

ВИКЛИКИ ТА ПЕРЕВАГИ ІНТЕГРУВАННЯ ВІТЧИЗНЯНИХ ЕКСПЕДИТОРІВ У ГЛОБАЛЬНИЙ РИНОК

CHALLENGES AND ADVANTAGES OF DOMESTIC FORWARDERS' INTEGRATION INTO THE GLOBAL MARKET

Литвиненко С.Л.

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри міжнародної економіки,
Національний авіаційний університет

Банар К.В.

студент,
Національний авіаційний університет

Габрієлова Т.Ю.

кандидат економічних наук, доцент, інструктор,
Український авіаційний сервісний центр

Lytvynenko Serhiy

PhD (Econ.), Associate Professor,
Associate Professor of the International Economics Department,
National Aviation University

Banar Kateryna

Student of the International Economics Department,
National Aviation University

Gabrielova Tetyana

PhD (Econ.), Associate Professor, Instructor,
Ukrainian Aviation Service Center

У статті визначено передумови інтегрування вітчизняних експедиторів до ринку глобального експедирування, що є надзвичайно актуальним завданням в існуючих реаліях розвитку. У результаті критичного аналізу існуючих наукових досліджень виявлено, що більшість учасників характеризує ринок транспортно-логістичних послуг як такий, що стагнує, із тенденціями до становлення та стабільного розвитку, з активним розвитком інтелектуалізації експедиторів та логістичних провайдерів. Акцентовано увагу на тому, що спеціалізація на розробленні логістичних рішень для окремих галузей має стати ключовим фактором диференціації логістичного ринку. Під час залучення національних експедиторських та логістичних компаній у глобальні ланцюги постачань зросли вимоги до якості логістичних послуг, гарантій надійності доставки, схоронності і прозорості бізнес-процесів. Визначено умови, які сприяють інтегруванню вітчизняних експедиторів у глобальний ринок, та напрями забезпечення такого інтегрування.

Ключові слова: інтегрування, експедитор, глобальний ринок, логістична діяльність, трансформація.

В статье определены предпосылки интеграции отечественных экспедиторов в рынок глобально-го экспедирувания, что является чрезвычайно актуальной задачей в существующих реалиях развития. В результате критического анализа существующих научных исследований выявлено, что большинство участников характеризует рынок транспортно-логистических услуг как стагнирующий, с тенденциями к становлению и стабильному развитию, с активным развитием интеллектуализации экспедиторов и логистических провайдеров. Акцентировано внимание на том, что специализация на разработке логистических решений для отдельных отраслей должна стать ключевым фактором дифференциации логистического рынка. При вовлечении национальных экспедиторских и логистических компаний в глобальные цепи поставок возросли требования к качеству логистических услуг, гарантиям надежности доставки, сохранности и прозрачности бизнес-процессов. Определены условия, способствующие интегрированию отечественных экспедиторов в глобальный рынок, и направления обеспечения такого интегрирования.

Ключевые слова: интеграция, экспедитор, глобальный рынок, логистическая деятельность, трансформация.

In the article preconditions for the integration of domestic forwarders into the global forwarding market as an extremely relevant task in the existing development realities were identified. As a result of the critical analysis of existing scientific researches, it was determined that most participants characterize the market of transport and logistics services as stagnant, but with trends for formation and stable development. There are tendencies for intellectualization of forwarders and logistics providers engaged in purposeful coordination of other participants of the transport and logistics market. It was found that a significant volatility as a result of a number of factors was lately the dominant trend of the global forwarding market, but it should also be noted that there is an upward trend in the overall market size, which is projected to exceed \$166 billion in 2020. It is noted that there is a high probability of strengthening in negotiating on own bilateral or multilateral free trade agreements, with limited availability of the actually existing global free trade agreement. It was emphasized that specialization in the development of logistics solutions for individual industries should become a key factor in the differentiation of the logistics market. It was revealed that in consequence of the active involvement of national logistics companies in global supply chains, requirements for the quality of logistics services are increasing, also the clientele demands guarantees of reliability of goods delivery, cargo security and transparency of business processes. The provision of transparency of the transport and forwarding services market, the active transition to completely transparent work schemes, the improvement of the personnel training quality, the intensification of integration of various transport modes in the global supply chains, and the public-private partnership development were determined as key aspects by the authors. Conditions facilitating the integration of domestic forwarders into the global market and directions for such integration were identified, in particular, the conditions promoting domestic forwarders' integration into the global market were detailed and directions for ensuring the integration of domestic forwarders into the global market according to the weight ratio were determined. Further it is necessary to evaluate the marketing effect from the integration of domestic forwarders into the global market regarding integration conditions and directions.

