

УДК 656

О. В. КИРИЛЛОВА<sup>1\*</sup>, В. Ю. КОРОЛЬ<sup>2\*</sup>

<sup>1\*</sup> Каф. «Експлуатація портів і технологія вантажних робіт», Навчально-наукового інституту морського бізнесу Одеського національного морського університету, вул. Мечникова, 34, м. Одеса, Україна, 65029, тел. +38 (067) 480 52 77, ел. пошта kirillova18@i.ua, ORCID 0000-0002-3414-7364

<sup>2\*</sup> Каф. «Експлуатація портів і технологія вантажних робіт», Навчально-наукового інституту морського бізнесу Одеського національного морського університету, вул. Мечникова, 34, м. Одеса, Україна, 65029, тел. +38 (067) 480 52 77, ел. пошта ValeriaKorol1304@gmail.com, ORCID 0000-0003-0738-0408

## ЕКСПЕДИРУВАННЯ І ЛОГІСТИКА: ТЕРМІНОЛОГІЧНІ ПРОТИРІЧЧЯ, ПІДМІНА ПОНЯТЬ І ЇХ РОЗМЕЖУВАННЯ

**Мета.** Метою роботи є дослідження відмінностей між поняттями «експедирування» і «логістика», «експедитор» і «логіст». **Методика.** В процесі дослідження використані загальнотеоретичні методи і прийоми абстрагування та порівняння, аналізу та синтезу, індукції та дедукції, основні положення загальної теорії систем і системного аналізу. **Результати.** У статті сформульовано і розглянуто термінологічне протиріччя у розумінні деякими представниками ринку транспортних послуг змісту понять «експедирування» і «логістика», «експедитор» і «логіст», що призведе до їх не завжди коректного застосування. Встановлено, що логіст (логістичний відділ або логістична компанія) – це традиційно співробітник виробничої (торгової) компанії (елемент її організаційної структури або самостійна юридична особа), якому делегуються повноваження з управління всією логістикою даного підприємства, або більшістю її елементів, починаючи від пошуку і закупівлі сировини для виробництва готової продукції та закінчуючи виробництвом, реалізацією та доведенням готової продукції до споживача. Коли зовнішньоторговельний контракт з покупцем укладено і питання стоїть в доведенні готової продукції (товару) до споживача, логіст, як правило, звертається до послуг експедитора, який, у свою чергу, і займається питаннями організації відповідної системи доставки. Логіст і експедитор це суб'єкти різних ринків: перший - представляє товарний ринок, другий – ринок транспортних послуг і стає агентом вантажовласника після укладення відповідного договору про транспортно-експедиторську діяльність. Якщо компанія надає транспортно-експедиторські послуги згідно з укладеним договором про транспортну експедицію та діє в рамках правового поля, яке регулюється відповідним законодавством, то така компанія за всіма формальними ознаками займається транспортно-експедиторською, а не логістичною діяльністю. Встановлено, що про логістичний підхід до організації транспортного процесу сьогодні можна з повним правом говорити тільки в ситуації, коли виробнича (торгова) компанія в особі свого представника – логіста (логістичного відділу або логістичної компанії) делегує повноваження з організації даного процесу оператору мультимодального перевезення (ОМП). ОМП при цьому є представником ринку транспортних послуг (РТП). **Наукова новизна.** Результати, які одержано в роботі, дозволяють підвести науково-теоретичне підґрунтя для подальшого аналітичного розмежування понять «експедирування» і «логістика», «експедитор» і «логіст». **Практична значимість.** Результати виконаних досліджень дозволять представникам вітчизняної транспортної освіти, науки та практики більш осмислено та усвідомлено підходити до коректного застосування у своїй освітній, науково-теоретичній та виробничій діяльності професійної термінології, не намагаючись надати їй новомодного логістично-орієнтованого сенсу всупереч логіці і здоровому глузду.

*Ключові слова:* експедирування, логістика, експедитор, логіст, транспортно-експедиторська діяльність.

### Вступ

Транспортна термінологія є результатом складного і тривалого шляху розвитку. В даний час вона являє собою високорозвинену і гнучку систему мовних одиниць, здатну до вироблення нових термінів. Це в значній мірі пов'язано з існуванням міжнародної транспортної термінології і обумовлено безперервним розвитком транспортних систем (ТС), джерела зародження і становлення яких йдуть в далеке минуле. У свою чергу, еволюція логістики, як галузі знань, тісно пов'язана з розвитком ринкових

відносин на заході. Передумови ж до її появи в Україні створені лише на початку 90-х років ХХ століття<sup>1</sup> і обумовлені стрімким входженням країни в ринкову економіку [1, 2].

Авторитетні фахівці, що займаються питаннями логістики [3, 4, 5], визнають, що вона «... є відносно молодою наукою, що бурхливо розвивається. Багато питань, які стосуються її понятійного апарату і термінології, постійно уточнюються і змінюються, наповнюючи новим

<sup>1</sup> Створення передумов розвитку логістики охоплює період 1991-1999 рр. [1].

