

УДК 656.96

О. Ю. ПАПАХОВ^{1*}, Н. О. ЛОГВІНОВА^{2*}, В. В. ГУДІМОВ^{3*}, Є. А. МАКСИМЕНКОВ^{4*}

^{1*}Кафедра «Управління експлуатаційною роботою», Український державний університет науки і технологій, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпро, Україна, тел. +38 (067) 564-65-65, ел. пошта papahova0362@gmail.com, ORCID 0000-0003-2357-8158

^{2*}Кафедра «Управління експлуатаційною роботою», Український державний університет науки і технологій, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпро, Україна, тел. +38 (067) 524-43-22, ел. пошта logvinovanata1987@gmail.com, ORCID 0000-0002-9350-881X

^{3*}Кафедра «Військової підготовки спеціалістів Держспецтрансслужби», Український державний університет науки і технологій, вул. Лазаряна, 2, 49010, Дніпро, Україна, тел. +38 (067) 605-33-76, ел. пошта gudvictor777@gmail.com, ORCID 0000-0002-6630-650X

^{4*}Кафедра військової підготовки спеціалістів Держспецтрансслужби Українського державного університету науки і технологій, вул. Лазаряна 2, м. Дніпро, Україна, тел. +38 (068) 691-39-61, ел. пошта y.a.maksymenkov@ust.edu.ua ORCID 0000-0002-9608-7301

АУТСОРСИНГ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНИХ КОМПАНІЙ ДЛЯ ВИКОНАННЯ ЗАПЛАНОВАНИХ ОБСЯГІВ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Метою даної роботи є розуміння транспортно-логістичної схеми доставки вантажів при мінімальних витратах на перевезення та безпосереднього процесу надання послуг з перевезенні вантажів на найбільш привабливих умовах для усіх учасників цього процесу та ефективному використанні транспортних засобів. Транспортно-експедиційна діяльність є складовою частиною транспортний аутсорсингу. В роботі розглядається загальна характеристика рівнів РЛ логістики та надані характеристики кожного з них та відмінності між ними. Надана характеристика перевізної документації, яка застосовується при використанні різних видів транспорту при внутрідержавних та міждержавних перевезеннях вантажів. Надані рекомендації для вибору обслуговуючої транспортно-експедиційної компанії. **Практична значимість** статті полягає у використанні вказаних вимог підприємством для здійснення оптимального вибору транспортно-експедиторської компанії для сумісної роботи по доставці вантажів клієнтам.

Ключові слова: транспортний аутсорсинг, логістика, транспортно-експедиційна діяльність.

Вступ

Швидкий розвиток сучасної світової торгівлі стрімко збільшується як у запланованих обсягах, так і за напрямками доставки, передбачає швидке та безпомилкове своєчасне вирішення питань транспортування сировини, напівфабрикатів та готової продукції між торговельними партнерами. В умовах посилення конкуренції саме надання професійних транспортно-експедиційних послуг можуть зіграти ключову роль у аутсорсингу транспортування.

Транспортний аутсорсинг – це передача на значний строк виконання деяких видів транспортних послуг спеціалізованим підприємствам для скорочення непрофільних витрат і водночас не допустити зниження рівня якості послуг, що надаються. Таке співробітництво вигідно підприємству-замовнику послуг тим, що йому абсолютно не потрібно купувати та утримувати на власному балансі дорогий рухомий склад для перевезення вантажів, а також наймати працівників для його обслуговування і як слідство – нести щомісячні витрати на оплату роботи цих працівників.

До поняття «транспортний аутсорсинг» входять наступні види витрат: на придбання та технічне обслуговування і ремонт рухомого складу; оформлення перевізних документів; підбір та утримання обслуговуючого персоналу; бухгалтерське обслуговування та ведення документації. З іншого боку існують транспортно-експедиторські компанії, які надають свої послуги з організації перевезення та зберігання вантажів іншим підприємствам – фактично теж надають послуги транспортного аутсорсингу, але не маючи свого рухомого складу. В цьому і полягає відмінність транспортного аутсорсингу і транспортно-експедиційної діяльності.