Key words: integration, forwarder, global market, logistic activity, transformation.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Для забезпечення інтегрування вітчизняних експедиторів у глобальний ринок мають бути вирішені комплексні проблеми його недостатньої прозорості, слабкої навченості персоналу, нечесної конкуренції та ін. З іншого боку, вітчизняні експедитори повинні бути готові до того, що в умовах посилення конкурентної боротьби на світових ринках та інтегрування національного ринку логістики та експедитування у світовий відбудеться його переструктурування та можливе витіснення з нього. Для запобігання останньому національні експедитори мають забезпечити підвищення власної конкурентоспроможності шляхом збільшення прозорості ведення бізнесу, побудови якісних логістичних ланцюгів доставки та підвищити власну корпоративну культуру та навички власного персоналу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спираються автори. Проблемами розвитку вітчизняного ринку експедитування займалися, зокрема, М.Н. Бідняк, А.І. Воркут, І.В. Василенко, М.Ю. Григорак, Л.Г. Зайончик, А.Г. Кальченко, С.Л. Литвиненко, Т.В. Ревуцька, К.І. Плужніков та ін. Вони зробили вагомий внесок у вирішення цілої низки наукових проблем, пов'язаних із функціонуванням транспортно-експедиторських та логістичних компаній.

Як відзначає М.Ю. Григорак [10, с. 66], трансформація сутності транспортно-логістичної діяльності означає, що будь-яка логістична компанія (експедитор) перетворюється на інтелектуального економічного агента, основною ознакою якого є здатність координувати ціле-

спрямовану діяльність інших агентів, а також планувати рух і розміщення товарів і/або людей як єдиного цілого, адаптуючись до швидкозмінних умов зовнішнього середовища та вимог клієнтури, вирішуючи конфлікти між учасниками ланцюгів поставок, наскрізно оптимізуючи логістичні потоки і процеси в режимі реального часу.

У результаті проведеного М.Ю. Григорак дослідження зроблено висновок, що інтелектуалізація логістичної діяльності вимагає створення інтелектуалізованих логістичних систем, які забезпечать більш активне використання сучасних інтелектуальних, геоінформаційних, телекомунікаційних, корпоративних інтегрованих систем і технологій, а також підвищення якості підготовки логістичного персоналу і стимулювання розвитку інтелектуального капіталу логістичних провайдерів [11].

Отже, цілком очевидним є те, що необхідно встановити всі ті можливості, які відкриваються перед національними експедиторами в сучасному глобальному світі, та загрози, яким вони піддаються.

Формулювання цілей статті (**постановка завдання**). Мета статті – визначення перспектив інтегрування національних транспортно-експедиторських компаній до ринку глобального експедитування як ключового складника національного пріоритету.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. На світовому ринку експедитування останнім часом спостерігається значна нестабільність, що виникає внаслідок дії низки чинників, включаючи повільне економічне зростання, диспропорцію попиту-пропозиції, коливання цін на нафту, найвигідніші маршрути

поставок, модальні зрушення та тиск на швидкість. Проте, за даними Transport Intelligence (TI), перспектива розвитку ринку експедирування є досить оптимістичною та їхні прогнози до 2020 р. справджуються. Ставка складного річного росту (CAGR) становить 4,1%, у результаті чого загальний розмір ринку становитиме понад 166 мільярдів доларів США в 2020 р. [1].

Незважаючи на багатотисячну кількість постачальників послуг, майже 60% світового ринку глобального експедирування знаходиться під контролем 20 провідних операторів, що дає змогу говорити про утруднення доступності на ринок малих та середніх експедиторів. Основними регіонами є Європа, Азіатсько-Тихоокеанський регіон та Північна Америка, що домінують у географічній частці та становлять разом 86% світового ринку [1].

У щорічній доповіді Світової організації торгівлі від 2017 р. її Генеральний директор Р. Азеведо застерігав: «...Це складні часи для глобальної торгівлі. Економічне зростання низьке; зростання торгівлі є низьким; загроза протекціонізму не може бути проігнорована, і ми маємо боротися з постійними проблемами бідності, нерівності та недостатнього розвитку...» [1].

