

ТЕНДЕНЦІ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОГО БІЗНЕСУ

Розглянуті основні тенденції розвитку міжнародного транспортно-експедиційного бізнесу, виявлений та описаний вплив процесу глобалізації на транспортно-експедиційне підприємництво. Зроблені висновки про те, що для виживання й збереження конкурентоспроможності на вітчизняному експедиторському ринку необхідний інноваційний підхід до управління транспортно-експедиторською компанією, яким є застосування логістичного підходу поряд із впровадженням сучасних систем управління якістю, зокрема TQM.

It was previewed the main trends of the international forwarding business development, it was made a general survey and identification of the influence of the globalization process to the transport-forwarding business. There were made the conclusions that for the survival and preservation of the competitiveness at the domestic forwarding market it is necessary to provide the innovative approach to transport-forwarding company operation which considers to be the application of the logistical approach as well as implementation the modern systems of quality management in particular TQM.

Ключові слова: міжнародний транспортно-експедиційний бізнес, процеси глобалізації, міжнародні змішані перевезення, інноваційний підхід, логістичний підхід.

Постановка проблеми. На сучасному етапі вітчизняні транспортно-експедиційні підприємства (ТЕП) відрізняє низький професійний рівень. Замовники перевезень стали дуже вимогливими, тому виживання на транспортному ринку можливо лише за умови надання високоякісної послуги, комплексності обслуговування, гнучкості реакції на мінливі запити ринку. 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. На теперішній момент більшість представлених в Україні компаній продовжують забезпечувати логістику самотужки. Однак, дані статистики свідчать, що на ринку транспортних послуг в 2010 р. прослідковувалися тенденції росту [4].

Через низьку якість транспортно-експедиторського обслуговування (ТЕО) українські експедитори втрачають ринок зовнішньоторговельних перевезень, який захоплюють великі західні ТЕП. Прихід 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 ТЕП 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.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основними тенденціями розвитку міжнародного транспортно-експедиційного бізнесу є інтеграція різних видів транспорту й глобалізація транспортних підприємств. У роботах [1–3] описаний і виявлений вплив процесу глобалізації на транспортно-експедиторське підприємництво, визначені завдання й функції сучасного експедитора-глобалізатора, були виявлені основні тенденції в розвитку міжнародного експедитування.

Поштовхом до розвитку глобалізації виявилися наслідки науково-технічної революції, що відбулася в другій половині ХХ ст. На транспорті вона пройшла в декілька етапів: контейнеризація й трейлеризація перевезень (1-й етап, 1950–1960 рр.); створення систем мультимодальних і інтермодальних перевезень і ріст вантажопідйомності танкерного й балкерного флоту (2-й етап, "Суецькі кризи", 1960–1970 рр.); створення спеціалізованих транспортних засобів і термінального устаткування (3-й етап, починаючи з "Енергетичної кризи", 1970-і рр.); впровадження досягнень електроніки й телекосмічних комунікацій, засобів екологічного захисту (4-й етап, починаючи з 1980 р.) [1].

У ході глобалізації на транспорті підсилюється транспортно-експедиторське підприємництво. Цьому сприяв ряд факторів. Довело свою перевагу сполучення в рамках однієї юридичної особи функцій експедиторського й агентського транспортного обслуговування, здійснене вперше у світі "офіційно" В/О "Совфрахт". Його змішані агентські компанії, починаючи із середини 1970-х рр., у Бельгії, Голландії сполучали агентські функції зі стивідорними й експедиторськими, а в Німеччині – також з вантажним агентуванням Аерофлоту й загальним управлінням руху парку контейнерів Морфлоту. 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.

Сучасний експедитор-глобалізатор володіє всесвітньою кореспондентською мережею із 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 відповідає адекватна економічна транспортна мережа [2]. Процеси глобалізації виробництва й розподілу в цей час характеризуються, по-перше, їхньою широтою, по-друге, створенням, передачею й обміном інформацією з використанням телекосмічних комунікацій і, по-третє, тим, що поряд з великими підприємствами в ролі глобалізаторів виступають середні й навіть малі фірми [1].