Мета

Метою даної роботи є розуміння транспортно-логістичної схеми доставки вантажів при мінімальних витратах на перевезення та безпосереднього процесу надання послуг з перевезенні вантажів на найбільш привабливих умовах для усіх учасників цього процесу та ефективному використанні транспортних засобів.

Об'єктом дослідження в даній статті виступає транспортно-експедиційна компанія

Предметом дослідження є вимоги до вибору транспортно-експедиторської компанії які здійснюють процес надання логістичних та транспортно-експедиційних послуг підприємствам.

Постановка проблеми

Починаючи з моменту незалежності України перед продавцями та покупцями товарів постала задача доставки продукції між ними і особливо зі зберігання принципу «від дверей до дверей». Для аутсорсингу роботи між ними були створені транспортно-експедиційні організації які в подальшому почали координувати між собою та у 1994 році створили асоціацію міжнародних експедиторів України (АМЕУ). Зі збільшенням обсягів взаємодії між продавцями та покупцями як на ринку України так і за кордоном, з'явилися нові вимоги до фахівців та їхньої кваліфікації щодо організації оптимальних схем доставки вантажів, тому вибір експедиторської компанії серед багатьох тих, хто пропонує свої послуги, є достатньо складною задачею.

Виклад основного матеріалу

Історично склалось, що необхідною умовою для створення транспортно-експедиційних компаній стала ринкова економіка. Після розпаду радянського союзу з'явилась значна кількість малих та великих підприємств, які питалися вести між собою торгівельну діяльність. Для цього підписувалися двосторонні договори, виконувалася оплата за товари, але безпосередній процес поставки товарів від виробника до споживача виконувався, як правило, не своєчасно. Причиною тому була відсутність розуміння самого «процесу поставки товару» та розподілу відповідальності за нього, особливо під час транспортування.

Першою спробою в «процесі поставки товару» [1] було залучення міжнародних базисних умов, які були розроблені Міжнародною торгівельною палатою у 1953 році і визнані у всьому світі як «Міжнародні правила» з тлумачення торгових термінів «Інкотермс». Ці міжнародні правила починаючи з 1980 року оновлюються та перевидаються кожні 10 років. Останні були видані у 2020 році.

В транспортно-експедиторських організаціях України терміни «поставки товару» використовувалися загалом при зовнішньоекономічних контрактах, а при внутрішніх договорах застосовувалися терміни з Цивільного та Господарських кодексів України.

Починаючи з початку 2000-х років із збільшенням зовнішньоекономічних контрактів «умови поставки товарів», вказані в «Інкотермс-2000» почали застосовуватися і у внутрішніх договорах на купівлю-продаж продукції. Починаючи з 2003 року на території України почалася добровільна сертифікація надання якісних транспортно-експедиційних послуг відповідно до стандарту ISO-9000, який потребував гарантованих послуг в повному обсязі. В цей же час Законом України № 762/97 від 23.19.1997 року «Про внесення змін до Закону України «Про підприємництво» [2] було відмінено державне ліцензування транспортно-експедиційних послуг що привело до значного зростання кількості транспортно-експедиторських компаній.

Можливо чітко сформулювати три основні способи, які оказали вплив на причини створення транспортно-експедиційних та логістичних компаній.

До першого способу можливо віднести компанії, які створювалися з працівників, які покинули державну службу та стали підприємцями. Ці компанії мали незначні фінансові обороти та залучали до виконання професіональних обов'язків від 3 до 10 чоловік. Контрагентами цих компаній були випадкові та разові замовники.

До другого способу можливо віднести компанії, які створювалися на базі великих підприємств і призначалися перевезення сировини чи власної продукції підприємства. Ці компанії мали можливість згодом придбати власний рухомий склад для виконання своїх професійних обов'язків. Згодом ці транспортно-експедиторські компанії почали обслуговувати і сторонніх клієнтів.

До третього способу можливо віднести створення транспортно-експедиційних компаній для потреб та завдань великої торгівельної мережі або промислового холдингу – це тип стандартного бізнес-процесу – аутсорсингу. Єдина відмінність цього способу від перших двох полягає в тому, що власники головної компанії не наймають зовнішнього експедитора, а в наслідок реструктуризації свого бізнесу вони визначають якусь одиницю, яка займається наданням транспортно-експедиційних послуг. Ці компанії фактично є дочірніми до великих холдингів і зазвичай не потребують додаткової клієнтури. Обсяг основних власних них перевезень гарантується материнською компанією. В процесі розвитку у цих компаній з'являються додаткові ресурси для виконання більшого обсягу послуг і вони починають добирати для себе роботу зі сторони.