В умовах відсутності реально діючої глобальної угоди про вільну торгівлю (ЗВТ), яку довго лобювала СОТ, окремі економіки ведуть переговори щодо власних двосторонніх або багатосторонніх угод про вільну торгівлю з більш ніж 400 різними ЗВТ. Вплив на міжнародну торгівлю та пов'язані з ними потоки вантажів – це те, що компанії частіше перебудовують свої ланцюги поставок, щоб скористатися переважним портфелем привілеїв ЗВТ. Щоб забезпечити найнижчі збори та податки, «тарифно-інжинірингові» компанії рухають свої експортно-імпорتنі товари до найбільш вигідних рамок ЗВТ [1].

Зростання робочої сили в Китаї та інших країнах Азії поступово знижує переваги собівартості виробничої продукції над розвиненими ринками. Все більше і більше компаній у США та Європі розглядають можливість переміщення деякої своєї виробничої площі ближче до ринку збуту або доведення продукції до внутрішнього ринку (ресорсинг або інкорпорування). Незалежно від термінології, це передбачає переміщення виробничої діяльності з віддалених місць, таких як Китай, до географічних регіонів значно ближче до кінцевого споживчого ринку. Підприємства використовують дешеві виробничі місця поблизу ринків кінцевого споживання, наприклад Мексика для Північної Америки та такі країни, як Польща та Угорщина, щоб обслуговувати Західну Європу. Північна Африка зараз також знаходиться на порядку денному як виробнича база, яка може бути актуальною для європейських ринків [1].

Розвинені економіки пропонують легкий та економічний доступ до ефективної автоматизації. Завдяки наявності робочої сили, яка прагне

отримати вигідну зайнятість, а також стимулюванню місцевого самоврядування та субсидій на створення робочих місць багато багатонаціональних компаній вивчають варіанти реорганізації, усвідомлюючи зростаючі виклики та витрати на управління складними глобальними екосистемами постачання [1–4].

Сьогодні найбільші компанії, що працюють на світових ринках логістичних послуг, пропонують базовий набір послуг, а саме: перевезення (різними видами транспорту), у тому числі збірні відправки, відправки з частковим або повним завантаженням транспорту, контейнерні; зберігання товарів на складах і ведення складської діяльності; митно-брокерські операції. Проте спеціалізація на розробленні логістичних рішень для окремих галузей – найважливіший чинник диференціації логістичного ринку. Найбільші підприємства активно рекламують свою діяльність серед компаній п'яти-семи галузей. При цьому абсолютним лідером є автомобілебудування, в якому рекламують свої послуги практично всі логістичні компанії. Далі в порядку зниження йдуть такі галузі, як виробництво товарів народного споживання (ТНС), високотехнологічні товари, електроніка, промислове виробництво, фармацевтика і медичні товари, продукти харчування та нафтохімічна промисловість [5].

Рейтинг 20 найбільших логістичних компаній на світовому ринку логістичних послуг наведено в табл. 1. Лідерами світового експедиторського ринку є DHL Supply Chain & Global Forwarding, Kuehne + Nagel, а також DB Schenker. За даними міжнародної статистики, сьогодні найбільша кількість вантажів перевозиться морським транспортом – до 70% обсягу всіх перевезень, далі слідує автомобільний – 20% перевезень, решта – інші види транспорту [5].

У нещодавній доповіді лондонського аналітичного центру Transport Intelligence (TI) «Глобальне експедирування вантажів 2018 року» стверджується, що сектор «стоїть на роздоріжжі», а експедитори великих та малих підприємств стикаються з великими викликами та загрозами на ринку [5–8].

Усі експедитори суттєво вразливі до ризику, якщо вони інвестують у технологічне рішення, яке не відповідає їхнім операціям або потребам їхніх клієнтів. Експедитори використовують нові рішення для відстеження, велика кількість оперативних даних доступні клієнтам за допомогою інструментів звітування та інформаційних панелей, що значно підвищує рівень видимості та надає товаровиробникам набагато більший контроль [5–8].

