

УДК 656.073.235.004.452

Б.А. Жіжа

**ДИВЕРСИФІКАЦІЯ ВИДІВ ДІЯЛЬНОСТІ
АГЕНТСЬКО-ЕКСПЕДИТОРСЬКИХ ХОЛДИНГІВ
ЯК ЕКСПЛУАТАЦІЙНИЙ КОНЦЕПТ ЇХ РОЗВИТКУ В КРИЗОВИЙ ПЕРІОД**

У статті пропонується комплексна оцінка диверсифікованості видів діяльності агентсько-експедиторських холдингів, як вимушеного експлуатаційного інструменту їх розвитку в кризовий період та її вплив на ефективність роботи холдингів.

Ключові слова: лінійне агентування, експедирування, наземне транспортування, LCL, LTT, FCL, TEU.

В статье предлагается комплексная оценка диверсифицированности видов деятельности агентско-экспедиторских холдингов, как вынужденного эксплуатационного инструмента их развития в кризисный период и ее влияние на эффективность работы холдингов.

Ключевые слова: линейное агентирование, экспедирование, наземная транспортировка, LCL, LTT, FCL, TEU.

The present article proposes the complex estimation of diversification of types of activity of agency-forwarding holdings, as a force operating instrument of its development during crisis and its influence to an efficiency of holding's activity.

Keywords: liner agency, forwarding, haulage, LCL, LTT, FCL, TEU.

Постановка завдання: підсумки першого півріччя 2015 року, що констатують скорочення частки контейнерних вантажів у вантажообігу українських портів до 4,6 %, навантажених імпортом контейнерів, в порівнянні з тим же періодом 2014 року на 20,8 % і відповідно експортом на 38,8 %, при 2,3 % зростанні (за рахунок ситуаційного зростання обсягів перевалки лісових, рудних і зернових вантажів) сумарного вантажообігу портів [1], були очікуваними для агентсько-експедиторських холдингів (АЕХ), які першими відчують тренди динаміки обсягів транспортувань зовнішньо-економічних вантажів, як похідну від динаміки факторів зовнішнього середовища, що формують обсяг і структуру національної зовнішньої торгівлі, транспортне забезпечення якої ці холдинги здійснюють. На додаток до викладених у [2] міркувань, щодо набору зовнішніх факторів діяльності АЕХ, відзначимо, що головним орієнтиром при прогнозуванні потенційних обсягів вантажоперевезень для планування в різних аспектах залишається динаміка і прогноз значень національного валового продукту (НВП), падіння якого обумовлено зниженням національного експорту (попутно відзначимо, що 40 % падіння НВП у 2014 р., було б ще

більшим за відсутності одностороннього скасування митних зборів на український імпорт в країнах ЄС. Падіння ж НВП, у свою чергу, обумовлено зниженням частки промислової його складової (з 33 % в 2007 р. до 21 % в 2014 р.), викликаного зупинкою наших підприємств через відсутність інвестицій на модернізацію, припиненням поставок комплектуючих з Росії і т.і. Таке положення зумовлює падіння і імпортних обсягів, що, в сукупності, змушує судновласників переглядати свої регіональні пріоритети (справедливості заради нагадаємо, що Україна для світових лідируючих судновласників ненадовго перемістилася зі звичного четвертого дивізіону інтересів у третій). Враховуються природно і глобальні чинники, у першу чергу, динаміка цін на нафту, що стійко дешевшає, що у сукупності з перспективою скасування санкцій відносно Ірану, за умови продажу його енергоносіїв за заниженою ціною, визначили період припинення океанських сервісів в Україну низкою контейнерних судновласників вісьмома тижнями, хоча ще навесні 2015 року, окремі судновласники (в контейнерному секторі – K-Line, Wan Hai) залишили український ринок. У цьому зв'язку відзначимо, що керівництво судновласницьких компаній, якщо і консультується зі своїми українськими агентами з приводу практичного змісту заходів у відповідь на падіння українського ринку (тоді як при стабільній або позитивній динаміці такі консультації часті), то про остаточне рішення інформується вся мережа агентств, без можливості його зміни. Така практика змушує лінійних агентів і, відповідно, АЕХ, самостійно моніторити поточні та моделювати перспективні ситуації на всіх рівнях: від глобального до товарних ринків (як приклад, показова ситуація з українським експортом лісу: заборона на експорт бука і дуба до кінця 2015 р. і повна заборона на експорт необробленої деревини до кінця 2016 р., частка яких в даний час становить 50 % обсягу лісових контейнеризованих вантажів істотно погіршує прогноз українського експортного обсягу з 2017 р., а беручи до уваги світовий профіцит зернових, у т.ч. кукурудзяних у Китаї, погіршення слід очікувати вже на початку 2016 р.). Викладені міркування і факти примусили українські АЕХ до інтенсивного пошуку хоча б часткових компенсаторів своїх втрат, основним з яких, в експлуатаційному аспекті, з'явилася диверсифікація видів їх діяльності, апробація якої виявила необхідність її формалізації, кількісної оцінки і дослідження впливу на ефективність роботи АЕХ, представлених у наступній частині статті.