змістом». В роботі [6] зазначається, що логістика порівняно недавно від'єдналася від теорії торгівлі і виділилася як галузь конкретного наукового знання. Зараз вона «... проходить шлях свого становлення» і «... їй ще належить виробити свою систему законів і категорій, конкретизувати багато понять» [7]. У логістичному знанні досі не доведені до належного рівня конкретизації основні поняття і, на жаль, відсутні їх усталені визначення [7, 8]. В роботі [9] говориться про те, що на сьогоднішній день немає однозначного визначення навіть такого поняття, як сама «логістика». Єдиного підходу немає ні в зарубіжній, ні у вітчизняній літературі. Таке, як зазначається в [6], характерно для науки, коли спочатку відсутнє ясне розуміння її центральної ідеї і предмета. Створюється враження, що саме цьому присвячені і слова І. Канта [10]: «Нерідко виявляється, що засновник [науки] і навіть його пізніші послідовники блукають навколо ідеї, яку вони самі не усвідомили собі, і тому не можуть визначити справжній зміст, розчленування (систематичну єдність) і межі своєї науки». Вищесказане підтверджують і результати досліджень, представлені в [11], які показують, що головним джерелом термінів логістики є міжсистемне запозичення і, як наслідок, 97 % її основних термінів взято з інших областей знань. При цьому власні терміни логістики «становлять близько 3 % її термінологічного апарату» [11].

#### **Аналіз літературних джерел, постановка і реалізація завдань дослідження**

У нашій країні терміносистема логістики, розвиваючись, активно поповнюється і збагачується за рахунок понятійного апарату традиційно використовуваного у вітчизняній транспортної науці і практиці [2]. Поряд з цим, саме поняття «логістика» та всі можливі його форми привертають увагу транспортників не менш, ніж традиційний понятійний апарат транспортної галузі приваблює фахівців, що займаються логістикою [12]. Таким чином, з одного боку логістика в нашій країні знаходиться на стадії формування. З іншого, – функціонування транспортних систем сьогодні все більше орієнтується на деяку «логістичну концепцію», що базується на відповідній галузі знань, яка, у свою чергу, знаходиться на стадії формування [2]. Все навколо «рясніє» логістично-орієнтованою термінологією і, часом, стає незрозумілим, як до сих пір існувала і функціонувала транспортна галузь без цієї самої «логістики» і «логістичної концепції»? Безумовно, взаємопроникнен-

ня понять відбувається постійно. В результаті професійна лексика кожної із зазначених галузей знань збагачується, забезпечуючи їх прогрес, або викликає ще більшу плутанину і нерозуміння. Останнє має місце, коли відбувається підміна понять – логічна помилка, яка полягає у видачі будь-якого об'єкту (або явища) за такий, яким він свідомо не є, і у використанні терміна, який не відповідає контексту. В даний час подібну помилку часто випадково або навмисно допускають щодо терміна «логістика» та його похідних, намагаючись «підняти» свою ідею і надати значимість своїй діяльності, сховавшись за цей розкручений бренд. Складно сьогодні знайти сферу діяльності, в якій би не застосовувався термін «логістика», а його «загадкова» словоформа «логістизація» використовується авторами часом в найнесподіваніших контекстах:

- «логістизація інноваційних процесів у вищому закладі освіти» [14];
- «методологічні засади управління фінансами в умовах логістизації економіки» [15];
- «вектор розвитку організаційних форм логістизації національної економіки в Україні» [16];
- «логістизація торгово-технологічних процесів в оптовій торгівлі» [17];
- «логістизація послуг підприємств швидкого обслуговування в сфері громадського харчування» [18];
- «логістизація складських процесів на підприємстві з виробництва шпалер» [19];
- «логістизація процесу управління засвоєння знань як фактор підвищення якості підготовки майбутнього лікаря» [20];
- «аспекти теорії дифузії інновацій та логістизація АПК України» [21].

Транспортна галузь не залишилася осторонь від цієї сучасної тенденції, а бажання деяких її представників бути в тренді часто змушує їх використовувати в своїй промові термін «логістика» та його похідні, всупереч логіці і здоровому глузду. І вже складно зрозуміти, що відбувається «логістизація транспортної або транспортизація логістичної термінології» [12, 13]. Подібний каламбур, позбавлений найменшого сенсу, і «гра» в «транспортно-логістичну» лінгвістику надають дуже науковий вид сказаному і написаному, але призводить до розмиття кордонів між логістичними та транспортними компаніями, між логістичними та транспортними системами різних рівнів і масштабів. З'являється безліч різноманітних, часом абсурдних, «логістично-орієнтованих» термінів і їх інтерпре-

тацій. У підсумку, для більшості представників ринку транспортних послуг (РТП), а також їх клієнтів не завжди очевидні відмінності між використовуваними поняттями. Особливо явно така суперечність виявляється в сфері транспортно-експедиторської діяльності, яку деякі «фахівці» називають «логістичною», а компанії, що надають транспортно-експедиторські послуги, відповідно, іменують «логістичними». Дивують також і деякі вітчизняні компанії, які називають себе «логістичними», але при цьому займаються наданням традиційно транспортних послуг (основних і додаткових до загального процесу перевезення). Можливо, вони відчувають себе недостатньо впевнено на РТП, намагаючись використовувати розкручений бренд, думаючи, що привернуть більшу кількість клієнтів і подорожче продадуть свої послуги. Замучує, що деякі транспортники вважають, що сьогодні здійснювати свою діяльність під вивіскою «логістика» більш престижно, ніж надавати транспортні послуги, традиційна назва яких повністю відповідає змісту, а головне, знаходиться у відповідному правовому полі. Незрозуміло, навіщо добре відомі традиційно транспортні операції іменувати на новий і дуже модний манер?

У зв'язку з цим, очевидно, що процеси подальшого взаємного проникнення термінів логістики та теорії транспортних процесів і систем вже не зупинити. Однак, і вченим, і практикам, які працюють як у сфері транспортних, так і в сфері логістичних систем, необхідно усвідомлено підходити до використання понятійного апарату, розуміти суть застосовуваних термінів, не намагатися складати різні «наукові» слова в новомодні словосполучення, не замислюючись про сенс отриманих «логістично-орієнтованих» виразів [12, 13].

