

## ПЕРЕРОЗПОДІЛ ФУНКЦІЙ В ТРАНСПОРТНО–ЕКСПЕДИТОРСЬКІЙ ДІЯЛЬНОСТІ

Чупайленко О.А., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

### REDISTRIBUTION OF FUNCTIONS IN TRANSPORT – FORWARDING ACTIVITIES

Chupaylenko O.A., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

### ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЕ ФУНКЦИЙ В ТРАНСПОРТНО – ЭКСПЕДИТОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Чупайленко А.А., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

#### Постановка проблеми.

В сучасному світі транспортно-експедиторська діяльність і транспортно-експедиторські послуги є невід'ємною частиною підприємницької діяльності, транспортних перевезень, логістики і зовнішньоекономічної діяльності. Дослідження Всесвітнього банку показали, що за індексом логістичної ефективності Україна зайняла 102-е місце серед 155 країн. Оцінювали за наступними критеріями: ефективність процедур митного оформлення, інфраструктура транспортної логістики, доступність і легкість організації міжнародних поставок. Транспортно-експедиторські послуги використовуються для полегшення здійснення перевезень та виконують посередницькі функції. Потребує подальших досліджень теоретичні аспекти перерозподілу функцій між учасниками транспортно – експедиторських послуг.

#### Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Транспортно-експедиторське обслуговування розглядається як комплексна система доставки, що включає перевезення товару від виробника до споживача і виконання пов'язаних з нею вантажно-розвантажувальних робіт, пакування, складування, зберігання, страхування, ведення розрахунків тощо. У розвинутих країнах експедитор є основною сполучною ланкою між вантажовідправником, перевізником і вантажоодержувачем. Протягом останніх 10-15 років відбуваються докорінні зміни частки експедиторського капіталу в транспортному підприємстві й експедиторських послугах, в організації процесу перевезення вантажів. Вони є наслідком науково-технічної революції на транспорті, що виявилася у контейнеризації вантажної маси і переході на мультимодальні технології організації перевезень.

Питання теорії та практики транспортного обслуговування зовнішньої торгівлі розглядалися в працях відомих зарубіжних науковців: Кейнса Дж.М., Ліндєрта П.Х., Уайтхеда Дж., Гехтбарга А. Питанням ефективності і функціонування транспортно-експедиторської діяльності приділяли увагу такі українські і російські вчені і фахівці, як Воркут А.І., Воркут Г.А., Бурмистров М.М., Винников В.В., Кальченко А. Г., Лівшиць В.Н., Міхин А.А., Нємчиков В.С., Примачов Н.Т., Раховецький А.Н., Румянцев А.П., Боровський В.М., Шарай С.М. та інші науковці [1, 2].

Дослідження показали, що у ході глобалізації на транспорті підсилюлося значення транспортно-експедиторського підприємництва. Цьому сприяв ряд факторів. Довело свою перевагу сполучення в рамках однієї юридичної особи функцій експедиторського й агентського транспортного обслуговування. Поступово в цивільному праві повсюдно була дозволена можливість виконання однією юридичною особою одночасно функцій експедитора як продавця, так і покупця товару й транспортного агента всіх перевізників, що беруть участь у виконанні зовнішньоторговельного контракту. Це полегшило експортерам й імпортерам маневрування вибором базисних умов поставок товарів при укладанні торговельних контрактів.

Сучасне транспортно-експедиторське підприємництво володіє світовою мережею представництв, відділень і субекспедиторів, зв'язаних єдиною мережею комунікацій, програмним комп'ютерним забезпеченням. Створилася організаційна передумова для того, щоб постійному й значному збільшенню обсягів світової торгівлі відповідала адекватна економічна транспортна мережа. Процеси глобалізації виробництва й розподілу характеризуються широтою,

передачею й обміном інформацією з використанням телекосмічних комунікацій і тим, що поряд з великими підприємствами в ролі учасників процесів глобалізації виступають середні й навіть малі фірми [2].

Диференціація або інтеграція матеріальних потоків у системі міжнародного руху товарів створили основу для різноманітних комбінацій сполучень, використання різних перевізних технологій, залучення в транспортний процес підприємств різних форм власності, обумовили переплетення інтересів різних галузей транспорту, продавців, покупців, експортерів та імпортерів, чисельних посередників.