Активне залучення українських підприємств до глобальних ланцюгів поставок змусило топ-менеджмент промислових, сільськогосподарських, торгових і сервісних підприємств звернути увагу на логістику свого бізнесу, на організацію логістичних процесів, а також на

Таблиця 1

**Рейтинг 20 найбільших логістичних компаній
на світовому ринку логістичних послуг у 2017 р. (за даними www.logisticsmgmt.com)**

Номер	Експедитор	Валовий дохід	TEU's (двадцяти-футовий еквівалент)	Метричні тони – авіап перевезення (Air Metric Tons)
1.	DHL Supply Chain & Global Forwarding	27,598	3,259,000	2,248,000
2.	Kuehne + Nagel	22,574	4,355,000	1,570,000
3.	DB Schenker	18,560	2,169,000	1,300,000
4.	Sinotrans	9,530	3,360,300	533,300
5.	DSV	11,374	1,389,611	635,655
6.	Expeditors	6,921	1,070,424	985,549
7.	Panalpina	5,621	1,520,500	995,900
8.	Nippon Express	16,720	600,000	835,755
9.	UPS Supply Chain Solutions	7,981	600,000	935,300
10.	Bolloré Logistics	5,012	864,000	640,700
11.	CEVA Logistics	6,994	729,000	480,000
12.	Hellmann Worldwide Logistics	3,305	897,379	654,104
13.	GEODIS	6,255	690,000	330,000
14.	Kintetsu World Express	4,752	663,915	580,228
15.	Yusen Logistics	3,914	774,822	368,198
16.	Kerry Logistics	3,951	1,053,485	313,800
17.	DACHSER	6,911	522,300	335,500
18.	C.H. Robinson	14,869	698,000	175,000
19.	Agility	3,500	740,000	415,000
20.	Hitachi Transport System	5,935	500,000	280,000

можливість зменшення своїх логістичних витрат за рахунок ефективного співробітництва (партнерства) з логістичними операторами. Наслідком такої зміни стало зростання вимог до якості логістичних послуг, гарантії надійності доставки товарів, схоронності вантажів і прозорості бізнес-процесів. Відбувається суттєве підвищення рівня організованості, суттєве зростання застосування інформаційних технологій, комплексності надання логістичних послуг [9].

У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 р. [12] відзначено, що «...необхідним є збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі, вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства ... проведення необхідних реформ... Одними з причин критичного рівня розвитку транспортної галузі також стали системне недофінансування, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури та транспорту, а також технічна відсталість, що загрожує вже ... національній безпеці...».

Нова Національна транспортна стратегія, за визначенням її авторів, «...визначає основні напрями покращення якості надання транспортних послуг, передбачає наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу на

навколишнє природне середовище, реагує на необхідність поліпшення системи управління ... запровадження антикорупційної політики, корпоративного управління у державному секторі економіки...» [12].

На нашу думку, всі перераховані у роботі заходи можуть бути актуальними лише за умови забезпечення прозорості ринку транспортно-експедиторських послуг, переходу до абсолютно прозорих схем роботи, підвищення якості навчання персоналу, подальшого інтегрування різних видів транспорту в глобальні ланцюги постачань, а також наявності ефективного державно-приватного партнерства. Останнє має бути реалізовано шляхом побудови ефективного механізму допомоги інвесторам із боку держави в розбудові інфраструктури та транспортно-логістичних зв'язків.

Участь держави має полягати у визначенні місць розташування об'єктів транспортної інфраструктури, фінансуванні їх створення та реалізації комплексу заходів із забезпечення приходу у ці місця інвестицій. Після чого інвестори у координаційній співпраці з місцевою владою мають забезпечити розбудову транспортно-логістичного кластеру та його інтегрування до глобальної системи. Успішність саме такої моделі доведена роками успішної світової практики.

Передумови інтегрування вітчизняних експедиторів у глобальний ринок

Умови, які сприяють інтегруванню вітчизняних експедиторів у глобальний ринок	Напрями забезпечення інтегрування вітчизняних експедиторів у глобальний ринок (ваговий коефіцієнт)
Відповідність найкращим світовим практикам надійності ланцюга постачання	Досягнення високого рівня дохідності експедитора
Досягнення світового визнання експедитором	Створення унікального продукту для клієнтів
Гарний імідж експедитора серед цільової клієнтури	Реалізація світових практик надійності ланцюга постачання у власну діяльність
Створення логістичних кластерів на території України та на території країн, де забезпечуються основні ланцюги постачань експедитором	Використання передових методів навчання персоналу експедитора
Наявність розгалуженої системи зв'язків для побудови якісних глобальних ланцюгів постачання	Створення та імплементація заходів щодо заохочення постійних клієнтів

Транспортно-логістичний потенціал України дуже значний, а успішність його реалізації залежить саме від того, наскільки країна зможе скористатися тими можливостями, які виникають, залучивши іноземні інвестиції та надавши можливість інвесторам створювати нові робочі місця, нові ринки збуту, включаючи Україну як повноправного гравця до глобальних ланцюгів постачання. Водночас зацікавленість вітчизняних учасників логістичного ринку повинна полягати в успішному застосуванні досвіду іноземних компаній.