Таким чином, уніфікація логістичної термінології є, безумовно, актуальним завданням. Однак, не менш актуальною є задача коректного застосування логістичної термінології в сфері діяльності вітчизняних транспортних підприємств і, звичайно ж, в області науково-теоретичних досліджень транспортних технологій, процесів і систем.

Вищесказане актуалізує проведення подальших досліджень в напрямку розмежування логістичних (ЛС) і транспортних (ТС) систем різних рівнів і масштабів, а також пошуку точок дотику і областей перетину між ними.

Дослідження зазначеної вище проблематики було розпочато в публікаціях [22, 23, 24, 25] і

продовжено в роботі [2]. У ній детально досліджено таке поняття, як «транспортно-технологічна система» (ТТС), причому з двох позицій: з точки зору традиційної транспортної науки і практики; з точки зору логістичного підходу. В результаті встановлено, що елементи (підсистеми) ТТС є структуроутворюючими частинами ТС. І це очевидно за замовчуванням. У свою чергу, з позиції логістичного підходу наявність матеріального потоку (МП) і необхідність його переміщення обумовлює існування певної матеріалопровідної (товаропровідної) системи. В якості такої, а відповідно і в якості складової частини логістичної системи (ЛС), може бути розглянута ТТС. Представлена в [2] порівняльна періодизація показала, що процеси розвитку теорії та практики функціонування ТТС, як невід'ємної частини ТС, в нашій країні протікали паралельно із зародженням і становленням логістики на заході:

– з одного боку – західний світ з відкритою економікою ринкового типу розвивав теорію, яка зародилася в сфері виробничих систем і трансформувалася в область знань під назвою «логістика»;

– з іншого боку – в нашій країні в умовах командно-адміністративної системи управління таке поняття як «логістика» було відсутнє, а провідні фахівці в області транспортних систем розвивали наукові та прикладні аспекти функціонування прогресивних ТТС, що підвищують ефективність доставки вантажів «від дверей до дверей» в ланцюзі «виробництво – транспорт – споживач» [26, 27]. Таким чином, джерела появи і розвитку ТТС завжди знаходилися в сфері діяльності національних транспортних підприємств, а вивчення науково-теоретичних питань, пов'язаних з функціонуванням ТТС – в сфері інтересів вчених-транспортників. Саме вони, на відміну від традиційного погляду на транспортний процес, почали розглядати систему «виробництво – транспорт – споживач» [26, 27], тобто систему, яка сьогодні, з точки зору логістичної концепції позначається як «простий логістичний ланцюг».

Таким чином, теоретики і практики країн з різним соціально-політичним ладом і властивими їм законами економіки, на певному етапі розвивали єдину теоретичну ідею, але з точок зору різних суб'єктів господарської діяльності [2]:

– з точки зору виробничого або торгового підприємства, що піклується про ефективність фізичного розподілу своєї продукції;

– з точки зору транспортного підприємства, яке, поряд з необхідністю задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях, піклується і про ефективність свого функціонування.

Аналіз робіт [26, 27] показав, що принципові зміни в транспортну галузь в нашій країні були внесені саме з появою і розвитком ТТС, а не з більш пізньою появою і поширенням логістики:

– на фундаментальному рівні відбулася переорієнтація наукової думки і з'явилася ідея розглядати не просто процес транспортування вантажів, а систему «виробництво - транспорт - споживач»;

– на емпіричному рівні відбувся перехід від традиційної практики перевезення вантажів «від пункту до пункту» до системи наскрізної доставки «від дверей до дверей» з застосуванням безперевантажувальних технологій<sup>2</sup>.

Подальший розвиток змішаних перевезень (ЗП) із застосуванням безперевантажувальних технологій на базі ТТС<sup>3</sup> та їх орієнтація на інтермодальність<sup>4</sup> [28] обумовило появу нового

---

<sup>2</sup> Безперевантажувальні технології - транспортні технології, які дозволяють доставляти вантажі в одному і тому ж вантажному модулі без його переформування (без перевантаження самого вантажу) під час перевезення. Розвиток безперевантажувальних технологій перетворив звичайне перевезення вантажів в систему перевезень, що використовують уніфіковані техніко-технологічні прийоми для швидкого і ефективного переміщення вантажів у змішаному сполученні. В результаті були створені, впроваджені та широко поширені безперевантажувальні системи перевезення вантажів: спочатку пакетні і контейнерні, а потім поромні і трейлерні (ролкерні). З впровадженням нових ТТС були створені технічні та технологічні умови для подальшого розвитку перевезень вантажів у змішаному сполученні із застосуванням безперевантажувальних технологій [2, 26, 27].

<sup>3</sup> Основними передумовами до появи різних типів ТТС стало: поява, а потім уніфікація засобів укрупнення вантажних місць, що вимагало узгодження їх технічних параметрів з техніко-експлуатаційними характеристиками транспортних засобів і перевантажувального обладнання; пристосування технічних засобів транспорту до змінених транспортних характеристик вантажів на основі модульного принципу; спеціалізація флоту, що зумовило інтеграцію водного і сухопутного видів транспорту; розробка, впровадження та широке поширення безперевантажувальних технологій. В цілому, функціонування ТТС базується на таких основних принципах організації процесу доставки вантажів [2, 26, 27]: єдність технологічного потоку руху укрупнених вантажних місць (УВМ) «від дверей до дверей»; єдина (безперевантажувальна) технологія, що охоплює процес доставки вантажів від відправника до одержувача [27], «... але тільки в тій частині вантажів, яка доставляється у вигляді УВМ» [27].