В той же час у розвитку міжнародного експедирування можна виділити кілька тенденцій. По-перше, відбувається перетворення функцій складського зберігання. Якщо раніше складське обслуговування зводилося до зберігання вантажів, то сучасне складське зберігання створюється також для цілей перетворення параметрів вантажопотоків з метою ефективного товаророзподілу й подальшого транспортування. Сучасна концепція складського обслуговування орієнтується на безперервну структуризацію термінального вантажопотоку, що полягає, з одного боку, у його інтеграції в укрупнені вантажні одиниці (в основному, у контейнери й трейлери), а з іншого боку – на одночасну диференціацію й деконсолідацію [2]. Складське зберігання стало обов'язковим елементом логістики виробництва, розподілу та транспорту. По-друге, відбувається інтеграція видів транспорту у вигляді мультимодальних та інтермодальних сполучень. Міжнародні змішані перевезення часто називають комбінованими, або інтермодальними. Юнімодальне перевезення – це перевезення вантажів одним видом транспорту або декількома перевізниками. У випадку лише одного перевізника, він видає власний транспортний документ, тобто коносамент, авіанакладну тощо. Якщо беруть участь більше одного перевізника, один з перевізників може видати наскрізний коносамент, який покриває все перевезення.

Сфера транспортно-експедиційного обслуговування перетворилася в самостійну підгалузь операторства мультимодальних і інтермодальних сполучень. Основний економічний ефект від застосування прогресивних схем доставки пов'язаний з економією витрат на пакуванні, підвищенням схоронності вантажів, прискоренням доставки, економією витрат на вантажно-розвантажувальні роботи, скороченням експлуатаційних витрат на перевезення. Процес формування міжнародної системи інтермодальних перевезень не завершився. Це стосується міжнародного затвердження правового режиму змішаних сполучень, проблем інвестицій у будівництво інфраструктур, створення новітніх транспортних засобів й технологій, міжнародних телекосмічних комунікацій і безпаперового документообігу [1, 2].

Ще однією тенденцією в розвитку міжнародного експедирування можна назвати прагнення транспортно-експедиційних підприємств до комплексного обслуговування з метою досягнення синергічного ефекту. Проявляється це в об'єднанні двох, трьох, а то й десятка дрібних і середніх фірм у ту або іншу єдину систему, більшу компанію, об'єднання з горизонтальною організацією управління.

Клієнт воліє користуватися послугами одного експедитора, у якого комплексно забезпечувалося б інтегроване задоволення всіх необхідних транспортно-експедиторських послуг, починаючи від пророблення транспортних умов контракту й закінчуючи розрахунками з постачальниками й покупцями. Тенденцію задоволення такого попиту також одним підприємством-виробником послуг назвали технологією роботи «через одне вікно». Навіть провідні експедитори намагаються надавати подібне обслуговування, засновуючи за необхідності партнерство з іншими постачальниками послуг. Дрібні й середні експедиторські фірми створюють єдині вікна, формуючи кооперативи з метою забезпечення найбільш ефективного використання змішаних перевезень [2].

Через низьку якість транспортно-експедиторського обслуговування українські експедитори втрачають ринок зовнішньоторговельних перевезень, який захоплюють великі західні транспортно-експедиторські підприємства. Приход в Україну цих компаній є погрозою для вітчизняних експедиторів, а вступ України в СОТ тільки підсилив тиск на вітчизняний транспортний ринок іноземних компаній. Це обумовлює необхідність вживання заходів з підвищення якості послуг вітчизняних транспортно-експедиторських підприємств шляхом впровадження інноваційного підходу до їхнього управління. Для цього необхідно виявити основні тенденції розвитку міжнародного транспортно-експедиційного бізнесу. Це дасть можливість розширення зовнішньої торгівлі, раціонального використання різних видів транспорту й сучасних схем доставки, залучення додаткових обсягів для вітчизняних перевізників, що допоможе скласти конкуренцію закордонним компаніям.

Пріоритетною ознакою національної транспортної політики є становлення національного ринку транспортних послуг. Сучасний етап розвитку ринкових відносин характеризується інтенсифікацією міжнародних зв'язків і зростанням вантажопотоків. Україна має великий транзитний потенціал, а одним з головних факторів, що впливає на збільшення потоку транзитних вантажів, є рівень розвитку національного ринку транспортно-експедиторських послуг та інтеграція у світовий ринок послуг із міжнародного експедирування. За даними Міжнародної федерації експедиторів більше 85% всіх вантажів у світі перевозяться саме за участю експедиторів. На сучасному етапі однією з найважливіших задач є розвиток і формування ринку транспортних і експедиторських послуг, та підвищення конкурентоспроможності українських перевізників і експедиторів [2, 3].

Дослідження зміни обсягу перевезення вантажів по Україні показують (табл.1), що взагалі по транспорту обсяг перевезень значно коливається і підтримується на певному рівні, але по автомобільному транспорту ми маємо постійне зростання [4].

