

УДК 656.025.4(100):65.012.34(045)

Ремига Ю.С.
асистент кафедри логістики
Національного авіаційного університету

ДІЯЛЬНІСТЬ ЛОГІСТИЧНИХ ОПЕРАТОРІВ ПРИ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ЗДІЙСНЕННІ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У статті обґрунтовано доцільність переходу підприємств на нові логістичні принципи роботи. Проаналізовано взаємодію учасників логістичного ланцюга й визначено, що успіх ланцюга постачання залежить від можливості швидкого реагування на потреби споживачів. Зроблено висновок, що розвиток процесів та способів транспортування вантажу стає неможливим без наявності ефективного логістичного оператора.

Ключові слова: логістичний оператор, транспортно-експедиторське підприємство, логістичний ланцюг, транспортування, логістичне обслуговування, міжнародні перевезення, Інкотермс.

Ремига Ю.С. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОПЕРАТОРОВ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ И ОСУЩЕСТВЛЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В статье обоснована целесообразность перехода предприятий на новые логистические принципы работы. Проанализировано взаимодействие участников логистической цепи и определено, что успех цепочки зависит от возможности быстрого реагирования на нужды потребителей. Сделан вывод, что развитие процессов и способов транспортировки груза становится невозможным без наличия эффективного логистического оператора.

Ключевые слова: логистический оператор, транспортно-экспедиторское предприятие, логистическая цепочка, транспортировка, логистическое обслуживание, международные перевозки, Инкотермс.

Remyha Y.S. LOGISTICS OPERATORS ACTIVITIES IN ORGANIZATION AND REALIZATION OF INTERNATIONAL TRANSPORTATIONS

The article deals with expediency of enterprises transition to the new logistics principles. Analyzed the interaction of the logistics chain and determined that the success of the logistics chain depends on the ability to quickly respond to customer needs. It was concluded that development of the processes and methods of cargo transportation becomes impossible without an effective logistics operator.

Keywords: logistics operator, freight-forwarding company, supply chain, transportation, logistics services, international shipping, Incoterms.

Постановка проблеми. В умовах глобалізації розвиток підприємництва в Україні і розширення зовнішньоекономічних зв'язків сприяють підвищенню вимог до організації міжнародних вантажних перевезень, до впровадження нових прогресивних технологій перевізного процесу і обумовлюють перехід на логістичні принципи товарного руху. Тому особливої уваги набувають питання підвищення ефективності діяльності підприємств, пошуку шляхів раціонального використання ресурсів, ефективного застосування логістичних підходів до практичної діяльності підприємств в умовах мінливого зовнішнього середовища.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблем діяльності сучасних підприємств з точки зору логістики присвячені наукові праці вітчизняних теоретиків та практиків В.Г. Алькеми [1], Т.В. Ревуцької [2], Н.І. Чухрай [3], О.М. Горяїнова [4]. Окремі аспекти розвитку логістичних ланцюгів в умовах невизначеності зовнішнього середовища знайшли своє відображення у працях Т.А. Воркут [5], Дж. Джонсон [6], Г.Л. Бродецького [7] тощо.

Постановка завдання. Основна мета статті полягає у визначенні ролі логістичних операторів в організації та здійсненні міжнародних перевезень вантажів для забезпечення їх оптимального результату діяльності.

Виклад основного матеріалу дослідження. За експертними оцінками, застосування логістичних методів в управлінні підприємством здатне забезпечити зменшення запасів на 50-95%, терміни доставки товару – на 25-45%, загальну тривалість виконання замовлення підприємством – на 50-70%, а також принести додатковий синергетичний ефект, оскільки за умови скорочення товарних запасів підприємства на 10% прибуток може збільшуватися на 11%, рен-

табельність – на 15%, потреба у виробничих і складських площах скорочуватись на 40-70% [8, с. 23].

Як відомо, логістичний ланцюг охоплює основні операції та процеси з матеріальним потоком, а також супутніми до нього потоків, на всіх етапах проходження до кінцевого споживача. Тому кожне підприємство, яке входить до складу логістичного ланцюга є партнерами один для одного. Кожен партнер у логістичному ланцюзі безпосередньо відповідає за процес, який додає вартості продукції. Рух товарів та послуг у логістичному ланцюзі обумовлений поведінкою кінцевого споживача в кінці даного ланцюга, оскільки розуміння потреб споживачів за мінімальних витрат часу та коштів є необхідною та достатньою умовою успішної конкурентної боротьби сучасних підприємств.