<sup>4</sup> Терміном «інтермодальність» на заході, а з недавнього часу і у нас в країні, називають процес інтеграції в області транспортних систем. «У більш широкому сенсі термін «інтермодальність» застосовується для опису системи транспортування, яка передбачає використання двох або більше видів транспорту для перевезення однієї і тієї ж вантажної одиниці (ВО) або вантажного авто-транспортного засобу в рамках комплексного транспортного ланцюга «від дверей до дверей» без вантажно-розвантажувальних операцій [2]. Інтермодальність та її появу багато хто пов'язує з контейнеризацією. Однак, укрупнення вантажних місць і початок «ери контейнеризації» можна розглядати тільки лише як вихідну

учасника транспортного процесу - єдиного оператора мультимодального перевезення (ОМУ), що і дозволило в наслідок говорити про застосування логістичної концепції в області транспортних технологій, процесів і систем [2, 13].

Поряд з цим, існує думка [29], що ознакою застосування логістичної концепції в транспортних системах є дотримання так званого правила «Семи R» або «Логістичного міксу». Однак, результати аналізу хронології розвитку ТТС [2, 13] показали, що основною метою проектування, створення і функціонування ТТС завжди було підвищення ефективності та якості доставки вантажів від виробника до споживача шляхом «забезпечення доставки заданих обсягів вантажів певної номенклатури в строго встановлені терміни, з належною швидкістю, в збереженому вигляді і без забруднення навколишнього середовища» [26, 27]. Зазначені прагнення багато в чому корелюються з тим, що сьогодні в термінах сучасної логістики декілька переформульовано і представлено під назвою «Логістичний мікс». Таким чином, саме необхідність дотримання сформульованих вище правил і зумовило свого часу виникнення нового напрямку досліджень, «метою яких була розробка, створення і розвиток ТТС як форми організації транспортного процесу» [26, 27]. Однак, презентувавши «новий науковий напрям в області технології, організації та управління морським і суміжними видами транспорту, який міцно спирався на досягнення транспортно-економічної науки і практики» [27], вітчизняні вчені, на жаль, не дали назву цьому напрямку, але продовжували ефективно розвивати його [2, 23]. У зв'язку з цим, тільки лише дотримання правила «Семи R» не є сьогодні ознакою застосування логістичної концепції в транспортних і транспортно-технологічних системах доставки вантажів. І навпаки, якщо деяка ТС або ТТС доставки вантажів не розглядається з точки зору логістики в якості «матеріалопровідної частини ЛС» [2, 25] або «транспортуючої підсистеми ЛС» [30] – це не означає, що в її рамках не дотримується вищевказане правило «Семи R» [2].

Таким чином, сьогодні про логістичний підхід до організації транспортного процесу можна з повним правом говорити тільки в ситуації, коли виробнича (торгова) компанія в особі сво-

---

передумови до подальшої появи інтермодальності. Інтермодальність виникла тоді, коли з'явилася об'єктивна можливість використовувати безперевантажувальні технології при доставці вантажів в змішаному сполученні. Таким чином, контейнеризація - це необхідна, але недостатня умова інтермодальності [2].

го представника - логіста (логістичного відділу або логістичної компанії) делегує повноваження з організації даного процесу оператору мультимодального перевезення (ОМП) [13]. Причому, часто вибір ОМП відбувається за результатами проведення відповідних оголошених заздалегідь тендерів. Вибір зупиняють на тому ОМП, який найбільше відповідає висунутим критеріям (вартість доставки, час і т. п.). ОМП при цьому в рамках аутсорсингу відповідних послуг є, як правило, представником традиційного транспортного сектора:

- ОМП, який експлуатує морські судна (vessel operator, VO);

- ОМП, який не експлуатує морські судна (non vessel operating common carrier, NVOCC);

- ОМП, який не експлуатує будь-яких транспортних засобів.

У якості ОМП в рамках аутсорсингу транспортних послуг можуть виступати:

- судноплавні компанії, які експлуатують власні та / або орендовані судна;

- компанії, що оперують флотом на підставі договору про судовий менеджмент «Shipman 98»;

- транспортно-експедиторські компанії, які володіють і не володіють власними транспортними засобами, що працюють в рамках дії відповідного Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [31].

Головне завдання ОМП організувати і реалізувати наскрізну доставку вантажів за єдиним транспортним документом (мультимодальних коносаментом), з мінімальними витратами, за єдиною тарифною ставкою. Він здійснює свою діяльність, орієнтуючись на локальні технологічні процеси, на управління вантажопотоками і потоками транспортних засобів. Він на своєму рівні організовує доставку вантажів і управляє роботою власних або орендованих транспортних засобів, він узгоджує свою роботу з роботою інших учасників транспортного процесу. Всі суб'єкти РТП, які беруть участь в транспортному процесі, включаючи підприємства суміжних видів транспорту та посередницькі організації, реалізують функції управління самостійно, але при повній відповідності в просторі і часі своїх дій. Виникаючі при цьому «накладки» в роботі технічних засобів транспорту загального користування часто обумовлені об'єктивними причинами, викликаними зовнішніми і внутрішніми факторами. Відхилення в їх роботі при реалізації процесів перевезення та перевалки усуваються тільки при активізації функцій

регулювання в рамках систем управління відповідних транспортних і сервісних підприємств. Таким чином, необхідно розуміти, що ОМП в особі вищеназваних суб'єктів РТП, виконують свої функції, але при цьому вони не перетворюються без всяких на те причин і правових підстав у логістичні компанії, не стають логістичними провайдерами, 3PL і т. д. операторами, як їх намагаються називати деякі сучасні автори. ОМП продовжують діяти в рамках відповідного правового поля і на підставі відповідних договорів.