Таблиця 1- Індекси обсягу перевезення вантажів за видами транспорту по Україні (відсотків до попереднього року)

По рокам	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012
ТРАНСПОРТ (разом)	99,5	104	99	82	109	107	98,5
Наземний	99	104	99	83	109	107	99
у т.ч. залізничний	107	97	97	79	111	108	97,5
автомобільний	98	109	101	84	109	107	101
Водний	101	104	81	50	113	89	79

Якщо взагалі по транспорту індекс обсягу перевезення вантажів у 2012р. зріс на 98, 5 %, то по автомобільному транспорту – на 101 %. Це впевнено говорить про зростання об'єму транспорто – експедиторських послуг на автомобільному транспорту у першу чергу в Україні (індекс обсягу перевезень зріс з 98 % у 2000 р. до 101 % у 2012 р.). Підтверджують ці тенденції і зростання вантажообороту на автомобільному транспорті з 35,3 млрд.ткм у 2005 р. до 57,5 млрд.ткм у 2012 р. (табл. 2) [4].

Загальний вантажооборот взагалі по транспорту зріс з 394,1 млрд.ткм у 2000 р. до 412,6 млрд.ткм, тоб-то на 18,5 млрд.ткм. Враховуючи міжнародні транзитні коридори і вигідне положення, на Україну заходять глобальні транспортно – експедиторські фірми.

Таблиця 2 - Вантажооборот за видами транспорту по Україні (млрд.ткм)

По рокам	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012
ТРАНСПОРТ (разом)	394,1	473,6	507,7	395,7	418,7	445,7	412,6
Наземний	379,6	457,4	491,5	387,3	409,3	438,0	406,9
у т.ч. залізничний	172,8	224,0	257,0	196,2	218,1	243,9	237,7
автомобільний	119,3	35,3	54,9	49,2	53,9	57,3	57,5
Водний	14,5	15,9	15,8	8,0	9,0	7,3	5,3

Згідно з діючим Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність» (від 1 липня 2004 р. № 1955-IV) має таке тлумачення: «Транспортно-експедиторська діяльність – підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنих, транзитних або інших вантажів. Транспортно-експедиторська послуга – робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування». Цей Закон присвячений регулюванню окремого виду підприємницької діяльності – транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنих, транзитних або інших вантажів [2].

Сьогодні в Україні більш ніж 80% перевезень на усіх різновидах транспорту здійснюється шляхом безпосередньої участі міжнародних експедиторів. Транспортно-експедиторська діяльність виконує посередницькі функції між експортером і імпортером, чим дуже спрощує здійснення зовнішньоторгівельних операцій. Транспортно-експедиторські послуги надаються замовнику при експорті з України, імпорті в Україну, транзиту по території України або іншими державами, а також при перевезеннях по території України. Тому, експедитори – це не тільки посередники між

власниками вантажів і перевізниками, вони ведуть активну маркетингову працю на ринках транспортних послуг, приймають участь у підготовці вантажів до перевезень, супроводжують їх на шляху транспортування, забезпечують вимоги відправників відносно доставки вантажів від пункту призначення до місця прибуття, виконують функції операторів при здійсненні міжнародних перевезень. Експедитори та їх об'єднання відповідно до законодавства з метою удосконалення транспортно-експедиторських послуг, покращення їх якості та конкурентноздатності, можуть на добровільних засадах сертифікувати якість своїх послуг відповідно до існуючих стандартів та здійснювати професійну підготовку фахівців, підвищення кваліфікації спеціалістів транспортно-експедиторських підприємств. Об'єднання експедиторів, з метою вдосконалення та прискорення інтеграційного процесу входження в світовий ринок транспортно-експедиторських послуг, можуть розробляти, затверджувати та погоджувати умови здійснення транспортно-експедиторської діяльності та інші акти, що передбачені їх установчими документами [2].

Транспортування можна визначити як ключову комплексну складову, пов'язану з переміщенням матеріальних ресурсів або готової продукції певним транспортним засобом у логістичному ланцюзі, і яка складається з комплексних та елементарних складових, таких як експедирування, вантажопереробка, пакування, передача прав власності на вантаж, страхування.

Якщо покупці та продавці самі не в змозі здійснити транспортування свого вантажу, то вони користуються послугами транспортно-експедиційних підприємств, які надають великий комплекс послуг із транспортно-експедиційного обслуговування вантажів, що зображено на рис. 1.



Рисунок 1- Комплекс послуг транспортно-експедиторського обслуговування вантажів

Вказані особливості накладають свій відбиток на устрій і функціонування системи транспортної логістики. Транспортна логістика вирішує комплекс завдань, пов'язаних з організацією переміщення вантажів транспортом загального користування. Основними з цих завдань є: вибір виду транспортного засобу, вибір типу транспортного засобу, оптимізація транспортного процесу під час змішаних перевезень, визначення раціональних маршрутів доставки, забезпечення технологічної єдності транспортно-складського процесу, координація транспортного і виробничого процесу [5].