У стабільних військово-політичних та економічних умовах АЕХ притаманні такі види діяльності як: лінійне і суднове агентування, організація інтермодальних перевезень, внутрішньопортове і залізничне експедирування, митний брокераж, автотранспортування (за наявності власного автотранспортного підприємства (АТП) і вантажопереробка (за наявності складу або перетарочної бази). Слід зазначити, що в Україні АЕХ сформувалися тільки в контейнерному секторі перевезень в докризовий період. Збільшення негативних зовнішніх впливів змусило їх виходити на ринки авто- і авіаперевезень неконтейнеризованих вантажів

поза рамками інтермодальних перевезень (нагадаємо, що під інтермодальними перевезеннями, у даний час, стали розуміти перевезення не менше ніж двома видами транспорту, за єдиною ставкою, організовані одним оператором [3]). Йдеться про LCL (less-container-loaded, тобто організації транспортувань вантажів кількох одержувачів/відправників в одному контейнері), LTT (less-than-truckload, тобто організації або виконанні транспортувань вантажів кількох одержувачів/відправників в одному автотранспортному засобі) і авіаперевезеннях. Як вже зазначалося в роботі [2], така експансія вимагає відповідного переформатування структури АЕХ в технічному, комерційному, кадровому, управлінському аспектах та інвестицій, дос-татніх для ефективного виконання нових, для конкретних АЕХ, бізнес-процесів. Визначення вмісту таких інвестицій, що зводяться, в основному, до фінансування, часто на кредитній основі, актуалізує формалізацію «межі» диверсифікованості видів діяльності АЕХ, з метою оцінки її рівня і впливу на загальний фінансовий результат діяльності АЕХ.

Така формалізація досяжна двома шляхами:

- визначення вагомості конкретних видів діяльності АЕХ

$$p_{jk} = \frac{f_{jk}}{f_k}, \quad (1)$$

де p_{jk} – вагомість j -го виду діяльності АЕХ в k -му періоді, дол.од.,

f_{jk} – питомий фінансовий результат j -го виду діяльності в k -му періоді, грош.од./TEU,

f_k – питомий фінансовий результат АЕХ в k -му періоді, грош.од./TEU.

Віднесення фінансових результатів до TEU (еквіваленту 20' стандартного контейнера) обумовлено співвідношенням затарок контейнерів, автомашин і літаків по масі вантажу.

Тоді, рівень диверсифікованості видів діяльності АЕХ в k -му періоді D_k , можна представити у вигляді

$$D_k = \frac{\sum_j TEU_j \cdot p_{jk}}{\sum_j TEU_k}, \quad (2)$$

де TEU_j – об'єм j -го виду діяльності, TEU;

TEU_k – об'єм діяльності АЕХ в k -му періоді, TEU;

- виявлення найбільш ефективного виду діяльності АЕХ та його частки в аналізованому періоді. Враховуючи, що найбільш ефективним видом діяльності АЕХ являється організація інтермодальних контейнерних перевезень, то рівень диверсифікованості видів діяльності АЕХ, за цим критерієм D'_k , виглядає як

$$D'_k = \frac{TEU_k^c}{TEU_k}, \quad (3)$$

де TEU_k^c – об'єм контейнерних перевезень в к-му періоді, TEU;

TEU_k – об'єм діяльності АЕХ в к-му періоді, TEU.