Поряд з цим, також некоректно називати «логістичною» компанію, яка надає транспортно-експедиторські послуги згідно з укладеним договором про транспортну експедицію і діє в рамках правового поля, що регулюється відповідним законодавством [31]. Така компанія за всіма формальними ознаками займається транспортно-експедиторською діяльністю, а не логістичною

У свою чергу, логіст (логістичний відділ або логістична компанія) – це традиційно співробітник (представник) виробничої (торгової) компанії (елемент її організаційної структури або самостійна юридична особа), якому делегуються повноваження з управління всією логістикою даного підприємства, або більшістю її елементів, починаючи від пошуку і закупівлі сировини для виробництва готової продукції і закінчуючи виробництвом, реалізацією та доведенням готової продукції до споживача. Таким чином, менеджер з продажу (сейлз-менеджер) виробничої або торговельної компанії продає товар, а однією з основних задач її логіста є довести цей товар у необхідне місце в потрібний час. Для цього логіст може організувати доставку проданого товару силами власної компанії або звернутися до послуг транспортних або транспортно-експедиторських компаній (ТЕК).

Так, якщо укладено зовнішньоторговельний контракт з покупцем, то мова йде про доставку вантажу в міжнародному сполученні. В цьому випадку логіст, як правило, звертається до послуг експедитора. Експедитор, в свою чергу, займається питаннями організації відповідної системи доставки, а при наявності парку власних або орендованих транспортних засобів забезпечує її реалізацію.

У практиці бувають і ситуації, коли логіст, як співробітник або представник виробничої (торгової) компанії, організовує доставку її товарів власними силами і за допомогою транс-

портних засобів наявних у розпорядженні даної компанії. Однак, це, як правило, або невеликі виробничі (торгові) компанії, або, навпаки, великі торгові мережі і транснаціональні корпорації (ТНК), що мають в своєму розпорядженні власні транспортні засоби, якими вони ж керують і які обслуговують потреби даного підприємства. Наприклад, логіст хлібозаводу забезпечує доставку відповідної продукції до місця її призначення засобами транспорту самої компанії. Або великі ТНК, в структуру яких входять дочірні транспортні компанії, які мають власний парк рухомого складу, і забезпечують своєчасне постачання своїх виробничих і торгових підприємств сировиною, готовими виробами, напівфабрикатами і комплектуючими. Однак, у випадку з ТНК функції логістичних відділів обмежуються тільки лише контролем за просуванням матеріального потоку (МП). Організацією ж і реалізацією самого процесу доставки та управління роботою відповідних транспортних засобів займаються дочірні транспортні підприємства ТНК.

І ще кілька аргументів, які дозволяють розділити поняття «логіст» і «експедитор», «логістика» та «експедитування». Так, з точки зору теорії транспортних процесів і систем в момент, коли товар пред'явлений до перевезення, він набуває нової якості - стає вантажем. Далі в процесі транспортування вантаж стає вантажопотоком (ВП). Просування ВП здійснюється технічними засобами різних видів транспорту загального користування [2]. Таким чином, коли засобом праці є транспорт загального користування (магістральний транспорт), перевезення організують і здійснюють самостійні юридичні особи – транспортні підприємства, а вантажоперевалку – порти і транспортні вузли. Саме вони, а не логісти, займаються питаннями переміщення ВП. Саме вони, а не логісти керують роботою технічних засобів, що реалізують цей транспортний процес. У зв'язку з цим, з точки зору транспортних підприємств, мова вже йде не про запас або у цілому МП, а про вантаж і ВП, які є предметом праці в ТС.

Виробничі ж компанії, їх логістичні відділи або логістичні компанії, які представляють їх інтереси, не можуть безпосередньо управляти вищезазначеними процесами і впливати на них, незважаючи на те, що саме в їх компетенцію по історично сформованим обставинам [13], входила координація фізичного розподілу своєї продукції і в загалом управління МП. Виробничі компанії та їх представники – логісти (логістичні відділи, логістичні компанії), за фактом,

можуть реалізовувати свої функції управління в повному обсязі тільки по відношенню до внутрішньовиробничого транспорту, який є структуроутворюючою частиною відповідних підприємств, тобто частиною їх основних виробничих фондів.

Таким чином, в рамках ЛС, де основним предметом праці є МП, а основною метою - його просування між ланками логістичного ланцюга, існують підсистеми, управління якими виходить за рамки компетенції суб'єктів, які здійснюють управління МП. Тобто настає момент, коли єдине управління наскрізним МП з боку виробничих (торгових) підприємств перестає здійснюватися, а їх участь обмежується, максимум, реалізацією функції контролю за просуванням МП. Ця компетенція закінчується в момент, коли відповідний МП, поданий у формі запасу готової продукції (товару) на складі підприємства (транспортного вузла) перетворюється у вантаж, а потім у ВП, які, в свою чергу, є предметами праці в ТС.

Поряд з вищесказаним, в статті 1 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [31] чітко сказано, що про те, що клієнт ТЕК – це «споживач послуг експедитора (юридична або фізична особа), який за договором транспортного експедитування самостійно або через представника, що діє від його імені, доручає експедитору виконати чи організувати або забезпечити виконання визначених договором транспортного експедитування послуг та оплачує їх, включаючи плату експедитору».

