

УДК 336.717.061

**Пеленський Р.О.**, магістр менеджменту, здобувач при кафедрі менеджменту ©  
*Львівський національний університет ветеринарної медицини та  
біотехнологій ім.С.З.Гжицького*

### **СПЕЦИФІКА ЛОГІСТИКИ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ (ЗЕД) ПІДПРИЄМСТВАМИ УКРАЇНИ**

*Логістика при здійсненні ЗЕД характеризується своєрідними особливостями, які виникають з необхідності перетину державних кордонів та оформлення відповідних митних документів. Крім того, необхідно враховувати особливості законодавства держав, через які здійснюються міжнародні перевезення. З цією метою сформульовані вимоги до побудови ефективних логістичних систем підприємств, що здійснюють зовнішньоекономічну діяльність.*

**Ключові слова:** логістика, зовнішньоекономічна діяльність, міжнародні перевезення, митний кордон.

**Постановка проблеми.** Управління транспортною логістикою підприємства у сфері зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) досить актуальне питання сьогодення. Все більш високими темпами підприємництво та український бізнес виходять за межі національних кордонів і стають міжнародними. А там, де виникають міжнародні торгівельні відносини, значна увага підприємців приділяється транспортному забезпеченню своєї діяльності.

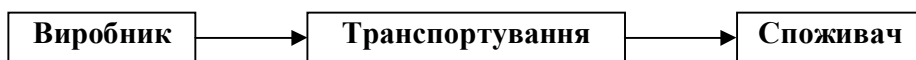
**Аналіз останніх досліджень.** Проблема управління транспортною системою підприємств у сфері ЗЕД в ринкових умовах мало вивчена економістами, в тому числі українськими. Особливо недостатньо уваги надано проблемам логістики як інструменту економічного управління оборотом вантажу, а також засобам підвищення ефективності діяльності підприємства. У працях вітчизняних та зарубіжних економістів досліджені загальнотеоретичні або вузькоспеціальні проблеми логістики, але вони слабо торкаються проблем управління транспортною логістикою підприємства у сфері зовнішньоекономічної діяльності.

Все ще чекають вирішення питання побудови логістичної системи і визначення її залежності від структури управління підприємства у сфері зовнішньоекономічної діяльності, проблеми оцінки логістичної системи на мікро- і макрорівні, оптимізації структури управління підприємства в період розвитку ринкових відносин. Дослідження даної проблеми ускладнюється потребою багаторівневого аналізу взаємовпливу і взаємовідносин між створенням і діяльністю логістичної системи – з одного боку і структури управління – з іншого [1-3].

**Мета статті.** Уточнення формулювання поняття транспортної логістики, аналіз управління транспортною логістикою підприємства у сфері зовнішньоекономічної діяльності на основі концепцій управління окремими ланками процесу транспортування на макрорівні та визначення вигод від використання транспортної логістики на підприємстві у сфері ЗЕД.

**Виклад основного матеріалу.** Зовнішньоекономічна діяльність підприємства тісно пов'язана з транспортним забезпеченням, яке є однією з важливих складових процесу організації доставки товарів від місця їх виготовлення до місця споживання. Під транспортним забезпеченням розуміють сукупність елементів, які знаходяться в тісній взаємодії та складають єдину транспортну систему, що об'єднує операції, пов'язані з виробництвом та обігом продукції [1]. Транспорт грає важливу роль в розвитку зовнішньоекономічної діяльності підприємства. Від належної роботи транспортної системи залежить ефективність логістичної діяльності, котра якісно оцінюється рівнем задоволення потреб кінцевого споживача. Методом вдосконалення діяльності підприємства, орієнтованого на міжнародний ринок, на базі концепції логістики є належне управління транспортною логістикою і створення високоефективних товаропровідних систем, здатних забезпечити наявність потрібного товару, в потрібному місці, в потрібний час, в потрібній кількості, з мінімальними витратами і за прийнятною ціною.

Якщо розбити процес транспортування на макро- і мікрорівні, то самі специфіки здійснення транспортних перевезень, на кожному з них, докорінно різняться. На рис. 1 показано, що на мікрорівні під транспортуванням розуміють переміщення вантажу на невеликі відстані (здійснюється в межах однієї держави).



**Рис. 1. Процес транспортування на мікрорівні**

На макрорівні процес транспортування включає:

- процес перевезення вантажу;
- експедування;
- митну обробку вантажу;
- страхування вантажу;
- пакування вантажу;
- передачу прав власності на вантаж;
- вантажопереробку.

Оскільки макрорівень має на увазі вихід на міжнародний ринок, тобто за кордони власної держави, то управління процесом транспортування є одним з ключових завдань підприємства при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності. Тут і прихована необхідність застосування концепцій транспортної

логістики, яка спрямована на оптимізацію витрат, пов'язаних із переміщенням вантажів.