Більш точні результати демонструє другий підхід, ймовірно, через налагодженість бізнес-процесів; освоєння відповідних ринків; істотно великих обсягів контейнерних перевезень FCL (full container loading, тобто затарка контейнера вантажем одного відправника), у порівнянні з LCL, авто- і авіаперевезеннями; більшою досвідченістю персоналу АЕХ; кращою координацією взаємодії з клієнтурою, контрагентами; меншим обсягом комерційного браку при організації звичних, для АЕХ, інтермодальних контейнерних перевезень. Однак, вже намічається тренд нівелювання впливу згаданих суб'єктивних факторів, котрий, в сукупності з об'єктивною адаптацією АЕХ до диверсифікації видів своєї діяльності, підвищить ефективність діяльності АЕХ при вимушеному заміщенні обсягів контейнерних перевезень FCL іншими вантажоперевезеннями.

На рисунку представлена графічна інтерпретація впливу рівня диверсифікованості видів діяльності АЕХ на його ефективність.

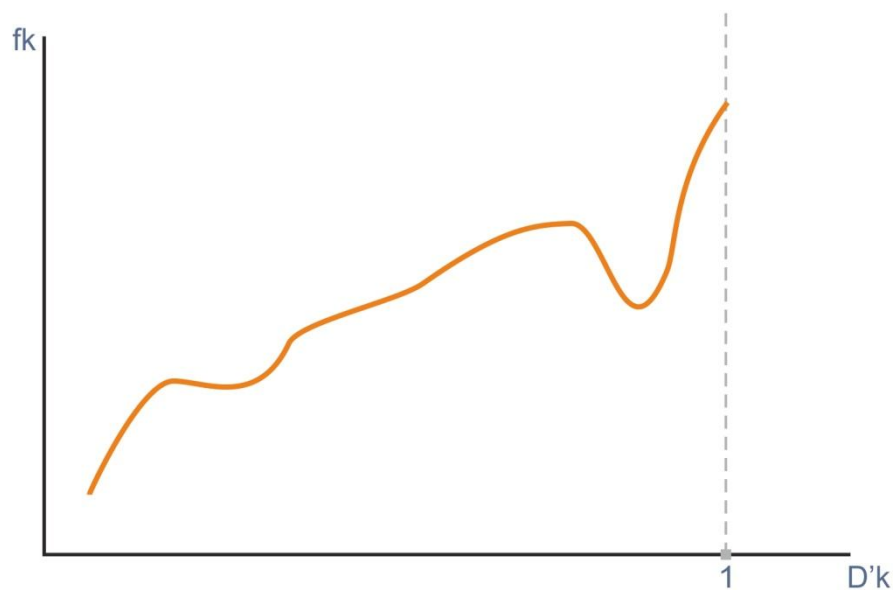


Рис. Графічна інтерпретація залежності ефективності роботи АЕХ від рівня диверсифікованості видів їх діяльності

Аналіз згаданої графічної інтерпретації фіксує локальні мінімуми на значеннях рівня диверсифікованості видів діяльності АЕХ, що припадають на періоди критичних падінь курсу національної валюти, що суп-

