

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-38-42>

УДК 658.7

ТРАНСПОРТНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНИХ ОПЕРАЦІЙ: ПРИНЦИПИ ТА КРИТЕРІЇ ВИБОРУ

TRANSPORT SUPPORT OF FOREIGN TRADE OPERATIONS: PRINCIPLES AND SELECTION CRITERIA

Ковальова Марія Леонідівна

кандидат економічних наук, доцент,
Державний торговельно-економічний університет
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6890-4853>

Kovalova Mariia

State University of Trade and Economics

У статті проаналізовано основні принципи та критерії щодо транспортного забезпечення зовнішньоторговельних операцій. Особливу увагу приділено факторам, що впливають на вибір виду транспорту, який забезпечує доставку товару від продавця до покупця. Акцентовано увагу на необхідності більш широкого використання мультимодальних перевезень, особливо з врахуванням воєнного стану в Україні та неможливості використання наразі окремих видів транспорту. Аргументовано необхідність врахування при виборі транспорту такого критерію як екологічність та вплив на довкілля, що є важливим для подальшої інтеграції транспортної інфраструктури України у світову транспортну систему. Наголошено, що в мультимодальних транспортних системах використовується логістичний підхід, який сприяє оптимізації витрат та мінімізації втрат часу при можливих простоях транспорту при проходженні митного контролю та виконання вимог дозвільної системи на міжнародні перевезення.

Ключові слова: зовнішньоторговельні операції, транспортне забезпечення, мультимодальні перевезення логістичний підхід.

The article analyzes the basic principles and criteria for transport support of foreign trade operations. It is argued that the priority when choosing a vehicle for the international transportation of a particular product along a certain route is the analysis of the characteristic features of various modes of transport (road, rail, water, air, etc.) and their possible combination if necessary. The loyalty of the choice made must be confirmed by the relevant economic calculations, taking into account all the costs of transportation and customs clearance, as well as possible delays at interstate borders. So, the correct choice of modes of transport or their combination when delivering goods contributes to the rationalization of the movement of goods. The difference between the methods of transportation lies in the ratio of modes of transport in the supply chain, the difference in the right to ensure the delivery of goods. Attention is focused on the need for greater use of multimodal transportation, especially taking into account martial law in Ukraine and the impossibility of using certain modes of transport at the moment. The need to take into account when choosing transport such a criterion as environmental friendliness and environmental impact, which is important for the further integration of Ukraine's transport infrastructure into the world transport system, is argued. It is emphasized that the Policy of the European Union in the field of multimodal transport is aimed primarily at protecting the environment by reorienting a significant part of transportation carried out by road to the use of more environmentally friendly modes of transport. The use of multimodal transportation in the organization of foreign trade operations, in which this is justified, will create prerequisites for strengthening and preserving the health of the population, reducing the level of air pollution. In addition, multimodal transport systems use a logistics approach that allows you to combine all parts of the system into a single system in order to optimize costs and minimize time losses with possible downtime of transport during customs control and fulfill the requirements of the permit system for international transportation.

Keywords: foreign trade operations, transport support, multimodal transportation logistics approach.

Постановка проблеми. Сучасні соціально-економічні умови функціонування підприємств та учасників зовнішньоторговельних операцій вимагають своєчасно реагувати на зміни, що відбуваються не тільки на конкретному ринку, а й в усьому світі. Транспортне забезпечення зовнішньоторговельних операцій визначає успішність конкретної операції, забезпечення споживача необхідною продукцією та відповідне місце підприємства на ринку. Правильний вибір транспорту, врахування всіх критеріїв та своєчасна реакція на зміни, відбуваються у навколишньому світі є запорукою конкурентоспроможності компанії та дозволяють вирішити паралельно й завдання оптимізації витрат та мінімізації часу на здійснення окремої зовнішньоторговельної операції.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Дослідженнями питань транспортного забезпечення зовнішньоторговельних операцій займаються такі українські науковці як Леонова С.В., Загурський О.М., Набока Р.М., Шукліна В.В., Галкін А.С., Левада В.П., Давідіч Ю.А., Давідіч Н.В., Вакулєнко К.Є. та інші. Проте євроінтеграційні процеси, які відбуваються в нашій країні, з одного боку, та воєнний стан, з іншого, ускладнюють процес переміщення товарів від продавця до покупця та змушують учасників зовнішньоторговельних операцій шукати інші логістичні шляхи та застосовувати нові критерії при виборі транспорту.

Метою статті є аналіз та узагальнення принципів та критеріїв вибору транспорту при організації зовнішньоторговельних операцій з врахуванням положень політики Європейського Союзу щодо екологізації транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності та реалій воєнного стану в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. При виборі транспортного засобу при здійсненні зовнішньоторговельних операцій для перевезення вантажів у міжнародному сполученні підприємства керуються різними критеріями, проте найголовніші з них наступні:

- створення і підтримка оптимального рівня запасів на складі;
- вибір виду транспортної тари;
- складання маршрутів руху транспортних засобів.