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 структурування 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 [1]. 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. Однак однакового розуміння цих термінів не існує. Для того, щоб встановити чітке визначення термінів, секретаріат Конференції ООН з торгівлі й розвитку (ЮНКТАД) розробив проект визначень, де кожний термін має лише одне значення. Юнімодальне перевезення – це перевезення вантажів одним видом транспорту й одним або декількома перевізниками. У випадку лише одного перевізника, він видає свій власний транспортний документ, тобто коносамент, авіанакладну тощо. Якщо беруть участь більше одного перевізника, один з перевізників може видати наскрізний коносамент, який покриває все перевезення. Залежно від статей на звороті наскрізного коносаменту перевізник, що видає цей документ, може відповідати за все перевезення від порту до порту або тільки за ту її частину, яка здійснюється на борті його власного судна.

Сегментоване перевезення виникає, якщо перевізник, що організує транспортування, бере відповідальність лише за частину перевезення, яке здійснюється ним.

Комбіноване перевезення – це перевезення вантажів у тому самому вантажному місці або транспортному засобі шляхом комбінації різних видів транспорту.

Інтермодальне перевезення – це перевезення вантажів з перевалкою між декількома видами транспорту, коли один з перевізників організує все перевезення від одного пункту або порту походження вантажу через один або більш пунктів перевалки до кінцевого порту або пункту. Залежно від того, як розподіляється відповідальність за все перевезення, видаються різні види транспортних документів.

Мультимодальне перевезення виникає, якщо перевізник, що організує транспортування, бере відповідальність за все перевезення з видачею відповідного документа про мультимодальне 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 [3].

Ще однією тенденцією в розвитку міжнародного експедирування можна назвати прагнення ТЕП до комплексного обслуговування з метою досягнення синергійного 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 всього декількох експедиторів, а краще навіть одного експедитора, у якого комплексно забезпечувалося б інтегроване задоволення всіх необхідних ТЕП, 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» [1].

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.

Цікава практика деяких провідних експедиторів, які паралельно зі збереженням персоналу своїх транспортних відділів, направляють співробітників у контори замовників. Такі «внутрішні» експедитори є

ефективним способом посилення зв'язків експедиторів з відправниками, скорочення циклу обороту документів й прискорення прийняття управлінських рішень. Наприклад, компанія "MSAS Cargo International" (США) пропонує «внутрішні» експедиторські послуги компанії "Eastman Kodak" (США) [1].

Метою даної статті є демонстрація основних проблем перетворення вітчизняного експедирування на тлі світових глобалізаційних процесів.

Результати дослідження. Попит на експедиторські послуги щорічно зростає. Це пов'язане з тим, що фахівці, що займаються питаннями управлінської праці й підготовки кадрів, дійшли висновку про доцільність передачі фахівців в області організації змішаних сполучень із торговельних і промислових компаній у чисто транспортні. Ефект від здійснення цього заходу буде полягати в концентрації в одному місці трудових операцій з підготовки масивів транспортної документації, в обмеженні чисельності працівників у переговорних процесах, у концентрації оформлення невеликих сум платежів в одній бухгалтерії [1].

Задоволення попиту на експедиторські послуги виявилось досить динамічним, оскільки для створення експедиторського менеджменту в принципі не потрібно великого постійного й обігового капіталів. Устаткування експедитором береться в оренду, перевезення вантажу оформляється з передплатою клієнтом витрат і т.п.

Криза попередніх років підсилює конкуренцію й прискорила процес консолідації логістичного ринку. У цей час експедирування перебуває на етапі перетворення. По суті, експедитори всіх розмірів проходять період росту, поглинань, об'єднань і стратегічних союзів.