У табл. 2 нами визначено умови, які сприяють інтегруванню вітчизняних експедиторів у глобальний ринок, та напрями забезпечення такого інтегрування.

Відповідно, необхідно провести оцінку маркетингового ефекту від інтегрування вітчизняних експедиторів у глобальний ринок щодо умов та напрямів інтегрування.

Висновки з цього дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Отже, проведений короткий аналіз гло-

бального ринку експедирування дав змогу неупереджено оцінити структуру, тренди та виклики, які на ньому виникають, та стверджувати, що нині простежується тенденція до скорочення відстаней доставок, посилення контролю якості продукції та орієнтування на клієнта. Здійснений аналіз провідних експедиторів світу на глобальному ринку експедирування довів, що можливості входження на глобальний ринок контрактної логістики існують, оскільки лідерам ринку, які володіють значними перевагами, важко охопити всі його сегменти та географію, вони здебільшого зосереджені на цільових сегментах та швидкозростаючих ринках. Пріоритетність розвитку прозорого вітчизняного ринку транспортно-експедиційних послуг є ключовим складником успішної транспортної стратегії України та базовою галуззю економіки загалом. У результаті визначено передумови інтегрування вітчизняних експедиторів у глобальний ринок, які необхідно в подальшому оцінити за рівнем маркетингового ефекту.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Global Forwarding. URL: <http://focusedcargonet.com/download/Focused-Whitepaper-Global-Freight-Forwarding.pdf> (дата звернення: 04.04.2019).
2. Global Freight Forwarding Market Report 2015-2019 – Research and Markets. URL: <https://www.prnewswire.co.uk/news-releases/global-freight-forwarding-market-report-2015-2019---research-and-markets-590569231.html> (дата звернення: 05.04.2019).
3. Freight forwarding Market by Service (Packaging, Documentation, Transportation & warehousing and VAS (Value-added services) – Global Opportunity Analysis and Industry Forecast 2017–2023. URL: <https://www.alliedmarketresearch.com/freight-forwarding-market> (дата звернення: 07.04.2019).
4. Global Forwarding Market Overview. URL: <https://globaltradespecialist.com/global-forwarding-market-overview/> (дата звернення: 09.04.2019).
5. Top 25 Freight Forwarders: Strong Growth, Abundant Opportunity Overview. URL: https://www.logisticsmgmt.com/article/top_25_freight_forwarders_strong_growth_abundant_opportunity (дата звернення: 12.04.2019).
6. Freight forwarding and logistics: what the high performers know. URL: <https://www.accenture.com/us-en/insight-outlook-freight-forwarding-and-logistics-what-high-performers-know> (дата звернення: 10.04.2019).
7. Maersk's Transformation Embraces Digital Forwarding. URL: <https://logisticstrendsandinsights.com/maersks-transformation-embraces-digital-forwarding/> (дата звернення: 04.04.2019).
8. Global freight forwarding growth only half as strong as last year. URL: <https://www.bifa.org/news/articles/2018/nov/global-freight-forwarding-growth-only-half-as-strong-as-last-year> (дата звернення: 05.04.2019).

-
9. Логистика в Украине: парадоксы рынка и пути раскрытия потенциала. URL: <https://logist.fm/publications/logistika-v-ukraine-paradoksy-rynka-i-puti-raskrytiya-potenciala> (дата звернення: 12.04.2019).
10. Григорак М.Ю. Теоретичні положення інтелектуально зорієнтованої логістики. *Бізнес Інформ*. 2015. № 2. С. 20–29.
11. Григорак М.Ю. Інтелектуалізація ринку логістичних послуг: концепція, методологія, компетентність : монографія. Київ : Сік Груп Україна, 2017. 513 с.
12. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. *Офіційний Вісник України*. 2018. № 52. С. 533.