Учасниками транспортно-експедиторської діяльності є клієнти, перевізники, експедитори,

транспортні агенти, порти, залізничні станції, об'єднання та спеціалізовані підприємства залізничного, авіаційного, автомобільного, річкового та морського транспорту, митні брокери та інші особи, що виконують роботи (надають послуги) при перевезенні вантажів.

Правові та організаційні засади 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» [1,2].

На рівні міжнародного законодавства транспортно-експедиторська діяльність регульована великим масивом законодавств, які за загальним принципом систематизації міжнародних договорів по об'єкту правового регулювання поділяють на сім груп [1,2]:

- 1) група угод про загальні принципи діяльності окремих видів транспорту (Женевська конвенція 1958 року про правовий режим морських просторів, Конвенція про дорожній рух 1968 року та інші);
- 2) група угод про організації міжнародного сполучення;
- 3) група угод та конвенцій, які відносяться до міжнародного приватного права (Брюсельська конвенція про уніфікацію декількох правил про коносамент 1924 р., Конвенція ООН про змішані перевезення вантажів (Женева) 1980 р. та Правила ЮНКТАД – МТП по відношенню до документів змішаних перевезень (Женева) 1992 р.);
- 4) група угод про тарифи на перевезення;
- 5) група угод правозахисного характеру;
- 6) група угод, які регламентують специфічні аспекти транспортної діяльності (Угода про рятування на морі, Йорк-Антверпенські правила про загальні аварії 1994 р.);
- 7) група угод, які містять норми, що розроблені для стимулювання перевезень та полегшення їх здійснення.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.

Отже, аналіз стану транспортно-експедиційної діяльності в Україні показує, що наявні недоліки, значною мірою викликані недосконалістю нормативно-правового забезпечення у цій сфері економічної діяльності і недостатнім державним регулюванням. Також залишаються неврегульованими на законодавчому рівні питання договірних відносин суб'єктів транспортно-експедиційної діяльності, їх прав та обов'язків, підстав та меж відповідальності, державного регулювання в області транспортної експедиції. В своїй роботі експедитори користуються розрізненими, а іноді й суперечливим нормативно-правовими актами загальноєкономічного законодавства, уряду, міністерств, відомств, що регулюють окремі аспекти експедиторської діяльності. По суті не існує єдиного правового поля, що створювало б сприятливі умови для діяльності експедиторів.

Також слід відмітити, що більшість чинних законодавчих та інших нормативно-правових актів, які стосуються транспортно-експедиційної діяльності, прийняті ще в перші роки незалежності України (деякі навіть раніше) і не повною мірою враховують особливості правовідносин у ринкових умовах господарювання. Для створення ефективної системи правового регулювання ринку транспортних послуг необхідно почати з формулювання та закріплення на законодавчому рівні визначення основних понять, які стосуються транспортно-експедиторської діяльності. Крім того, необхідно привести вже діюче національне законодавство у відповідність із нормами міжнародних нормативних актів, які регулюють перевезення та експедиторську діяльність.

Постановка завдання.

Потрібно проаналізувати теоретичні аспекти перерозподілу функцій між учасниками транспортно – експедиційних послуг з врахування міжнародного досвіду.

Основний матеріал.

Як показує міжнародна практика, функції організатора (оператора) контейнерного перевезення вантажу "від дверей до дверей", здійснюваного по єдиному тарифу, єдиному перевізному документу (наскрізному коносаменту) і по єдиній уніфікованій системі відповідальності за вантаж, звичайно беруть на себе великі експедиторські фірми. Конкуренція між ними і морськими перевізниками, що володіють судами-контейнеровозами і парком контейнерів, призвела до посилення концентрації експедиторських фірм. У результаті цього виникли картелі, що монополізують експедиторську справу в міжнародному масштабі шляхом створення мережі своїх відділень і філій. До експедиторських фірм такого роду відносяться, наприклад, "Шенкер" (ФРН), "Данзас" (Швейцарія), "Гондрад" (Франція), "Мунбридж" (Великобританія), "Дамко" (США), "Джейро" (Японія) [5]. Поряд з деякими найкрупнішими експедиторськими фірмами в кожній з ведучих західних країн існує велика

кількість середніх і безліч дрібних експедиторських компаній, обчислювальних тисячами, що при експедируванні, як правило, здійснюють первинну підготовку вантажу до магістрального перевезення урупненими одиницями.