Можливі злиття й поглинання компаній. На думку фахівців, підсиляться тенденції до перерозподілу попиту на користь великих і середніх, а також вузькоспеціалізованих компаній. Цьому буде сприяти підвищення вимог до якості послуг, надійності підрядників, безпеки, а також зникнення з ринку неефективних гравців. Підвищиться попит на комплексні послуги, що призведе до об'єднання експедиторів і складських операторів. Свої позиції зміцнять логістичні оператори, які здатні забезпечити системний підхід до клієнтів та організувати обслуговування на всій території країни [4].

Замовники перевезень стали дуже вимогливими, тому виживання на експедиторському ринку можливе лише за умови 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. Серйозним імпульсом для такого роду переходу є конкуренція з боку перевізників, консолідаторів й навіть відправників, прибуток від надання нових послуг, тобто як внутрішньогалузева, так і міжгалузева конкуренція. Можна стверджувати, що традиційне експедирування має мало майбутнього, тому що все більше необхідне управління усім ланцюжком поставок. Глобалізаційні процеси, що відбуваються на Заході, впливають на діяльність вітчизняного транспорту, створюючи теоретичну базу для прогнозування ходу й особливостей цього процесу в Україні в галузевому розрізі. За аналогією із Заходом у процесі мінімізації втрат суспільства на переміщенні товарів будуть виконувати активну роль вітчизняні експедитори – «логістичні провайдери». Як того 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.

Висновки. Для транспортних компаній в Україні актуальними питаннями залишаються: грамотно поставлена робота з великими розподільними вузлами, підвищення якості послуг, що надаються, зниження собівартості всіх технологічних циклів. А поки основними критеріями замовника при виборі перевізника залишаються оптимальна вартість, якість і швидкість виконання замовлення [4]. Можна припустити, що в найближчій перспективі транспортно-експедиційного обслуговування в Україні будуть панувати малі й середні фірми. Територіальна близькість і простота структури підприємств із малою кількістю ієрархічних рівнів забезпечують їм високу здатність задовольняти потреби клієнтури, відповідати вимогам, пропонованим до схем транспортування й переробки вантажів, що забезпечує й формує індивідуальну якість сервісу. Однак, виживання на вітчизняному експедиторському ринку можливе лише за умови надання високоякісної послуги, комплексності обслуговування, гнучкості реакції на мінливі запити ринку, що можливо тільки при інноваційному підході до управління транспортно-експедиторською компанією, яким є застосування логістичного підходу поряд із впровадженням сучасних систем управління якістю, зокрема TQM. Великі перспективи створюються для подальшого розвитку в Україні транспортно-експедиційного обслуговування, включаючи створення логістичних і термінальних систем регіонального управління мультимодальним транспортом, співробітництво українських експедиторів з міжнародними логістичними компаніями, залучення в перевізний процес середнього й малого підприємства.

Література

1. Плужников К.И. Глобализация производства и распределения транспортных услуг / К.И. Плужников // БТИ. – 2003. – № 3.

2. Микаэлян Э.А. Мировая торговля и международный транспорт – две стороны медали / Э.А. Микаэлян // ИТЖ, 2002. – № 39.
3. Плужников К.И. Научно-техническая революция и транспортная терминология / К.И. Плужников // БТИ. – 2000. – № 6. – С. 22–25.
4. Trans-Port [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=19939>.

Надійшла 17.10.2011

УДК 300.101.52:334.716

В. М. ХОБТА, І. С. КЛАДЧЕНКО
ДВНЗ «Донецький національний технічний університет»

СПЕЦИФІКА ПРОЯВІВ ЗАГАЛЬНО ФІЛОСОФСЬКОГО ЗАКОНУ РІВНОВАГИ НА РІВНІ ОКРЕМОГО ПІДПРИЄМСТВА

В контексті проблем ефективного розвитку підприємства обґрунтована необхідність забезпечення збалансованості його функціонування. Досліджено дію закону рівноваги на рівні окремого підприємства. Уточнено взаємозв'язок категорій «рівновага», «збалансованість», «оптимальність». Сформульовано умови досягнення рівноваги та наслідки її порушення на підприємстві.