Таким чином, очевидно, що деяка особа (фізична або юридична), якій необхідно доставити товар відповідно до умов зовнішньоторговельного контракту в потрібне місце і в потрібний час, може безпосередньо або ж через свого представника звернутися в ТЕК з проханням організувати доставку товару. Цим представником і є логіст (логістична компанія). Тобто логіст і експедитор це суб'єкти різних ринків: перший – представляє товарний ринок (деякі автори відокремлюють окремий ринок логістичних послуг), другий – представляє ринок транспортних послуг і стає агентом вантажовласника після укладення відповідного договору про транспортно-експедиторську діяльність.

Логіст, являючись співробітником (представником) виробничої (торгової) компанії, виступає в якості своєрідного посередника між власником товару і експедитором.

Експедитор, як представник ринку транспортних послуг, у свою чергу, є посередником між власником вантажу та іншими суб'єктами

ринку транспортних послуг. Він виконує функції своєрідного провідника на ринок транспортних послуг вантажовласника особисто або вантажовласника через його представника - логіста або логістичну компанію (ще одного посередника).

### Висновки

На підставі вищесказаного можна зробити наступні висновки:

– логіст (логістичний відділ або логістична компанія) – це традиційно співробітник виробничої (торгової) компанії (елемент її організаційної структури або самостійна юридична особа), якому делегуються повноваження з управління всією логістикою даного підприємства, або більшістю її елементів, починаючи від пошуку і закупівлі сировини для виробництва готової продукції та закінчуючи виробництвом, реалізацією та доведенням готової продукції до споживача;

– коли зовнішньоторговельний контракт з покупцем укладено і питання стоїть в доведенні готової продукції (товару) до споживача, логіст, як правило, звертається до послуг експедитора, який, у свою чергу, і займається питаннями організації відповідної системи доставки, а при наявності парку власних або орендованих транспортних засобів забезпечує і її реалізацію;

– коли засобом праці є транспорт загального користування (магістральний транспорт), перевезення організують і здійснюють самостійні юридичні особи – транспортні підприємства, а вантажоперевалку – порти і транспортні вузли. Саме вони, а не логісти, займаються питаннями переміщення ВП. Саме вони, а не логісти керують роботою технічних засобів, що реалізують цей транспортний процес;

– виробничі компанії та їх представники – логісти, за фактом, можуть реалізовувати свої функції управління в повному обсязі тільки по відношенню до внутрішньовиробничого транспорту, який є структуроутворюючою частиною відповідних підприємств, тобто частиною їх основних виробничих фондів;

– логіст і експедитор це суб'єкти різних ринків: перший – представляє товарний ринок (деякі автори відокремлюють окремий ринок логістичних послуг), другий – представляє ринок транспортних послуг і стає агентом вантажовласника після укладення відповідного договору про транспортно-експедиторську діяльність;

– якщо компанія надає транспортно-експедиторські послуги згідно з укладеним до-

говором про транспортну експедицію та діє в рамках правового поля, яке регулюється відповідним законодавством, то така компанія за всіма формальними ознаками займається транспортно-експедиторською діяльністю, а не логістичною;

– про логістичний підхід до організації транспортного процесу сьогодні можна з повним правом говорити тільки в ситуації, коли виробнича (торгова) компанія в особі свого представника - логіста (логістичного відділу або логістичної компанії) делегує повноваження з організації даного процесу оператору мультимодального перевезення (ОМП). ОМП при цьому є представником ринку транспортних послуг.

Таким чином, теоретикам і практикам, які працюють в області транспортних технологій необхідно використовувати загальноприйнятую в галузі термінологію [12, 13]. Підприємствам, що традиційно займаються наданням транспортних послуг, не варто вигадувати псевдонаукові терміни і гнатися за новомодними словами і словосполученнями в спробі привернути клієнта. Транспортникам слід застосовувати знання, накопичені транспортною наукою і практикою, використовувати усталену професійну лексику, а не «грати» зі своїми клієнтами в «транспортно-логістичну» лінгвістику. Нестримне ж бажання представників транспортного сектору «включитися» в загальну «логістизацію» не повинно превалювати над здоровим глуздом і приводити до підміни понять! Транспортникам необхідно розуміти, що вони займаються не логістикою, як такою, і не логістичними системами, а їх транспортним забезпеченням!

### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Чернописька, Н. В. Еволюція логістики в Україні / Н. В. Чернописька // Сучасні проблеми економіки і менеджменту : Міжнар. наук.-практ. конф. Тези доп. – Львів: Вид-во НУ «Львівська політехніка», 2011. – С. 136-137.

2. Кириллова, О. В. Теоретичні основи управління роботою флоту у транспортно-технологічних системах : дис. ... д-ра техн. наук : 05.22.01 – транспортні системи / Кириллова Олена Вікторівна; Одес. нац. мор. ун-т. – Одеса, 2017. – 470 с.

3. Модели и методы теории логистики : учебное пособие 2-е изд. / Под ред. В.С. Лукинского. – Санкт-Петербург : Питер, 2007. – 448 с.

4. Миротин, Л. Б. Основы логистики / Л. Б. Миротин, В. И. Сергеева. – Москва : ИНФРА, 2000. – 200 с.

5. Бакаєв, О. О. Теоретичні засади логістики / О. О. Бакаєв, О. П. Кутах, Л. А. Пономаренко. – Київ : Ун-т економіки і технологій транспорту, 2003. – Т. 1. – 429 с.