У зв'язку з цим до учасників логістичного ланцюга ставиться вимога щодо повної концентрації на досягненні спільних цілей. Отже, успіх логістичного ланцюга буде залежати від того, чи його учасники будуть постійно шукати взаємовигідні рішення, які ґрунтуватимуться на довірі та можливості швидкого реагування на потреби споживачів [3, с. 23]. Підтвердженням даного твердження є комплексне логістичне обслуговування, оскільки на сьогоднішній день, більшість підприємств надають перевагу комплексним логістичним операторам для організації і реалізації процесу перевезення вантажів.

Розвиток процесів взаємозв'язку щодо способів доставки вантажу стає неможливим без наявності ефективного логістичного оператора. Особлива необхідність цієї взаємодії виявляється саме в сучасних умовах зростаючого зовнішньоторговельного обороту і розширення зовнішньоекономічної діяльності країни, зростання експортно-імпорتنних, транзитних перевезень вантажів, коли важливе економічне

значення набувають інтермодальні перевезення, які проходять через територію країни певним міжнародним транспортним коридором.

Така здатність до спеціалізації на окремих видах діяльності і є головною причиною зростання тенденції до використання спеціалізованих постачальників послуг для виконання операцій, що створюють додану вартість. Цим сервісним підприємствам вдається досягнути економії за рахунок масштабів діяльності, зберігаючи при цьому гнучкість, що дає змогу клієнтам, які користуються їх послугами, сконцентрувати свої зусилля на своєму основному виді діяльності [4, с. 64]. Як наслідок, клієнт істотно скорочує або навіть відмовляється від власних логістичних підрозділів і перепоручає основні завдання логістичному оператору.

До функцій логістичного оператора входить не тільки організація перевезень, управління запасами продукції, але й її облік, складське зберігання, обробка вантажу, підготовка документації, доставка кінцевому споживачу. Така сконцентрованість на якнайповнішому задоволенні потреб клієнтів в обслуговуванні і забезпечує популярність комплексних логістичних операторів серед інших учасників транспортно-логістичного ринку, оскільки, з одного боку, це дає змогу отримати істотні переваги у якості логістичних операцій та їх вартості, а з іншого, – максимально наблизитися до повного задоволення споживачів.

Залучення логістичних операторів до виконання відповідних функцій передбачає відокремлення логістичних ланцюгів, згідно із необхідністю надання конкретних послуг клієнтам. Розглянемо узагальнену модель логістичного ланцюга постачання при здійсненні міжнародного автомобільного транспортування (див. рис. 1).

Розглянемо більш детально логістичний ланцюг при міжнародних автомобільних перевезеннях. Автомобільне перевезення здійснюється через укладення договору з експедитором, який залучає для виконання його положень відповідних постачальників. Зазвичай залучається тільки автомобільний перевізник (рідше декілька), який безпосередньо виконує перевезення. Клієнт передає права на вантаж експедитору, потім експедитор передоручає автомобільному перевізникові вантаж для перевезення. На наступний ланці постачання експедитор контролює доставку товару вантажоодержувачу. Таким чином, експедитор охоплює значну частину ланцюга і часто виступає єдиним учасником, який бере участь у виконанні замовлення клієнта. Тому важливим є досягнення узгодження інтересів та умов саме між експедитором та клієнтом.



Рис. 1. Логістичний ланцюг при здійсненні міжнародних перевезень автотранспортом

Необхідно зазначити, що логістичний ланцюг варто розглядати не лише як процес транспортування, але й враховувати процеси зберігання товарів на складі логістичного оператора. Даний ланцюг є тривалішим у часі, ніж логістичний ланцюг при транспортному перевезенні, оскільки об'єднує два процеси – доставку від вантажовідправника до складу та від складу до вантажоодержувача (див. рис.2).

Якщо логістичний оператор виконує обслуговування, яке починається з моменту прийняття вантажу до перевезення, його зберігання і включає операції по підготовці вантажу до транспортування, надання транспортного засобу, доставку його до назначеного місця призначення, оформлення необхідних товаророзпорядчих документів і здачі вантажу перевізнику, а також упаковки та маркування товару, то воно виконує транспортно-експедиторське обслуговування, тобто можна стверджувати, що логістичний оператор на українському транспортно-логістичному ринку виступає в ролі транспортно-експедиторського підприємства (ТЕП), а тому й надає інтегровані послуги оператора, транспортного перевізника й експедитора.