Виробничі потужності транспортних організацій включають в себе чотири основні компоненти: шляхи сполучення; рухомий склад; тягові засоби та вантажні термінали. На останній компоненті саме і надаються послуги аутсорсинга.

Характерною особливістю транспортно-експедиційних компаній, які працюють на території України та за кордоном, є те, що їхня основна частина не має власного рухомого складу, а для здійснення транспортування використовуються або залучені чи орендовані транспортні засоби. Наявність у транспортно-експедиційної компанії власного рухомого складу зменшує ризик несвоєчасного надання послуг по експедируванню заявлених вантажів та пов'язаних з ними економічних втрат [3].

Для успішної роботи транспортно-експедиційного підприємства та виконання задач, які стоять перед ним, є важливим технічне обслуговування рухомого складу для підтримки його в справному стані. Зазначена проблема в сучасних умовах може бути вирішена шляхом аутсорсингу, забезпечуючи виконання роботи з технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів на спеціалізованому підприємстві.

Логістичний підхід та принципи дозволяють значно знизити витрати пов'язані з організацією транспортно-експедиторського обслуговування клієнтів.

Відповідно до чинних норм і правил ринку перевезень транспортно-експедиційні послуги є складовою частиною комплексних логістичних послуг. Починаючи з 2000-х років на протязі 10-15 років зростала кількість малих та великих підприємств з надання посередницьких комплексних логістичних послуг, які в літературі почали називатися «провайдерами». Рівень таких різних провайдерів надзвичайно відрізнявся один від одного як за спектром послуг, так і за технологічним рівнем. Відповідно до прийнятої в ЄС класифікацією логістичної діяльності, усі ці послуги були систематизовані у вигляді логістичного сервісу (PL- Party Logistics), що означає «сторона логістики», який на сьогодні має 5 рівнів. Відмінності між ними полягають у наборі та особливостях надання послуг, рівні використовуваних технологій та засобів. Провайдер повинен обов'язково бути юридичною особою.

Загальна характеристика логістичних рівнів наступні [4]:

1) логістика рівня 1PL використовувалася в тому випадку, коли доставку продукції здійснював сам виробник чи власник. В якості 1PL провайдера виступав вантажовласник, який

повністю відповідав за весь цикл від приймання замовлення до доставки продукції клієнту. Згодом цей логістичний рівень у великих компаній себе вичерпав, але в незначних компаніях чи приватними підприємствами з метою формування статутного капіталу іноді використовується і зараз. Цей рівень логістики був повністю автономним.

2) логістика рівня 2PL відноситься до часткового логістичного аутсорсингу чи «логістики другої сторони». У зону відповідальності 2PL провайдера входить певна ділянка ланцюга між виробником та кінцевим одержувачем товару. 2PL посередник може надавати послуги з планування, складування, формування ланцюга постачання, але не має власного транспорту – залучає рухомий склад сторонніх організацій, які в цьому випадку виступають у ролі підрядчика. Підрядчиками такого рівня виступають більшість вітчизняних вантажних перевізників. Вони мають матеріальну базу у вигляді парку техніки різної вантажопідйомності та займаються забезпеченням перевезень. Відсутність у 2PL провайдера власного транспорту скорочує поточні витрати його підприємства.

3) логістика рівня 3PL відноситься до комплексного логістичного аутсорсингу при якому майже всі логістичні операції віддаються власниками вантажів таким компаніям. Планування логістичного ланцюга поставки вантажів виконується власником продукції і провайдер не бере у цьому процесі участь. У зону відповідальності 3PL провайдера входять такі операції, як транспортування, упаковка, складське зберігання, супровід вантажу експедиторами. На цьому рівні провайдер ще не інтегрований у господарську діяльність власника вантажів і виконує функції підрядника з доставки вантажів. До цього рівня входять підприємства, які працюють у сфері транспортно-експедиторських послуг. Штати логістичних компаній рівня 3PL складають кваліфіковані співробітники, є необхідна техніка та обладнання.