Розглянемо управління транспортною логістикою підприємства у сфері зовнішньоекономічної діяльності на основі концепцій управління окремими ланками процесу транспортування на макрорівні і визначимо вигоду від використання транспортної логістики на підприємстві у сфері ЗЕД. Процес транспортування на макрорівні зображений на рис. 2.



**Рис. 2. Процес транспортування на макрорівні**

Першою і найважливішою ланкою здійснення транспортування на макрорівні є безпосередньо процес перевезення вантажу. Логістичне управління процесом транспортування вантажу передбачає:

- вибір способу транспортування;
- забезпечення безперебійного проходження вантажів через стикові пункти транспортних вузлів;
- оптимізацію перевізного процесу за участю декількох видів транспорту;
- прискорення просування зовнішньоторговельних вантажів;
- максимальне використання існуючих можливостей всіх видів транспорту;
- залучення додаткових вантажопотоків на транспортні коридори.

Використання концепцій транспортної логістики дозволяє збільшити швидкість руху рухомого складу, скоротити простой від навантажувально-розвантажувальних операцій, збільшити обсяг партії вантажу, що перевозиться, і т. ін. Завдання логістики в процесі перевезення вантажу - скоротити тривалість і трудомісткість перевезення вантажу за рахунок зменшення кількості операцій, що виконуються та етапів процесу перевезення.

Економічна ефективність зовнішньоторговельної операції багато в чому залежить від правильно обраних базисних і транспортних умов постачання вантажу.

У витрати на транспортування входять, як безпосередньо транспортні тарифи за перевезення певного обсягу вантажу, так і витрати, пов'язані з транспортно-експедиційними операціями.

Другою ланкою здійснення транспортування на макрорівні є експедитування. Логістика в експедитуванні розглядає наступні положення:

– квотування вантажних відправлень, одиниць підтримки запасів або транзакційних одиниць в міжнародних операціях транспортування і вантажопереробку;

- підготовка комерційних і митних документів;
- отримання експортних ліцензій;
- здійснення експортного декларування для вантажовідправників;
- підготовка сертифікатів, ветеринарних та інших свідоцтв;
- підготовка і отримання консульських інвойсів;
- підготовка товарно-транспортних документів;
- отримання документів, що надходять;
- надання документів в банк або експедитування їх в заданий пункт призначення і т. ін.

Таким чином, використовуючи логістичні концепції управління експедитуванням, можна істотно скоротити матеріальні витрати на транспортування вантажу за рахунок оптимізації тимчасових ресурсів на складання документації та розробки шляху транспортування.

Третя ланка здійснення транспортування на макрорівні належить до митної обробки вантажу. Новітнім науково-практичним напрямом, що об'єднує дві державно-господарські сфери – логістичну і митну діяльність, є митна логістика. Митна обробка вантажу передбачає використання принципів митної логістики.

Предметом митної логістики виступають зовнішньоторговельні потоки при перетині митного кордону України та їх митна обробка. Митна переробка зовнішньоторговельних вантажів займає провідне місце в діяльності митної служби, вимагаючи при цьому і найбільших витрат: трудових, фінансових, матеріальних та інших ресурсів. Це цілий комплекс митних операцій, пов'язаних з фізичним переміщенням вантажу через митний кордон держави, що вимагає відповідного документального оформлення.

До четвертої ланки здійснення транспортування на макрорівні належить страхування вантажу. В даний час все більше вантажовідправників і вантажоодержувачів прагнуть застрахувати свої перевезення. Причому, практика показує, що страхування саме вантажу, а не транспортного засобу з вантажем, переважає. Так, в більшості випадків страхування оформлюється як відсоток від вартості вантажу (зазвичай – 0,15-0,25%), і при настанні страхового випадку проводиться страхова виплата в тому об'ємі, в якому завданий збиток вантажу. Таким чином вартість реального збитку відшкодовується не повною мірою. У будь-якому випадку страховик і страхувальник шукають найбільш прийнятне поєднання вартості страховки і величини страхових виплат, що обумовлюється в договорі страхування.

Страховання вантажу зменшує хвилювання за процес транспортування, що зазвичай позитивно і благотворно позначається на всіх її учасниках. Що ж до страхування транспортних засобів, то воно застосовується рідше. При цьому давня недовіра до страхових компаній гальмує процес розповсюдження страхування, як транспортних засобів, так і вантажів.