Рис. 2. Логістичний ланцюг товарів із зберіганням їх на складі

Правові та організаційно-економічні засади транспортно-експедиторського обслуговування та транспортно-експедиторської діяльності в Україні регулюються Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Законами України «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Про транспорт», «Про зовнішньоекономічну діяльність», «Про транзит вантажів» тощо.

При цьому транспортно-експедиторська діяльність, згідно ст.1 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність», – це підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنних, транзитних або інших вантажів. Транспортно-експедиторською послугою визначається робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування [9].

Згідно зі ст. 8 ЗУ «Про транспортно-експедиторську діяльність», перелік послуг, що надаються транспортно-експедиторськими підприємствами, включає:

- консультації вантажовідправників чи вантажоодержувачів при виборі засобу транспорту з точки зору його зручності, швидкості і вартості доставки вантажу;
- організацію доставки вантажу зі складу відправника на залізничну станцію або в порт і зі станції або порту на склад одержувача;
- переупаковку, перемаркування та комплектацію вантажних партій, об'єднання дрібних партій в збірну велику відправку для максимального використання провізної здатності контейнера, вагона, судна;
- підготовку та оформлення документів для укладання договору перевезення вантажу з перевізником, або його агентом, брокером;
- допомогу в митному, санітарному, карантинному та іншому оформленні відправлень вантажів;
- передачу вантажу перевізнику або його агенту (порту, станції) з оформленням приймально-здавальних та перевізних документів (коносаментів, накладних тощо);
- організацію зберігання вантажу на складах і вантажно-розвантажувальних робіт у пунктах пере-

вантаження і перевалки вантажів з одного виду транспорту на інший;

- сприяння в розрахунках між продавцем і покупцем за реалізований товар шляхом передачі банку за місцем відвантаження товару необхідних транспортних і товарних документів;

- прийом вантажу в пункті призначення від перевізника або його вантажного агента (порту, станції), перевірку кількості місць, маси вантажу, стану його тари та упаковки;

- оформлення з перевізниками або їх вантажними агентами комерційних та інших актів про виявлення недостач або надлишків вантажу, псування і пошкодження вантажу і тари, пересортування тощо;

- проведення розрахунків за перевезення вантажів і вантажно-розвантажувальні роботи в пункті відправлення/прибуття;

- розсортування великих партій імпортованих вантажів в більш дрібні, а також по сортах, розмірах тощо, подальша їх перепакування та перемаркування;

- організацію супроводу вантажу в процесі його транспортування провайдером;

- обладнання вагонів і суден для перевезення специфічних вантажів (цитрусових, зернових тощо).

Це далеко не повний перелік послуг, що надаються ТЕП, чия діяльність змінюється в залежності від виду міжнародної торгівлі і має свою специфіку в кожній окремій країні.

Крім вищезазначених послуг, які можуть виконувати ТЕП, треба зазначити, що вони допомагають експортерам визначити мінімальні витрати на упакування і транспортування товару і скласти оптимальну калькуляцію транспортної складової його експортної ціни. У міжнародній торгівлі існує практика, коли експортер за допомогою логістичного оператора складає розцінювальний (конкурентний) лист, що включає в себе всі витрати з доставки товару покупцеві в пункт призначення. Важливим місцем взаємодії експедитора та експортера чи імпортера товару є визначення та пояснення умов поставки, оскільки останнім необхідно точно знати, як між ними розподіляються транспортні витрати і на яких умовах вигідніше продавати або купувати той чи інший товар. Для багатьох товарів витрати на транспортування, страхування, складування та інші послуги, складають досить значну частину ціни, незнання розмірів цих витрат може перетворити вигідну угоду у невигідну. Як правило, міжнародні експедитори не публікують своїх тарифів, оскільки характер і розмір наданих ними послуг змінюється від рівня невизначеності зовнішнього середовища – це ризику неправильного визначення моменту передавання відповідальності за вантаж у процесі транспортування, ризику вибору транспортного засобу і ризику пошкодження вантажу при перевезенні.

Дані види ризиків взаємопов'язані, оскільки внаслідок неадекватного вибору місця (часу) передачі відповідальності за об'єкт перевезення від продавця до перевізника або покупця виникає ризик неправильного визначення моменту передавання відповідальності за вантаж, а це може призвести до збільшення можливих витрат (неповне врахування витрат транспортування у реалізаційній ціні), і, як наслідок, – до зниження доходів підприємства (занижена або завищена ціна реалізації).