4) логістика рівня 4PL відноситься до інтегрованого логістичного аутсорсингу і вважається одним із найбільш просунутих видів послуг. Власник вантажу ретельно вибирає 4PL провайдера та делегує йому великі повноваження. Логістичний оператор рівня 4PL здійснює планування та проектування усього ланцюга постачання товару до кінцевого споживача, а також виконує усі функції провайдера логістика рівня 3PL чи залучає для співпраці інших логістичних провайдерів рівня 3PL. Йому також

передаються вантажовласником в управління бізнес-процеси у сфері логістики.

5) логістика рівня 5PL також відноситься до інтегрованого логістичного аутсорсингу, який отримав подальший розвиток у наданні послуг в віртуальному бізнесі. Провайдери логістичного рівня 5PL надають весь спектр послуг із планування, транспортування, складування різних вантажів. В даний час таких операторів небагато, до функцій провайдерів рівня 4PL вони додають підтримку сучасних інформаційних технологій.

Таким чином, можливо зробити висновок, що транспортно-експедиторські організації надають своїм клієнтам логістичний аутсорсинг рівнів 3PL та 4PL. Провайдери рівня 3PL, як правило, надають транспортно-експедиційні послуги на одному виді транспорту, а провайдери рівня 4PL входять в великі холдинги, наприклад – металургійні.

Останнім часом зменшуються кількість організації, які надають транспортно-експедиторські послуги рівня 3PL на одному виді транспорту. Це пов'язано з концентрацією транспортно-експедиційного бізнесу та переходу його до рівня 4PL, оператори яких мають на своєму балансі власний рухомий.

Завдяки наявності власного рухомого складу логістичні провайдери рівня 4PL спеціалізуються за видами перевезення: автомобільні, залізничні, річкові та морський. Авіаційний та трубопровідний транспорт в даній статті не розглядається.

Транспортно-експедиційні послуги поділяються на два типи в залежності від їх місця надання: внутрішні і міжнародні. Внутрішні послуги регламентуються Законами України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [5], «Про транспорт» [6], «Про транзит вантажів» [7], «Про залізничний транспорт» [8], «Про автомобільний транспорт» [9], «Про внутрішній водний транспорт» [10], «Кодекс торговельного мореплавства України» [11], «Цивільний кодекс України» [12], «Господарський кодекс України» [13] та іншими законодавчими актами. Міжнародні послуги регламентуються «Генеральною угодою з тарифів і торгівлі (ГАТТ 1947)» [14], «Генеральною угодою про торгівлю послугами» [15] та багатьма іншими документами.

Внутрішні транспортно-транспортно-експедиційні послуги надаються без застосування спеціального дозволу (раніше ліцензії), але при безпосередньому наданні послуг з перевезення вантажів власним рухомим складом необхідно мати спеціальний дозвіл на здійснення перевезень на кожному видом транспорту. Відсутність

власного рухомого складу «видаєлює» з бізнесу дрібних експедиторів та заохочує їх об'єднуватися їх між собою.

При перевезення вантажів по території України (за винятком транзитних) на кожному виді транспорту застосовуються свої форми перевізних документів. Так на автомобільному транспорті – паперова та електронна товарно-транспортна накладна форми 1ТН (відповідно ТТН та е-ТТН); на залізничному транспорті – залізничною накладною; на річковому та морському транспорт – коносамент та вантажна відомість.

При перевезеннях експортно-імпортних та транзитних вантажів по території України оформляються товарно-транспортні документи, складені мовою міжнародного спілкування і залежно від обраного виду транспорту, це можуть бути: на автомобільному транспорті - міжнародна автомобільна накладна (CMR), книга МДП; на залізничному транспорті - накладна СМГС (накладна УМВС) чи накладна ЦИМ (СІМ) в залежності від країн направлення рухомого складу; на водному транспорті - коносамент (Bill of Lading) та вантажна відомість (Cargo Manifest). Ці документи не застосовуються при внутрішніх перевезеннях вантажів і не застосовуються при перевезенні пасажирів.