роводжуються масовою відмовою клієнтури у відшкодуванні курсових різниць, зростанням дебіторських заборгованостей, розривом кредитних угод з судновласниками, зростанням вартості дизельного пального, посиленням контролю лінійними агентствами стану порожнього устаткування, яке повертається, зростанням тарифів, заморожуванням інвестиційних проектів, закриттям ряду лінійних сервісів, зростанням вартості автозапчастин і збільшенням комерційного браку, в основному, за рахунок розкрадань та зростання ДТП. Якщо виключити з аналізу вплив перерахованих факторів, то теоретично, за умови не перевищення падіння частки FCL перевезень 10 %, можна припустити логарифмічну залежність ефективності роботи АЕХ від рівня диверсифікованості видів їх діяльності (при перевищенні – показову), але практичної користі від такого «очищення» не проглядається, як в силу зростання агресивного впливу факторів зовнішнього середовища, перелічених у постановочній частині цієї статті, так і з урахуванням світового досвіду в досліджуваному аспекті. За даними [4], аналіз результатів роботи 80 АЕХ за період з січня 2014 р. по липень 2015 р., продемонстрував стрімке зростання частки LTT (до 31 % в окремих АЕХ) і залізничних перевезень (до 27 % в окремих АЕХ), при скороченні частки лінійного агентування і FCL перевезень, із стійкою тенденцією зростання автоперевезень, за умови реалізації очікувань здешевлення палива. Ні структура видів діяльності зарубіжних АЕХ (в основному північноамериканських), ні їх прогнозує очікування не збігаються з українськими реаліями, як в силу монопольного становища УКРЗАЛІЗНИЦІ, що зумовило недоступність ринку залізничних сполучень для вітчизняних АЕХ, так і з урахуванням макроекономічних прогнозів і національних рейтингів. У продовження цього міркування, слід зазначити, що досліджувана залежність не накладається ні на одну динаміку якого-небудь параметра зовнішнього середовища, а «винаходити» який-небудь комплексно-універсальний показник, якщо і допустимо, то економістам світового рівня, через що експлуатаційникам вітчизняних АЕХ коректніше «обходитися» формалізованими показниками рівня диверсифікованості видів діяльності, з урахуванням своєї специфіки.

Висновок. Зростаюча агресивність впливу зовнішнього середовища на вітчизняні АЕХ змушує їх управлінців планувати і здійснювати свою діяльність на основі постійного моніторингу та аналізу тенденцій на всіх рівнях економіки і більшості ринків (у тому числі товарних, валютних, паливних, транспортних), моделювати ситуації і вибирати експлуатаційний інструментарій забезпечення готовності роботи АЕХ в конкретних ситуаціях. Так, для короткострокової перспективи – це диверсифікація видів діяльності, яка стисло описана вище; для середньострокової – географічна експансія (слідом за судновласниками, що організовують нові лінійні сервіси в регіони, що «відкриваються світу», такі як Іран, Північна Корея, Албанія, Ірак, Камбоджа); для довгострокової, з поверненням, а можливо і відкриттям нових океанських сервісів в Україні – організація роботи АЕХ в стабільних економіко-політико-військових

умовах, з урахуванням накопиченого потенціалу вимушеної диверсифікації видів своєї діяльності, що актуалізує проблему вдосконалення інструментарію достовірної оцінки допустимого рівня диверсифікованості видів діяльності АЕХ в нових умовах, з тим, щоб, з одного боку, не загубити зайняті позиції на нових, за сьогоднішніми поняттями, ринках (LCL, LTT, авто- і авіаперевезень) і в той же час мати достатній потенціал для безпроблемного освоєння зростаючої частки ринку FCL.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. *Порты Украины нарастили перевалку. Объемы перевозок контейнеров уменьшились // Порты Украины. – № 6 (148). – 2015. – С. 44-50.*
2. *Жіжа Б.А. Взаємовплив структури та ефективності системи управління агентсько-експедиторського холдингу на контейнерному ринку України // Вісник Одеського національного морського університету. – Вип. 3 (42). – 2014. – С. 159-164.*
3. *Жіжа Б.А. Інтермодальні перевезення: Практика організації та документальне забезпечення в Україні: Навч. посібник / Одеса: Вид-во ОНМУ, 2014. – 158 с.*
4. *Інформаційний ресурс: www.eft.cm/Logistics M+A Activity, January 2014 - June 2015.*

Стаття надійшла до редакції 16.11.2015