Треба відмітити, що за роки незалежності в Україні активізувався процес інтеграції транспортної системи в Європейську. Так, прийняті закони України і постанови Кабінету Міністрів України щодо регулювання міжнародного перевезення в Україні, створення і функціонування міжнародних транспортних коридорів в Україні як складової транспортної мережі Європи. Україна приєдналася до дев'яти європейських конвенцій і угод, які розроблені Комітетом з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН. Завдяки поступовій інтеграції української економіки в європейську, вигідному географічному положенню на перетині світових транзитних зв'язків українські перевізники суттєво збільшили обсяги перевезень вантажів, про що свідчить кількість перетинань кордону.

Транспорт є ключовою ланкою соціально-економічної системи держави і належить до стратегічно важливих галузей національної економіки, без ефективно роботи якої неможливе подальше підвищення добробуту суспільства. Пріоритетною ознакою національної транспортної політики є становлення національного ринку транспортних послуг. Розвиток міжнародних перевезень у відповідності зі світовими стандартами і новітніми технологіями посилив розвиток експедиційних послуг. Ось чому роль експедитора суттєво змінилася (збільшилася кількість функцій та об'єм відповідальності).

Діяльність автотранспортного підприємства, як правило, здійснюється за одним чи за кількома напрямками: збільшення обсягів реалізації автотранспортних послуг на ринках в результаті активізації маркетингової діяльності за рахунок залучення нових клієнтів, тарифного маневрування, удосконалення організації перевезень, розробки, пропонування та реалізації нових автотранспортних послуг тощо.

Проаналізуємо структуру транспортно-експедиторських послуг на прикладі відомих транспортно-експедиторських підприємств. Результати відображено в табл. 3. Аналіз результатів дає підстави для висновку про готовність підприємств транспорту до надання повного переліку транспортних послуг та їх конкурентоспроможності на сучасному ринку автотранспортних послуг.

Таблиця 3 - Структура транспортно-експедиторських послуг

Транспортні послуги	ПАТ «Інтертранс-логістик»	ПАТ «Внеш-транс»	ПАТ «УТЕСК»	ПАТ «Алерс Україна»	Частка компаній, що надає послуги у загальній кількості, %
Раціональний вибір транспортного засобу	надає	надає	не надає	надає	75
Організація складування та зберігання вантажів	не надає	не надає	не надає	надає	25
Упакування, маркування та комплектація вантажів	надає	надає	не надає	надає	75
Оформлення ТСД	надає	надає	надає	надає	100
Супроводження вантажів	надає	надає	надає	надає	100
Страховання	надає	не надає	надає	надає	75
Митно-брокерські послуги	надає	надає	надає	надає	100
Частка послуг у загальній кількості, %	85	71	57	100	-

Успішну роботу транспортно-експедиторських підприємств можна пов'язати з правильно налагодженим транспортним процесом підприємства. Транспортний процес – це всі дії, що відбуваються з моменту одержання документів на перевезення вантажу до моменту доставки вантажу вантажоодержувачу й оцінки у відповідних документах факту про доставку вантажу [5].

Технологія транспортного процесу полягає в методах розрахунку і розробці маршруту перевезень. Ці методи розрахунку спрямовані на удосконалювання транспортного процесу та засновані на застосуванні економіко-математичних моделей, і зв'язані з використанням засобів обчислювальної техніки.

Побудова економіко-математичної моделі виробляється за наступною схемою:

- 1) вивчення реального процесу;
- 2) вибір критеріїв оптимальності і визначення обмежень;
- 3) формалізація процесу;
- 4) добір основних факторів;
- 5) встановлення емпіричних залежностей між факторами;
- 6) побудова математичної моделі.

Транспортно-експедиторське підприємство для виконання транспортно-експедиційних операцій повинно використовувати логістичні підходи розрахунків витрат, планування маршрутів і т.д. Використання принципів логістики на практиці можливо тільки при достатньому рівні розвитку обчислювальної техніки та обміну інформацією. Частиною усіх видів логістики є обов'язкова наявність логістичного інформаційного потоку (інформаційна логістика), який включає дані про потік товарів, їх передачу, обробку та систематизацію з наданням готової інформації. В свою чергу, товарний потік характеризується процесами транспортування, навантаження - розвантаження вантажів, їх обробки, складування та збереження. Для ефективного виконання логістичних функцій має звернути увагу на застосування нових технологій, включаючи технології складування, переробки, транспортування і інші. При складуванні та переробці вантажів новими тенденціями, які забезпечують ефективне функціонування технології, є:

- 1) перехід від комплексних складських систем до автоматизованих і спеціалізованих складів;
- 2) розвиток частково і повністю автоматизованих систем розташування товарів;
- 3) використання ЕОМ для управління процесами виконання замовлень, розташування та пошуку вантажів на складі, включаючи використання маніпуляторів, а також стаціонарних і рухомих роботів;
- 4) використання механізованих та автоматизованих приладів для навантаження та розвантаження транспортних засобів;
- 5) транспортування навантажувальних машин в складські приміщення або на виробничі ділянки за допомогою автоматизованих транспортних засобів.