Необхідно звернути увагу на те, транспортно-експедиційних компаній які здійснюють надання послуг з морського експедитування чи агентування суден рівня 4PL, як правило, є дочірніми компаніями крупних іноземних фірм чи виконують функції їх представників. Слід зазначити, що усі вони є нерезидентами України та для здійснення своєї фінансової діяльності використовують банківські рахунки іноземних банків. Це пов'язано з тим, що усі морські та портові контрагенти між собою використовують валютні розрахунки, а більшість морських та океанських кораблів ходять під Панамським прапором.

Висновки та практична значимість

Виконані дослідження дозволяють зробити такі висновки. Транспортно-експедиційні компанії є невід'ємною частиною ланцюгів постачання і діють як посередники між компанією, яка відправляє вантаж, і кінцевим пунктом призначення товарів та виконують функції логістики рівня 3PL чи 4PL. Вони часто використовують кілька видів транспорту для транспортування одного вантажу.

При виборі для співпраці транспортно-експедиційної компанії обов'язково необхідно звертати увагу на рівень спеціалістів, наявність

власного рухомого складу, вартість та якість пропонованих послуг, відгуки інших організацій.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Міжнародні комерційні умови «ІНКОТЕРМС-2020» [Електронний ресурс]: режим доступу: <https://balance.ua/news/post/pravila-inkotermstablica-podskazka>
2. Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про підприємництво» № 762/97 від 23.19.1997 року [Електронний ресурс]: режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/762/97-%D0%B2%D1%80#Text>
3. Габа, В. В. Транспортно-експедиторська діяльність на залізничному транспорті. Навчальний посібник [Текст]: / В. В. Габа, Г. І. Кириченко, О. Г. Родкевич – К.: ДЕДУТ, 2011. – 153 с.
4. Сокур, І. М. Транспортна логістика. Навчальний посібник [Текст]: / І. М. Сокур, Л. М. Сокур, В. В. Герасимчук// – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 222 с.
5. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 1.06.2004 року № 1955- IV <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text>
6. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 року № 232/94-ВР [Електронний ресурс]: режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
7. Закон України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999 року № 1172-XIV [Електронний ресурс]: режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text>
8. Закон України «Про залізничний транспорт» від 4.07.1996 року № 273/96-ВР [Електронний

ресурс]: режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>

9. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 5.04.2001 року № 2344-III [Електронний ресурс]: режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>

10. Закон України «Про внутрішній водний транспорт» від 3.12.2020 року № 1054-IX [Електронний ресурс]: режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>

11. «Кодекс торговельного мореплавства України» від 23.05.1995 року № 176/95-ВР [Електронний ресурс]: режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>

12. «Цивільний кодекс України» від 16.01.2003 року № 435-IV [Електронний ресурс]: режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>

13. «Господарський кодекс України» від 16.01.2003 року № 436-IV від 16.01.2003 року [Електронний ресурс]: режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>

14. «Генеральна угода з тарифів і торгівлі (ГАТТ 1947)» від 15.04.1994 [Електронний ресурс]: режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_264#Text

15. «Генеральна угода про торгівлю послугами» від 15.04.1994 року [Електронний ресурс]: режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/981_017#Text

Надійшла до редколегії 02.12.2022.

Прийнята до друку 17.12.2022.

O. PAKHNOV, N. LOGVINOVA, V. HUDIMOV, Y. MAKSYMENKOV

OUTSOURCING OF TRANSPORT AND FORWARDING COMPANIES FOR EXECUTION OF PLANNED VOLUMES OF TRANSPORTATION

The purpose of this work is to understand the transport and logistics scheme of cargo delivery with minimal transportation costs and the direct process of providing cargo transportation services on the most attractive terms for all participants in this process and effective use of vehicles. Transport forwarding activity is a component of transport outsourcing. The paper considers the general characteristics of PL levels of logistics and the given characteristics of each of them and the differences between them. The description of transport documentation, which is used when using different types of transport for intrastate and interstate transportation of goods, is given. Recommendations for choosing a service transport and forwarding company are provided. **The practical significance** of the article lies in the use of the specified requirements by the enterprise to make the optimal choice of the transport and forwarding company for joint work on the delivery of goods to customers.

Keywords: transport outsourcing, logistics, transport and forwarding activities.