Тому модель формування логістичного ланцюга логістичного оператора або транспортно-експедитор-

ського підприємства повинна враховувати не лише ризики, пов'язані з доставкою товару (транспортуванням), але й з постачальницькими, збутовими й сервісними операціями.

Безумовно, перевезення вантажів як одна із ланок логістичного ланцюга товарів від продавця (виробника, торгівельної чи посередницької організації) до покупця (споживача, торговельної чи посередницької організації) є джерелом виникнення ризиків, більшість з яких можна контролювати додержуючись міжнародних правил Інкотермс. Мінімізують такі ризики раціональний вибір транспортних засобів, перевізника, умов постачання тощо і правильне заповнення відповідних документів. Базові умови спрощують укладання і узгодження контрактів, особливості яких регламентовані міжнародною практикою.

Знання та застосування наведених в Інкотермс торгових термінів полегшує здійснення торгових операцій та дозволяє спрогнозувати можливі транспортні ризики з точки зору логістичного підходу [6, с. 415]:

- 1) наявність фізичних предметів (товарів, вантажів) – це дія логістичного каналу;

- 2) плату за товари, оплату за перевезення вантажів та страхування товарів в дорозі – це дія фінансового каналу;

- 3) законне право розпоряджатися товарами – це дія каналу приналежності;

- 4) наявність необхідної документації – це дія каналу документообігу;

- 5) відповідальність за утримання товарів або слідкування за ними в дорозі – це дія логістичного каналу.

Необхідно відзначити, що ризик пошкодження вантажу при перевезенні виникає у зв'язку з можливими втратами майбутніх доходів або додаткових витрат на усунення пошкоджень внаслідок зниження споживчих якостей товарів в процесі перевезення відповідно до зобов'язань. Відповідальність перевізника за незбереження вантажу настає в разі втрати, недостачі і ушкодження (псування). Загальною умовою відповідальності є презумпція провини, яка означає, що перевізник несе відповідальність за незбереження вантажу після прийняття його до перевезення і до видачі одержувачу, якщо не доведе, що втрати, недостача або пошкодження вантажу відбулися внаслідок обставин, яких він не міг уникнути або усунення яких від нього не залежало. Отже, ризик незбереження майна, одержаного від відправника, до видачі одержувачу покладається на перевізника або логістичного оператора.

Висновки з проведеного дослідження. На даний період у зв'язку зі значним розвитком міжнародної торгівлі роль логістичних операторів істотно зросла, тому для доставки вантажів точно в термін і з можливо меншими витратами ресурсів повинен бути розроблений єдиний механізм взаємодії всіх учасників логістичного ланцюга на основі інтеграції основних логістичних фаз – закупівлі (постачання), виробництва, транспорту та споживання. Оскільки на сьогоднішній день повністю уникнути ризиків в процесі транспортування неможливо, то ними можна і необхідно свідомо керувати, пам'ятаючи про те, що всі ризики взаємопов'язані і їх рівень постійно змінюється під впливом динамічного оточення. Тому пошук ефективного механізму управління ризиками в логістичному ланцюгу стає одним із найважливіших напрямків подальших досліджень для ефективного розвитку логістичних операторів.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Алькема В.Г. Вдосконалення логістичних ланцюгів товаропротрансування молочної продукції [Текст] / В.Г. Алькема // Логістика: проблеми і рішення. – 2006. – № 2. – С. 29-33.
2. Ревуцька Т.В. Аналіз розвитку європейського та вітчизняного ринку транспортно-експедиторських послуг [Текст] / Т.В. Ревуцька // Формування ринкових відносин в Україні. – 2011. – № 2. – С. 108-111.
3. Чухрай Н.І. Оцінювання і розвиток відносин між бізнес-партнерами : [Текст] монографія / Н.І. Чухрай, Я.Ю. Криворучко; за наук. ред. Н.І. Чухрай. – Львів : Видавництво «Растр-7», 2008. – 360 с.
4. Горяїнов О.М. Автотранспорт в логістичних системах і ланцюгах : [Текст] монографія / О.М. Горяїнов, Д.М. Рославцев. – Харків : НТМТ, 2009. – 344 с. (Серія «Наукові дослідження в сфері логістики і транспорту»).
5. Воркут Т.А. Проектування систем транспортного обслуговування в ланцюгах постачань [Текст] / Т.А. Воркут. – К. : НТУ, 2002. – 248 с.
6. Джеймс Джонсон. Современная логистика. 7-е издание [Текст] : Пер. с англ. / Дж. Джеймс, Вуд. Ф. Дональд, Вордлоу Л. Дэниел, Мерфи-мл. Р. Поль. – М. : Издательский дом «Вильямс», 2005. – 624 с. : ил. – Парал. тит. англ.
7. Бродецкий Г.Л. Управление рисками в логистике [Текст]: учебное пособие для студ. учреждений высш. проф. образования / Г.Л. Бродецкий, Д.А. Гусев, Е.А. Елин. – М. : Издательский центр «Академия», 2010. – 192 с. – (Непрерывное профессиональное образование: Логистика).
8. Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2001-2010 рр. [Текст]. – К. : Наук. думка, 2002. – 26 с.
9. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004р. № 1955-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : zakon.rada.gov.ua.