Однією із проблем транспортно - експедиторських підприємств є відсутність управлінських впливів на перевізний процес. Під оперативним управлінням перевізним процесом розуміється реалізація функцій, які забезпечують вирішення транспортних проблем протягом змінно-добового періоду по окремих елементах технологічного процесу перевезень. Оперативне управління спрямоване на виконання поточних планів перевезень. Оперативне регулювання проявляється у розробці управлінських впливів на перевізний процес з метою утримання їх у рамках заданого плану. З цієї причини необхідний постійний контроль за ходом перевізного процесу – диспетчеризація, за допомогою мобільних та інших засобів зв'язку (стільниковий радіозв'язок, систем радіозв'язку в СУГ або мобільний радіозв'язок) [1].

В умовах обмеженості ресурсів та конкуренції для успішної діяльності, підприємство має вмiло визначити головне та другорядне, концентрувати свої зусилля на основних пріоритетах, що передбачає диференційоване управління. Це вимагає використання методів, які дозволили б визначити основні напрями рейсів підприємства – пріоритетних напрямів.

Транспортно – експедиторські підприємства впроваджують логістичний підхід до організації автомобільних перевезень, що обумовлює новий методологічний зміст, який полягає в тому, що основною складовою частиною перевезень повинне стати проектування оптимального (раціонального) перевізного процесу. Під цим розуміється пошук найкращих організаційних і технічно можливих рішень, що забезпечують максимальну ефективність перевезення вантажів. Також підприємству слід звернути увагу на виконання транспортно-експедиційного обслуговування за маршрутами, які є економічно вигідними з точки зору отримання прибутку для підприємства.

Висновки.

Попит на експедиторські послуги щорічно зростає. Це пов'язане з тим, що функції організації

змішаних сполучень передаються із торговельних і промислових компаній у чисто транспортні. Замовники перевезень на експедиторському ринку вимагають надання високоякісної послуги. Експедитори також змушені відмовлятися від надання тільки традиційних послуг і брати на себе більшу роль у логістичних операціях. Зараз це стосується переважно великих експедиторів, багато з яких поступово інтегруються в інформаційно-логістичне управління, зберігання, консультування тощо. Традиційне експедирування має мало майбутнього, тому що все більше необхідне управління усім ланцюжком поставок. Глобалізаційні процеси впливають на діяльність вітчизняного транспорту і вимагають сучасні логістичні технології, реалізація транспортних умов зовнішньоторговельних контрактів здійснюється на основі партнерства із західними операторами. Воно базується на адекватності технічного й технологічного рівня виробничої бази, на професійній кваліфікації експедиторів і транспортників, відповідності правових норм і звичаїв експедиції вантажів в Україні й за кордоном.

Сфера транспортно-експедиційного обслуговування перетворилася в самостійну підгалузь операторства мультимодальних і інтермодальних сполучень. Основний економічний ефект від застосування прогресивних схем доставки пов'язаний з економією витрат на пакуванні, підвищенням схоронності вантажів, прискоренням доставки, економією витрат на вантажно-розвантажувальні роботи, скороченням експлуатаційних витрат на перевезення.

Для створення ефективної системи правового регулювання ринку транспортних послуг необхідно почати з формулювання та закріплення на законодавчому рівні визначення нових основних понять, які стосуються транспортно-експедиторської діяльності. Крім того, необхідно привести вже діюче національне законодавство у відповідність із нормами міжнародних нормативних актів, які регулюють перевезення та експедиторську діяльність.

#### ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Кунда Н.Т. Організація міжнародних автомобільних перевезень / Н.Т. Кунда. - К.: Слово, 2010. – 464 с.
2. Дідківський М.А. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства: Навчальний посібник/ М.А. Дідківський, - К.: Знання, 2010. - 462 с.
3. Воркут Т. А. Основи визначення постачальників транспортних послуг. Автошляхівник України / Т. А. Воркут — К: Юнікс, 2006. – 212 с.
4. Україна у цифрах у 2012 році. Статистичний збірник. – К.: Державна служба статистики України, 2013. – 244 с.
5. Дмитриченко М.Ф. Транспортні технології в системах логістики / М.Ф. Дмитриченко, П.Р. Левкоvec, А.М.Ткаченко, О.С. Ігнатенко. – К.: Інформавтодор, 2010. – 676 с.
6. Шарай С.М. Реалізація принципів логістики на автомобільному транспорті : навчальний посібник / С.М. Шарай. – Автошляховик України. – 2010. – №4. – С. 44-45.
7. Демченко В. В. Особливості формування транскордонних кластерів / В. В. Демченко // Регіональна економіка. - 2012. - № 3. - С. 179-186.
8. Варяниченко О.В. Формування інноваційних кластерів в Україні як інструмент розвитку та конкурентоздатності / О.В. Варяниченко // Науковий вісник НГУ.- 2011, №3. - С. 118 -121.