In terms of enterprise effective development the necessity to secure its equilibrium performance is proved. General Law of equilibrium at the enterprise has been researched. The interconnection between categories of "equilibrium", "balance", "optimality" has been specified. The conditions of equilibrium supporting and effects of its deviations at the enterprise have been formulated.

Ключові слова: розвиток, ефективний розвиток, закон рівноваги, підприємство.

Діяльність підприємств України характеризується цілим рядом негативних тенденцій, серед яких зростання віку основних виробничих фондів, дефіцит інвестиційних ресурсів, незадовільна рентабельність результатів господарювання, низький рівень конкурентоспроможності. Вихід з такої ситуації знаходиться в інноваційних реформах, які повинні відбутися одночасно у всіх сферах функціонування підприємства.

В контексті тотальної націленості на інновації, зміни, перетворення будь-якому суб'єкту господарювання як невід'ємній частині української економіки для того, щоб вижити у такому темпі край необхідним постає використання принципу рівноваги при формалізації та реалізації власної стратегії функціонування та розвитку. Це підтверджується досвідом роботи підприємств за останні шість років, який відображає досить небезпечні темпи зростання питомої ваги збиткових підприємств (зростає у середньому на 12% у рік) разом зі збільшенням витрат на здійснення інновацій (зростає у середньому на 52% у рік) (рис. 1). Тобто стає очевидним, що виключна спрямованість на впровадження інновацій без збалансованого врахування інтересів суб'єкту інновацій достатньо часто забезпечує інтенсивне накопичення збитків, може призвести до дисбалансу його функціонування або повної його ліквідації замість очікуваної гіперефективності та надприбутків.

Поряд з необхідністю активізації досліджень в сфері підвищення ефективності роботи підприємства стає актуальною та набуває істотного науково-практичного значення проблема забезпечення збалансованого функціонування підприємства, формулювання стратегії його зростання на засадах системоутворювального принципу рівноваги. Значний науковий внесок в дослідження економічної рівноваги зробили А. Вальд, Л. Вальрас, Г. Госсен, Дж. Дюпуа, Ф. Еджворт, О. Курно, А. Маршал, В. Парето. Вирішення наукових завдань у сфері управління збалансованим розвитком підприємств займалися І. Ансофф, П. Друккер, А. Стрікланд, А. Томпсон. Науковий пошук рівноваги в контексті теорії ігор проводили Дж. фон Нейман та Дж. Неш. Серед радянських досліджень слід виокремити теорію рівноваги А. Богданова, еталоном якої став живий організм. Вивчення окремих проявів існування економічної рівноваги на підприємстві займаються сучасні науковці Р. Каплан, Д. Нортон, О. Герасименко, Н. Гончарова, І. Дем'яненко, М. Чумаченко, В. Яцкевич.

Враховуючи вагомий пласт наукових робіт, сформований за питаннями рівноваги як на макро-, так і на мікрорівні, слід відмітити недостатню системну проробку теоретико-прикладних аспектів рівноваги у контексті функціонування окремого підприємства. Потребує збільшення прозорість визначення співвідношення категорій «рівновага», «збалансованість», та «оптимальність» на рівні суб'єкта господарювання. Мало дослідженими є особливості зберігання рівноваги на підприємстві, її інструментальне, інституціональне, організаційне та ресурсне забезпечення. Метою даної роботи є дослідити та визначити специфіку дії загально філософського закону рівноваги, виявити наслідки його порушення для окремого підприємства. Згідно з зазначеною метою встановлені наступні завдання:

- дослідити трансформацію загально філософського закону рівноваги у конкретні його прояву на рівні окремого суб'єкта господарювання;
- уточнити визначення категорії економічної рівноваги, виокремити умови її існування та наслідки порушення для підприємства;