УДК 336.279:477

Руденко Є.М.*кандидат економічних наук,**старший викладач кафедри фінансів**Харківського національного аграрного університету імені В.В. Докучаєва***СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ БАНКРУТСТВА В УКРАЇНІ ТА ЗАХОДИ ЗАПОБІГАННЯ НЕПЛАТОСПРОМОЖНОСТІ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

У статті досліджено динаміку банкрутства підприємств в Україні, проаналізовано основні тенденції розгляду справ про банкрутство, розміри заявлених і задоволених вимог кредиторів, ефективність процедур запобігання банкрутству. В загальних рисах висвітлено причини банкрутства вітчизняних суб'єктів господарювання і запропоновано комплекс дій в рамках антикризового фінансового управління для запобігання банкрутству підприємств.

Ключові слова: банкрутство, санація, мирова угода, ліквідація, платоспроможність, збитковість, антикризове управління підприємством.

Руденко Е.М. СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ БАНКРОТСТВА В УКРАИНЕ И МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ НЕПЛАТЕЖЕСПОСОБНОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

В статье исследована динамика банкротства предприятий в Украине, проанализированы основные тенденции рассмотрения дел о банкротстве, размеры заявленных и удовлетворенных требований кредиторов, эффективность процедур предотвращения банкротству. В общих чертах определены причины банкротства отечественных субъектов хозяйствования и предложен комплекс действий в рамках антикризисного финансового управления для предотвращения банкротству предприятий

Ключевые слова: банкротство, санация, мировое соглашение, ликвидация, платежеспособность, убыточность, антикризисное управление предприятием.

Rudenko Ye.M. CURRENT TRENDS OF BANKRUPTCY IN UKRAINE AND MEASURES INSOLVENCY DOMESTIC ENTERPRISES

The article studied the dynamics of bankruptcies in Ukraine, analyzes the main trends in bankruptcy proceedings and the declared and satisfaction of creditors' claims, the effectiveness of procedures to prevent bankruptcy. In general terms, identified the reasons of bankruptcy domestic enterprises and proposed a set of actions in the framework of anti-crisis financial management to prevent the bankruptcy of enterprises.

Keywords: bankruptcy, sanation, the settlement agreement, liquidation, solvency unprofitability, crisis management the enterprises.

Постановка проблеми. Україна, будучи великою аграрно-промисловою країною, перебуває на шляху побудови ринкової економіки. Внаслідок проведеного реформування аграрних відносин з'явилася значна кількість сільськогосподарських підприємств, заснованих на приватній формі власності, – сільськогосподарські кооперативи, фермерські господарства, приватні (приватно-орендні) сільськогосподарські підприємства. Існують також державні та комунальні сільськогосподарські підприємства. Нині відбувається процес поступової інтеграції України в європейське співтовариство з його специфічними жорсткими умовами на ринку, які ставлять проблему виживання перед вітчизняними суб'єктами господарювання. Тому для вітчизняних підприємств проблемачасного виявлення кризових явищ та за-

побігання фінансової неспроможності стоїть особливо гостро. У зв'язку з цим виникає необхідність розробки комплексу дій, що попереджують банкрутство підприємств, та пошуку нових методів антикризового фінансового управління.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам дослідження банкрутства і антикризового управління приділено багато уваги у працях вітчизняних та закордонних економістів, серед яких: І. Нескородєва, О. Тереванєсова, Р. Біловал, Т. Білоконь, А. Гордєєва, Ю. Зайченко, Л. Лігоненко та ін. [3-7]. Але поряд з цим потребують подальшого аналізу сучасні тенденції банкрутства підприємств і заходи запобігання розвитку кризи.

Постановка завдання. В рамках окресленої проблематики метою статті є дослідження тенденцій