#### REFERENCES

1. Kunda N.T. Organization of international road transport. Kyiv: Word, 2010. 464 p. (Ukr)
2. Didkivskyuy M.A. Foreign trade enterprises. Kyiv: Knowledge, 2010. 462 p. (Ukr)
3. Vorkut G.A. Basis for determining transport service providers. Avtoshlyahivnyk Ukraine. Kyiv: Unix, 2006. - 212 p. (Ukr)
4. Ukraine in figures in 2012. Statistical Yearbook. Kyiv: State Statistics Service of Ukraine, 2013. 244 p. (Ukr)
5. Dmytrychenko M.F. Transport technologies in logistics systems. Kyiv: Informavtodor, 2010. - 676 p. (Ukr)
6. Sharai S.M. Implementation of the principles of logistics in road transport. Avtoshlyahovyk Ukraine. 2010. No. 4. P. 44-45. (Ukr)
7. Demchenko V.V. Features of formation of cross-border clusters. Regional Economics. 2012. No. 3. P. 179-186. (Ukr)
8. Varyanychenko O.V. The formation of innovative clusters in Ukraine as a tool for development and competitiveness. Scientific Bulletin of NSU. 2011. No. 3. P. 118 -121. (Ukr)



## РЕФЕРАТ

Чупайленко О.А. Перерозподіл функцій в транспортно – експедиторської діяльності / О.А. Чупайленко // Управління проектами, системний аналіз і логістика. — К. : НТУ, 2013. — Вип. 12.

В статті доведено, що процеси глобалізації світової торгівлі вимагають національні транспортно – експедиторські фірми відмовлятися від надання тільки традиційних послуг і брати на себе більшу роль у логістичних операціях. Функції організації змішаних сполучень передаються із торговельних і промислових компаній у чисто транспортні.

Об'єкт дослідження – діяльність національних транспортно – експедиторських фірм.

Мета роботи – визначення впливу глобалізації світової торгівлі на діяльність національних транспортно – експедиторських фірм.

Метод дослідження – статистичний аналіз діяльності національних транспортно – експедиторських фірм.

Дослідження показали, що традиційне експедирування має мало майбутнього, тому що все більше необхідне управління усім ланцюжком поставок. Встановлено, що процеси глобалізації світової торгівлі вимагають національні транспортно – експедиторські фірми відмовлятися від надання тільки традиційних послуг і брати на себе більшу роль у логістичних операціях; виявлено, що функції організації змішаних сполучень передаються із торговельних і промислових компаній у чисто транспортні; показано, що ефект від перерозподілу функцій на ринку транспортно – експедиційних послуг буде полягати в концентрації в одному місці операцій з підготовки масивів транспортної документації, в обмеженні чисельності працівників у переговорних процесах, у концентрації оформлення платежів в одній бухгалтерії; запропоновано, що в умовах обмеженості ресурсів та конкуренції для успішної діяльності, підприємство повинно концентрувати свої зусилля на основних пріоритетах, що передбачає диференційоване управління усіма функціями транспортно – експедиторської діяльності.

Результати статті можуть бути використані учасниками ринку транспортно – експедиторських послуг для підвищення конкурентоспроможності в умовах глобалізації.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – пошук оптимального пакету функцій для здійснення транспортно – експедиторської діяльності.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** ТРАНСПОРТ, ЕКСПЕДИТОРСЬКІ ПОСЛУГИ, ПЕРЕРОЗПОДІЛ ФУНКЦІЙ, ГЛОБАЛІЗАЦІЯ, ЕФЕКТИВНІСТЬ.

## ABSTRACT

Chupaylenko O.A Redistribution functions in transport - forwarding activities. Management of projects, system analysis and logistics. Kyiv. National Transport University. 2013. Vol. 12.

In this article it is proved that the process of globalization of world trade required by the national transport - forwarding company refuse to provide only the traditional services and to take a greater role in logistics operations. Functions of mixed combinations are transmitted from commercial and industrial companies in the clean transportation.

Object of study - activities of national transport - forwarding companies.

Purpose - to determine the impact of the globalization of world trade on the activities of national transport - forwarding companies.

Research methods - statistical analysis of the activities of national transport - forwarding companies.