Передусім на вибір безпосередньо виду транспорту мають вплив наступні чинники:

- характер вантажу, причому необхідно врахувати вагу товару, що підлягає перевезенню, його фізичний обсяг та одиниці виміру, що буде мати першочергове значення при виборі виду

транспорту, оскільки саме тип товару може значно знизити перелік придатного для міжнародного перевезення транспорту;

- кількість партій, що підлягають одночасній відправці;
- терміновість доставки вантажу одержувачеві;
- безпосереднє місцезнаходження пунктів відправлення та призначення;
- погодні умови та сезонність;
- відстань та кількість міждержавних кордонів, які має перетнути вантаж;
- вартість товару, що перевозиться, та відповідні умови страхування;
- загальна транспортна інфраструктура шляху слідування товару від відправника до отримувача;
- митні формальності та вимоги на міждержавних кордонах, причому враховуються не тільки митні вимоги країни відправника та країни одержувача, а й країн, через які товар йде транзитом.

Таким чином, першочергово при виборі транспортного засобу для міжнародного перевезення конкретного товару по визначену маршруту є аналіз характерних особливостей різних видів транспорту (автомобільного, залізничного, водного, повітряного тощо) та їх можливої комбінації при потребі. Вірність зробленого вибору має бути при цьому підтверджена відповідними економічними розрахунками з урахуванням всіх витрат на транспортування та митне оформлення, а також можливих затримок на міждержавних кордонах.

Отже, правильний вибір видів транспорту або їх комбінації при доставці вантажів сприяє раціоналізації руху товару. Різниця між способами перевезення полягає в співвідношенні видів транспорту в ланцюзі постачань, відмінності правого забезпечення доставки вантажів [1].

Важливим завданням організації перевезень торговельних вантажів є вибір ефективних транспортних засобів, котрі якнайповніше відповідали б конкретним умовам перевезень.

При виборі рухомого складу для перевезень тих чи інших вантажів потрібно вирішити кілька взаємозв'язаних завдань: визначення виду транспорту; вибір типу транспортного засобу (визначення спеціалізації); підбір транспортного засобу за вантажопідйомністю. На першому етапі беруть до уваги інформацію про характерні особливості перевезень вантажів окремими видами транспорту і переваги та недоліки конкретних видів транспорту відносно інших. Для прийняття рішення також враховують характер руху потоків ван-

тажів на різних стадіях товаропросування. Так, при організації перевезень вантажів від виробників продукції (товарів) до підприємств оптової торгівлі необхідно переміщувати на значні відстані великі партії товарів вузької номенклатури, що потребує використання т. зв. магістрального транспорту (залізничний, морський, річковий). Натомість, при доставці товарів з оптових торговельних підприємств або від місцевих виробників у роздрібну торговельну мережу постає завдання організації завезення значної кількості дрібних партій товарів широкого асортименту у велику кількість територіально розосереджених об'єктів роздрібною торгівлі. Для вирішення цього завдання найбільш придатним є автомобільний транспорт. При виборі виду транспорту потрібно також урахувати такі фактори:

- надійність дотримання графіка доставки;
- час (тривалість) доставки;
- вартість перевезення тощо.

Прийняте рішення щодо виду транспорту має бути доповнене вибором типу транспортного засобу та рішенням щодо доцільності його спеціалізації. Спеціалізованим називають рухомий склад, пристосований для перевезення певних видів вантажів або обладнаний додатковими механізмами. Вимоги щодо конструкції спеціалізованих транспортних засобів визначаються властивостями вантажів, що перевозяться, їх геометричними характеристиками, масою, а також умовами перевезень. Альтернативою спеціалізованим транспортним засобам можуть бути транспортні засоби універсального призначення [2].

Існують різні способи транспортування вантажів між країнами. Плануючи відправлення вантажів і вибір виду транспорту, необхідно враховувати низку обставин:

1. Вид вантажу. Вантажі, що перевозяться, поділяються на генеральні, масові й особливо режимні. До генеральних відносять різні штучні вантажі (в упаковці чи без неї). За розмірами вони поділяються на звичайні, довгомірні (більше 3 м) і негабаритні. За масою – легкі й

