і готових виробів.

Основна тенденція в розвитку логістики руху товару полягає в тому, що учасники ланцюга руху товару направляють свої зусилля і фінансові ресурси на профільну діяльність, надаючи виконання функцій, не пов'язаних з основною діяльністю, аутсорсинговим підприємствам або спеціально створюваним дочірнім фірмам. Політика багатьох виробників товарів із забезпечення своїх логістичних інтересів в даний час базується на принципах «диверсифікації», коли вантажі розподіляються між декількома логістичними операторами. При цьому, частина логістичних функцій виконується за рахунок використання ресурсів самого підприємства. В такому випадку «логістична безпека» забезпечується підприємством. Проте загальні світові тенденції характеризуються «поділом праці» з метою оптимізації витрат.

Передача частини функцій на аутсорсинг сприяє зміцненню конкурентних переваг насамперед в результаті зниження постійних витрат обігу та підвищення гнучкості поставок [6].

У логістичному ланцюзі руху товару найважливішою умовою ефективності є мінімізація витрат в усіх її ланках (від виробника – з урахуванням розподільних центрів, оптово-посередницьких структур, підприємств роздрібної торгівлі, транспортних підприємств – до кінцевого споживача). При цьому завдання полягає не лише в забезпеченні збереження вантажів і їх споживчих властивостей, своєчасності доставки, а й в дотриманні ринкових цілей і інтересів кожного з учасників логістичного ланцюга.

Вантажоперевезенням притаманні тенденції різного спрямування, які визначають їх розвиток. З одного боку, збільшення доступності вантажних транспортних засобів (для перевізників та замовників) призводить до зростання кількості учасників процесу, які пропонують транспортно-логістичні послуги. З іншого боку – до активізації конкурентних відносин. Ринку транспортно-логістичних послуг притаманна численність та різноманітність учасників, які представлені індивідуальними власниками вантажних транспортних засобів, спеціалізованими транспортними підприємствами та автотранспортними засобами оптово-посередницьких підприємств. Проте його розвиток стримується незадовільним станом доріг і нерозвиненістю дорожньої інфраструктури, високим ступенем фізичного та морального зношення транспортних засобів [7].

Вибір вантажоперевізника визначається роздрібним продавцем залежно від його економічних інтересів, оскільки багато в чому це впливає на кінцевий результат його господарської діяльності. Досвід практичної діяльності і наукових досліджень демонструє, що надійність роботи є вищою із спеціалізованими автотранспортними підприємствами [7].

Виробник транспортно-логістичних послуг керується насамперед власними інтересами – забезпеченням ефективності діяльності, яка досягається вибудовуванням взаємовідносин з суб'єктами логістичного ланцюга поставок. В основі взаємовідносин лежать довгострокові договори, що визначають обов'язки та відповідальність сторін за збереження вантажу, своєчасність його доставки, що дозволяє скоротити витрати на всьому ланцюгу поставок і забезпечити їх координацію [8].

Крім нормативно-правової частини також узгоджуються такі аспекти взаємодії: технологічні – забезпечують ритмічну роботу з формуванні товарно-матеріального потоку; технічні – враховують вимоги до організації вантажно-розвантажувальних робіт (обладнання рамп, доків і складів); економічні – забезпечують дотримання інтересів усіх учасників логістичного ланцюга поставок і отримання прибутку.

Висновки. В статті були описані і чітко розмежовані за функціональним змістом учасники сучасного ринку міжнародних вантажоперевезень. Встановлено, що транспортно-експедиторські підприємства виникають та популяризуються через необхідність прискорення перевезень, зменшення транспортних витрат підприємств, які відправляють і приймають вантаж. Окрім вантажовідправників та вантажоотримувачів, ще однією зацікавленою стороною у залученні транспортно-експедиторських підприємств є перевізники, оскільки самостійно вони не можуть конкурувати на спеціалізованих ринках з метою забезпечення найбільш ефективної роботи власного транспорту та уникнення простоїв.

Наукова новизна даної статті полягає у вдосконаленні методичного підходу до систематизації зв'язків та визначення відмінностей між учасниками логістичного процесу, розкритті специфіки організації розподілу обов'язків, визначенні мотивації учасників ринку у залученні транспортно-експедиторських підприємств. Подальші дослідження можуть бути спрямовані на поглиблене вивчення тенденцій та проблем даного ринку.

Література:

1. Вельможін А. В., Миротин А. Б., Гудков В. А. Вантажні автомобільні. 2015. (3 видання).
2. Казаков А. П. Технологія і організація перевантажувальних робіт. 2001. С. 390–393.
3. FIATA International Federation of Freight Forwarders Associations. URL: <https://fiata.com/home.html>.
4. Бачаєва Н. Г. Роль експедитора в організації інтермодальних перевезень. *Бюлетень транспортної інформації*. 2015. № 8-9. С.19-20.
5. Миротин Л. Б., Ташбаєв І. Е. Ефективність транспортно-експедиційного забезпечення логістики в сучасних умовах. М: *Бюлетень транспортної інформації*. 2012. №11.
6. Макушев П. А., Московченко І. М. Транспортний менеджмент. Одеса, 2004. С. 160-164.
7. Курганов В. М. Логістика. Транспорт і склад в ланцюзі постачань товарів, 2009. (Книжковий світ). С. 154.
8. Дибська В. В., Сергєєв В. І. Моделі операційної діяльності логістичних центрів. *Логістика і управління ланцюгами поставок*. 2012. №1. С. 13–21.