Studies have shown that traditional forwarding has little future, as more and more necessary to control the whole supply chain. Established that the process of globalization of world trade required by the national transport - forwarding company refuse to provide only the traditional services and take on a greater role in logistics operations, found that combinations of functions of mixed transmitted from commercial and industrial companies in the clean transportation, it is shown that the effect of redistribution of functions on the market of transport - forwarding services will consist of the concentration in one place of operations to prepare arrays of transport documentation, to limit the number of employees in the negotiating process, the concentration of processing payments in a single accounting and proposed that with limited resources and competition for Success activities, the company should focus its efforts on core priorities, providing differentiated management of all functions of transport - forwarding activities.

The results of the article can be used by market participants transport - forwarding services to improve competitiveness in a globalizing world.

Expected assumptions about the object of study - the search for the optimal package of functions to perform transport - forwarding activities.

**KEYWORDS:** TRANSPORT, FREIGHT FORWARDING SERVICES, REDISTRIBUTION OF

РЕФЕРАТ

Чупайленко А.А. Перераспределение функций в транспортно - экспедиторской деятельности / А.А. Чупайленко // Управление проектами, системный анализ и логистика. – К.: НТУ 2013 . - Вып. 12.

В статье показано, что процессы глобализации мировой торговли требуют национальные транспортно - экспедиторские фирмы отказываться от предоставления только традиционных услуг и брать на себя большую роль в логистических операциях. Функции организации смешанных сообщений передаются с торговых и промышленных компаний в чисто транспортные.

Объект исследования - деятельность национальных транспортно - экспедиторских фирм.

Цель работы - определение влияния глобализации мировой торговли на деятельность национальных транспортно - экспедиторских фирм.

Метод исследования - статистический анализ деятельности национальных транспортно - экспедиторских фирм.

Исследования показали, что традиционное экспедирование имеет мало будущего, так как все больше необходимо управление всей цепочкой поставок. Установлено, что процессы глобализации мировой торговли требуют национальные транспортно - экспедиторские фирмы отказываться от предоставления только традиционных услуг и брать на себя большую роль в логистических операциях; показано, что функции организации смешанных сообщений передаются с торговых и промышленных компаний в чисто транспортные; показано, что эффект от перераспределения функций на рынке транспортно - экспедиционных услуг будет заключаться в концентрации в одном месте операций по подготовке массивов транспортной документации, в ограничении численности работников в переговорных процессах, в концентрации оформления платежей в одной бухгалтерии; предложено, что в условиях ограниченности ресурсов и конкуренции для успешной деятельности, предприятие должно концентрировать свои усилия на основных приоритетах, предусматривающий дифференцированное управление всеми функциями транспортно - экспедиторской деятельности.

Результаты статьи могут быть использованы участниками рынка транспортно - экспедиторских услуг для повышения конкурентоспособности в условиях глобализации.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования - поиск оптимального пакета функций для осуществления транспортно - экспедиторской деятельности.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** ТРАНСПОРТ, ЭКСПЕДИТОРСКИЕ УСЛУГИ, перераспределение функций, ГЛОБАЛИЗАЦИЯ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ.

**АВТОРИ:**

Чупайленко Олексій Андрійович, кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри міжнародних перевезень і митного контролю, e-mail: dozentalexey@yandex.ru, тел. +380975052559, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 437.

**AUTHOR:**

Chupaylenko Olexsiy A., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor department of international transportation and customs control, e-mail: dozentalexey@yandex.ru, тел. +380975052559, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 232.

**АВТОРЫ:**

Чупайленко Алексей Андреевич, кандидат технических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры международных перевозок и таможенного контроля, e-mail: dozentalexey@yandex.ru, тел. +380975052559, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 232.

**РЕЦЕНЗЕНТИ:**

Шапвал В.В., кандидат технічних наук, доцент, університет «Україна», доцент кафедри автомобільного транспорту, Київ, Україна.

Прокудін Г.С., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри міжнародних перевезень і митного контролю, Київ, Україна.

**REVIEWER:**

Chapoval V.V., Ph.D., associate professor, University «Ukraine», associate professor department

of car transport, Kyiv, Ukraine.

Prokudin G.S., Ph.D, Engineering (Dr.), professor, National Transport University, professor department of international transportation and customs control, Kyiv, Ukraine.

**РЕЦЕНЗЕНТЫ:**

Шаповал В.В., кандидат технических наук, доцент, университет «Украина», доцент кафедры автомобильного транспорта, Киев, Украина.

Прокудин Г.С., доктор технических наук, профессор, Національний транспортний университет, профессор кафедри міжнародних перевезок и таможенного контроля, Київ, Україна.