важкі (з масою більше 5 т на одну вантажну одиницю). До масових відносять вантажі, що мають певну структурну масу, яка перевозиться у великій кількості без упаковки. До них відносять наливні (нафта і нафтопродукти, газ, тваринні й рослинні жири, спирти тощо), навальні (руда, концентрати, добрива тощо), насипні (зерно, цукор-сирець тощо) та деревина. До особливо режимних відносять вантажі, які зберігають і перевозять при дотриманні спеціальних правил (небезпечні вантажі, ті, що швидко псуються та ін.). При виборі засобів транспортування треба мати на увазі, що в деяких випадках немає можливості вибору. Наприклад, вантажі, що швидко псуються, треба перевозити авіатранспортом. Разом з тим авіаперевезення не допустимі при перевезенні легкозаймистих і вибухонебезпечних вантажів. Основну частину перевезень морським транспортом становлять перевезення масових наливних і навальних вантажів (нафти і нафтопродуктів, залізної руди, кам'яного вугілля, зерна тощо). Морський транспорт широко використовується і для перевезення готової промислової продукції, напівфабрикатів, продовольства, генеральних вантажів. Перелік товарів, що перевозяться основними видами транспорту, наведено в таблиці 1.

2. Відстань і маршрут перевезення. Місце відправлення вантажу та кінцевий пункт перевезення також визначають при виборі виду транспорту. У внутрішньоконтинентальних перевезеннях використовують залізничний, трубопровідний, автомобільний та авіаційний транспорт, у міжконтинентальних – морський та авіаційний транспорт.

3. Фактор часу. Відомо, що найшвидший спосіб доставки вантажу – це авіатранспорт. Проте цей вид перевезення є й найбільш вартісним, тому використовується тільки тоді, коли треба доставити вантаж за мінімальний відрізок часу або товар вартує досить високо (продукти, що швидко псуються, квіти тощо).

4. Вартість перевезень. Беззаперечно, що кожен покупець бажає, щоб витрати на переве-

Таблиця 1

Перелік товарів, що перевозяться основними видами транспорту

| Вид транспорту | Товари, що найчастіше перевозяться |
|----------------|---|
| Залізничний | Сільськогосподарська продукція, будівельні матеріали, корисні копалини, автомобілі. |
| Автомобільний | Одяг, книги, продукти харчування, товари широкого вжитку. |
| Водний | Нафта, зернові культури, будівельні матеріали, метал, кам'яне вугілля |
| Трубопровідний | Нафта, нафтопродукти, природний газ. |
| Повітряний | Швидкопсувні продукти харчування, високовартісне обладнання, квіти. |

ження складала найменшу частину від загальної вартості товару, однак є ситуації, коли вибір практично відсутній, тож і транспортні послуги будуть мати високу ціну. До того ж слід враховувати й чинники, які можуть впливати на вартість перевезення. Наприклад, якщо ми говоримо про автотранспорт, то важливими факторами є сезонність та наявність дозволів на перевезення конкретної країни.

5. Безпека перевезення. Високовартісне обладнання та крихкий вантаж краще перевозити повітряним транспортом. Багатокомплектний вантаж (запчастини автомобілів, офісне обладнання, фармацевтичні товари тощо), як правило, доставляються морським транспортом в контейнерах. Ці чинники звужують вибір транспорту та підвищують вартість перевезення, проте знижується ризики пошкодження та втрати вантажу.

Вище перелічені обставини необхідно враховувати при плануванні перевезення товару, проте вибір виду транспорту багато в чому залежить від того, що в першу чергу цікавить відправника та одержувача вантажу. Якщо пріоритетним є саме швидкість доставки вантажу, то вибір фактично звужуються до двох видів транспорту – повітряного та автомобільного. Якщо основним критерієм виступає мінімізація витрат – вибір між залізничним (якщо мова про внутрішньоконтинентальне перевезення) та водним видами транспорту, або трубопровідним, якщо це дозволяє вид товару.

Отже, при виборі виду перевезення конкретного вантажу відправники та одержувачі передусім аналізують п'ять основних чинників. Обираючи засіб доставки конкретного товару, відправники беруть до уваги п'ять основних чинників: швидкість, надійність, перевізні спроможність, доступність та вартість. До вище перелічених критеріїв слід додати ще один – екологічність. Безумовно, як правило, вантажовідправники та вантажоодержувачі в даний час нечасто беруть до уваги цей фактор, проте процеси, що відбуваються в світі, свідчать про те, що підприємства, що позиціонують себе як соціально та екологічно свідомі мають враховувати цей аспект також. Наголосимо, що політика Європейського Союзу у сфері мультимодальних перевезень спрямована перш за все на захист навколишнього природного середовища шляхом переорієнтації значної частини перевезень, які здійснюються автомобільним транспортом на використання більш екологічно чистих видів транспорту.

Слід відзначити також реалії сьогодення, пов'язані з воєнним станом в Україні, коли укра-

їнським експортерам та імпортерам необхідно змінювати маршрути слідування товарів та, відповідно, сам транспорт. Передусім це стосується тих вантажів, які традиційно відправляються морським транспортом – українські порти наразі заблоковані, отже необхідно застосовувати мультимодальні перевезення там, де до цього часу в цьому не було необхідності.