П'ята ланка – це пакування. Побудова будь-якого логістичного ланцюга завжди відштовхується від самої природи товару. Немає логістики взагалі, а є логістика, прив'язана до певного товару і вже потім в процес побудови бізнес-схеми інтегруються інші чинники. Зрозуміло, що, наприклад, шоколад, нафта, скло і зерно переміщуються і зберігаються по-різному. Така різноманітність визначена самими фізичними особливостями цих товарів. А завдання в логістиці, як завжди, одне - необхідно перемістити матеріальні об'єкти гранично ефективно. Транспортування товарів зазвичай здійснюється або у вигляді пакетів (тобто, деяка і найчастіше стандартизована для даного виду товару кількість групових упаковок, сформованих для транспортування і зберігання на піддонах) або групові упаковки, укладені у вантажне місце транспортного засобу без об'єднання в пакети [2].

Шоста ланка стосується передачі прав власності на вантаж. Право власності в об'єктивному сенсі – сукупність юридичних норм, що закріплюють та охороняють належність матеріальних цінностей певним фізичним і юридичним особам та передбачають обсяг і зміст прав власника щодо майна, яке йому належить, способи та межі здійснення цих прав [3]. Транспортна логістика, вибираючи базисні умови доставлення вантажу при його транспортуванні, визначає і момент передачі права власності на вантаж від виробника до споживача згідно з ІНКОТЕРМС [4].

Остання ланка – вантажопереробка. Процес вантажопереробки зображений на рис. 3.



Рис. 3. Складові частини процесу вантажопереробки

Вантажі, які потрапляють на склад, піддаються безлічі операцій, таких як навантаження, розвантаження, внутрішньоскладське переміщення вантажів, складування, сортування, комплектація, упаковка, маркування вантажів та ін. Ці операції є складовими частинами технологічного процесу і носять назву вантажопереробки, або обробки вантажів. Вантажопереробка – це сукупність операцій, що виконуються на різних стадіях складського технологічного процесу. Тут переплітаються принципи транспортної і складської логістики. Йде оптимізація витрат на переміщення та зберігання вантажу.

**Висновки.** Якщо на підприємстві у сфері зовнішньоекономічної діяльності чітко налагоджена система управління транспортною логістикою, то виникає значна економія коштів на транспортування і підприємство отримує можливість знизити ціну продукції, що випускається, за рахунок зменшення собівартості та, як наслідок, випередити основних конкурентів і зайняти позиції лідера у визначеному сегменті ринку, оскільки значну частку в собівартості продукції займають саме витрати на транспортування.

Таким чином, транспортна логістика повинна розглядати питання транспортування не як єдине ціле, а як сукупність складових частин транспортування й оптимізувати, відповідно, не тільки процес перевезення вантажу з країни А до країни Б, а й шукати шляхи зниження витрат на кожній окремій ланці транспортного процесу. Тільки після цього економія ресурсів буде вагомою і собівартість продукції знизиться. А там, де зменшується собівартість продукції, що випускається, підприємство стає більш привабливим для клієнтів і для ринку.

Досягнення цілей управління транспортною логістикою, зрештою, знижує витрати вантажовласників на перевезення вантажів, зменшує транспортну складову у вартості продукції, підвищує прибутковість і стабільність діяльності транспортного комплексу, а також сприяє розвитку економіки країни в цілому та збільшенню її внутрішнього валового продукту.

#### Література

1. Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності підприємства: Навч. посіб. / Г.М.Дроздова. – Вид 2-ге, переробл. і доп. // К.: Центр навч. літ-ри, 2004. – 172 с.
2. Попова Т.Л., Мелентьев Д.Ю. Управління транспортною логістикою підприємства у сфері ЗЕД на основі концепції управління окремими ланками процесу транспортування на макрорівні/ [http://www.nbu.gov.ua/PORTAL/soc\\_gum/KNP/147/knp147\\_73-76.pdf](http://www.nbu.gov.ua/PORTAL/soc_gum/KNP/147/knp147_73-76.pdf)
3. Регулювання зовнішньоекономічної діяльності: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / Дахно І. І., Барановська В. М., Бовтрук Ю. А. та ін. За ред. І. І. Дахна // К.: Центр учбової літератури, 2009. – 472 с.
4. <http://met-online.kiev.ua/menu/dovidka/inko/>

**Summary**

**Pelenskyy R.A.**, magister, bread-winner

*Lviv national university of veterinary medicine and biotechnologies named  
after S.Z.Gzhytskyj*

**A SPECIFIC OF LOGISTIC IS DURING REALIZATION OF FOREIGN  
ECONOMIC ACTIVITY BY ENTERPRISES OF UKRAINE (FEA)**

*The logistic during realization of FEA is characterized by original features which arise out of necessity of crossing of state boundaries processing of corresponding custom documents. In addition it is necessary to take into account features legislations of the states, which international transportations are carried out through. The requirements formulated to that end are to the construction of the effective logistic systems of enterprises, which carry out foreign economic activity.*

**Key words:** *logistic, foreign economic activity, international transportations, custom border.*

Рецензент – д.е.н., в. о. проф. Пунько Б.М.