Зауважимо, що поняття «мультимодальності» відноситься також і до транспортної інфраструктури, видам транспортних засобів і вантажних одиниць. Розглядаючи мультимодальну систему як транспортну інфраструктуру необхідно зазначити, що її основне призначення полягає у ефективній організації доставки вантажу від вантажовідправника до вантажоодержувача, відповідно базисом її функціонування фактично є накопичення запасу виробничої потужності для забезпечення безперебійної роботи підприємств, які є замовниками транспортних послуг, причому як безпосередньо, так і опосередковано.

У кожному конкретному мультимодальному перевезенні поєднання видів транспорту можуть бути різними в залежності від територіального розташування місць відправки та доставки, стану відповідної транспортної інфраструктури, наявності системи дозволів на перевезення тощо. Наприклад, виокремлюють залізнично-автомобільні, автомобільно-повітряні, автомобільно-морські та інші.

Зауважимо, що наразі транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичної інфраструктури для забезпечення належного обсягу мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та гальмує вихід української продукції на світовий транспортний ринок. Зокрема, не вистачає мультимодальних терміналів, нормативно-правове регулювання мультимодальних перевезень є недосконалим, а державна підтримка мультимодальних перевезень та розбудови об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури є недостатньою, існують певні обмеження ринку залізничних контейнерних перевезень, не створено інвестиційно сприятливий клімат для розвитку мультимодальних перевезень.

Як зазначають фахівці, для розв'язання вище окреслених проблем передусім лежить необхідне створення нормативно-правової бази для розвитку мультимодальних перевезень та переорієнтації економіки України на співпрацю з країнами ЄС у сфері мультимодальних перевезень. Як наслідок, розвиток мультимодальних перевезень дасть змогу

значно збільшити обсяги перевезень вантажів територією України за участю національних транспортних компаній та буде сприяти підвищенню конкурентоспроможності нашої держави на світовому ринку транспортних послуг, розвитку мережі наявних транспортних коридорів, інтеграції транспортної інфраструктури України у світову транспортну систему.

Важливим кроком є прийняття Верховною Радою Закону «Про мультимодальні перевезення», який фактично імплементує положення Директиви Ради ЄС від 7 грудня 1992 року про встановлення загальних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами, а також спрямований на приєднання України до Угоди про розвиток мультимодальних пере-

везень TRACECA – міжнародної транспортної програми за участю Європейського Союзу та держав-членів Східноєвропейського, Кавказького та Центрального регіонів [4].

Висновки. Використання мультимодальних перевезень при організації зовнішньоторговельних операцій, в яких це є обґрунтованим, створить передумови для зміцнення та збереження здоров'я населення, зниження рівня забруднення атмосферного повітря. Окрім того, в мультимодальних транспортних системах використовується логістичний підхід, який дозволяє поєднати всі частини системи в єдину систему з метою оптимізації витрат та мінімізації втрат часу при можливих простоях транспорту при проходженні митного контролю та виконання вимог дозвільної системи на міжнародні перевезення.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Льовкін Г.Г. Комерційна логістика : навчальний посібник. Київ : «Директ-Медіа», 2018. 205 с.
2. Апопій В.В., Міщук І.П., Ребицький В.М., Рудницький С.І., Хом`як Ю.М. Організація торгівлі : підручник. 2-ге видання., перероб. та доп. Київ : Центр учбової літератури, 2018. 632 с.
3. Галкін А.С., Левада В.П., Давідіч Ю.А., Давідіч Н.В., Вакуленко К.Є. Міжнародні перевезення: теорія та практика : навч. посібник : у 2 кн. Кн. 1. Харків : Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О.М. Бекетова, 2018. 182 с.
4. Закон України «Про мультимодальні перевезення» від 17.11.2021 № 1887-IX URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text> (дата звернення: 29.05.2022).

REFERENCES:

1. Lovkin, H.H. (2018) Komertsiiina lohistyka: navchalnyi posibnyk [Commercial logistics: tutorial]. Kyiv: «Dyrekt-Media». (in Ukrainian)
2. Apopii V.V., Mishchuk I.P., Rebytskyi V.M., Rudnytskyi S.I., Khomiak Yu.M. (2018) Orhanizatsiia torhivli: pidruchnyk [Trade Organization: textbook]. Kyiv: Tsentru uchbovoi literatury. (in Ukrainian)
3. Halkin A.S., Levada V.P., Davidich Yu.A., Davidich N.V., Vakulenko K.Ye. (2018) Mizhnarodni perevezennia: teoriia ta praktyka [International transportation: theory and practice]. Kharkiv: Kharkiv. nats. un-t misk. hosp-va im. O.M. Beketova. (in Ukrainian)
4. Zakon Ukrainy «Pro multymodalni perevezennia» від 17.11.2021 № 1887-IX. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text> (accessed 29 May, 2022). (in Ukrainian)