6. Афанасенко, И. Д. Философия и методология науки логистики / И. Д. Афанасенко, В. В. Борисова // Известия СПбГУЭФ УЭФ, 2009. – № 3. – С. 7–15.
7. Афанасенко, И. Д. Логистика снабжения / И. Д. Афанасенко, В. В. Борисова. – Санкт-Петербург : Питер, 2017. – 384 с.
8. Сергеев, В. И. Логистика в бизнесе : учебник / В. И. Сергеев. – Москва : ИНФРА-М, 2001. – С. 50.
9. Горшкова, Л. О. Развитие логистики: теоретический аспект / Л. О. Горшкова // Вісник ЖДТУ. Серія: Економічні науки. № 1(59), Ч.2. – Житомирський державний технологічний університет, 2012. – С. 87- 90.
10. Кант, И. Изречения / сост. и науч. ред. В. Н. Брюшинкин. – Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2010. – 91 с.
11. Купцова, А. К. Проблемы формирования терминологий новых наук (на примере логистики: автореф. дисс. на соискание уч. степени канд. филологических наук : спец. 10.02.04 «Германские языки»). – Москва, 2007. – 17 с.
12. Кириллова, Е. В. Застосування «наукоподібних» слів форм терміна «логістика» у сфері транспортних технологій: проблема або сучасна тенденція / О. В. Кириллова, В. Ю. Король // Технології та інфраструктура транспорту : Міжнародна науково-технічна конференція. – Харків: УкрДУЗТ, 2018. – С. 190-193.
13. Кириллова, Е. В. Логистически-ориентированная транспортная терминология: модный тренд или нарушение традиций / Е. В. Кириллова, В. Ю. Король // Научный взгляд в будущее: международное периодическое научное издание. – 2018. – Вып. 9. – Том 2. – С. 4-16.
14. Дудкін, П. Д. Логістизація інноваційних процесів у вищому закладі освіти / П. Д. Дудкін // Вісник Національного університету «Львівська політехніка»: Логістика. – 2001. – № 424. – С. 301–306.
15. Бондаренко, О. С. Методологічні засади управління фінансами в умовах логістизації економіки / О. С. Бондаренко // Облік і фінанси. – 2016. – № 3. – С. 50-56.
16. Смерічевська, С. В. Вектор розвитку організаційних форм логістизації національної економіки в Україні / С. В. Смерічевська // Економічний часопис – XXI. – Київ : Інститут суспільної трансформації, 2012. – № 7-8. – С. 22–25.
17. Шкабарина, А. О. Логистизация торговых-технологических процессов в оптовой торговле / А. О. Шкабарина // Экономика и управление народным хозяйством, 2012. – С. 54-61.
18. Кузменко, Ю. Г. Логистизация услуг предприятий быстрого обслуживания в сфере общественного питания : На примере города Екатеринбурга : автореф. дис. ... канд. эконом. наук : 08.00.05 / Кузменко Юлия Геннадьевна. – Екатеринбург : Уральский гос. экономич. ун-т, 2001. – 22 с.
19. Рыбаков, И. В. Логистизация складских процессов на предприятии по производству обоев : автореф. дис. ... канд. эконом. наук : 08.00.05 / Рыбаков, Илья Владимирович. – Саратов : Саратовский государственный технический университет, 2017. – С. 20.
20. Воронцова, С. А. Логистизация процесса управления усвоения знаний как фактор повышения качества подготовки будущего врача / С. А. Воронцова, Л. В. Чернецова // Международный журнал экспериментального образования. – 2012. – № 5. – С. 58-59.
21. Нікішин, Є. В. Аспекти теорії дифузії інновацій та логістизація АПК України / Є. В. Нікішин // Економічний аналіз : збірник наукових праць. – Тернопіль, 2018. – № 2. – Том 28. – С. 49-56.
22. Кириллова, Е. В. Сравнительный анализ исторических аспектов развития теории и практики транспортно-технологических и логистических систем / Е. В. Кириллова // Современные направления теоретических и прикладных исследований '2010 : сб. научн. тр. по материалам междунаучно-практ. конф. Транспорт. – Одесса : Черноморье, 2010. – Том 1. – С. 50-56.
23. Кириллова, Е. В. Транспортно-технологические и логистические системы : дискуссионные вопросы терминологии и исторические аспекты развития теории и практики / Е. В. Кириллова // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем. – Одеса : ОНМУ, 2011. – Вип. 18. – С. 134-153.
24. Кириллова, Е. В. Транспортно-технологическая система, как структурообразующая часть логистической системы / Е. В. Кириллова // Сб. научн. тр. SWorld. – Иваново : Маркова АД, 2014. – Вып. 4 (37). – Т. 1. – ЦИТ : 414-638. – С. 44-54.
25. Кириллова, Е. В. Теоретико-множественный подход к формализации логических отношений между понятиями «транспортная», «транспортно-технологическая» и «логистическая» системы / Е. В. Кириллова // Вісник Одеського національного морського університету. – Одеса : ОНМУ, 2014. – Вип. 1 (40). – С. 153-175.
26. Кочетов, С. Н. Прогрессивные транспортно-технологические системы на морском транспорте : монография / С. Н. Кочетов. – Москва : Транспорт, 1981. – 232 с.
27. Сыч, Е. Н. Транспортно-производственные системы : развитие и функционирование : монография / Е. Н. Сыч. – Киев : Наукова думка, 1986. – 166 с.
28. Terminology on combined transport [Электронный ресурс] / Документ trans/wp.24/2000/1, 01.02.2000 / – Режим доступа: <http://www.unecsc.org/trans/wp24/documents/wp24-00-1e.pdf>.
29. Заборский, Л. А. Эффективная организация смешанных перевозок в логистической системе / Л. А. Заборский // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем – Одеса: ОНМУ, 2006. – Вип. 11. – С. 192-201
30. Ляшенко, Н. И. О взаимосвязи транспортной и логистической систем / Н. И. Ляшенко // Современные направления теоретических и прикладных исследований : сб. научн. трудов. по материалам междунаучно-практ. конф. – Одесса : Черноморье, 2006. – Том 1. Транспорт. – С. 53-57.



31. Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>.

*Статья рекомендована к публикации д.ек.н., проф. Онищенко С. П. (Украина)*

Надійшла до редколегії 19.10.2018.

Прийнята до друку 21.10.2018.

Е. В. КИРИЛЛОВА, В. Ю. КОРОЛЬ

## ЭКСПЕДИРОВАНИЕ И ЛОГИСТИКА: ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОТИВОРЕЧИЯ, ПОДМЕНА ПОНЯТИЙ И ИХ РАЗГРАНИЧЕНИЯ

**Цель.** Целью работы является исследование различий между понятиями «экспедирование» и «логистика», «экспедитор» и «логист». **Методика.** В процессе исследования использованы общетеоретические методы и приемы абстрагирования и сравнения, анализа и синтеза, индукции и дедукции, основные положения общей теории систем и системного анализа. **Результаты.** В статье сформулировано терминологическое противоречие в понимании некоторыми представителями рынка транспортных услуг содержания понятий «экспедирование» и «логистика», «экспедитор» и «логист», что приводит к их не всегда корректному применению. Установлено, что логист (логистический отдел или логистическая компания) – это традиционно сотрудник производственной (торговой) компании (элемент ее организационной структуры или самостоятельное юридическое лицо), которому делегируются полномочия по управлению всей логистикой данного предприятия, или большинством ее элементов, начиная от поиска и закупки сырья для производства готовой продукции и заканчивая производством, реализацией и доведением готовой продукции до потребителя. Когда внешнеторговый контракт с покупателем заключен и вопрос стоит в доведении готовой продукции (товара) до потребителя, логист, как правило, обращается к услугам экспедитора, который, в свою очередь, и занимается вопросами организации соответствующей системы доставки. Логист и экспедитор – это субъекты различных рынков: первый - представляет товарный рынок, второй – рынок транспортных услуг и становится агентом грузовладельца после заключения соответствующего договора о транспортно-экспедиторской деятельности. Если компания предоставляет транспортно-экспедиторские услуги согласно заключенному договору о транспортной экспедиции и действует в рамках правового поля, которое регулируется соответствующим законодательством, то такая компания по всем формальным признакам занимается транспортно-экспедиторской, а не логистической деятельностью. Установлено, что о логистическом подходе к организации транспортного процесса сегодня можно с полным правом говорить только в ситуации, когда производственная (торговая) компания в лице своего представителя – логиста (логистического отдела или логистической компании) делегирует полномочия по организации данного процесса оператору смешанной перевозки (ОМП). ОМП при этом является представителем рынка транспортных услуг (РТП). **Научная новизна.** Результаты, которые получены в работе, позволяют подвести научно-теоретические основы для дальнейшего аналитического разграничения понятий «экспедирование» и «логистика», «экспедитор» и «логист». **Практическая значимость.** Результаты выполненных исследований позволяют представителям отечественного транспортного образования, науки и практики более осмысленно и осознанно подходить к корректному применению в своей образовательной, научно-теоретической и производственной деятельности профессиональной терминологии, не пытаясь придать ей новомодного логистически-ориентированного смысла вопреки логике и здравому смыслу.

*Ключевые слова:* экспедирование, логистика, экспедитор, логист, транспортно-экспедиторская деятельность.

Ye. KYRYLLOVA, V. KOROL

## EXPEDITIONS AND LOGISTICS: TERMINOLOGICAL ANTICIPATES, CONSEQUENCES, AND THEIR DISTRIBUTION

**Purpose.** The aim of the work is to study the differences between the concepts of «forwarding» and «logistics», «forwarder» and «logistician». **The technique.** In the process of research, general theoretical methods and methods of abstraction and comparison, analysis and synthesis, induction and deduction, the main principles of the general theory of systems and system analysis were used. **Results.** The article formulates and discusses a terminological contradiction in the understanding by some representatives of the transport services market of the concepts of «forwarding» and «logistics», «forwarder» and «logistician», which leads to their not always correct application. It is established that logistician (logistics department or logistics company) is traditionally an employee of a production

(trading) company (an element of its organizational structure or an independent legal entity), which is delegated powers to manage the entire logistics of the enterprise, or most of its elements, ranging from searching and purchases of raw materials for the production of finished products and ending with the production, sale and delivery of finished products to the consumer. When the foreign trade contract with the buyer is concluded and the question is in bringing the finished product (goods) to the consumer, the logistician, as a rule, addresses the services of a freight forwarder, who, in turn, deals with the organization of an appropriate delivery system. A logistician and a freight forwarder are subjects of different markets: the first represents the commodity market, the second – the market of transport services and becomes the agent of the cargo owner after the conclusion of the relevant contract on freight forwarding activities. If a company provides freight forwarding services in accordance with an agreement on freight forwarding and operates within the legal field that is regulated by relevant legislation, then for all formal reasons such a company is engaged in transport and freight forwarding, rather than logistics. It has been established that today it is possible to speak about the logistic approach to the organization of the transport process only in a situation where a production (trading) company represented by its logistician (logistics department or a logistics company) delegates authority for the organization of this process to a multimodal transport operator (MTO). The MTO is a representative of the transport services market (TSM). **Scientific novelty.** The results obtained in the work allow to bring scientific and theoretical foundations for further analytical differentiation of the concepts of «forwarding» and «logistics», «forwarder» and «logistician». **Practical significance.** The results of the research will allow representatives of the national transport education, science and practice to more intelligently and consciously approach the professional use of professional terminology in their scientific-theoretical, educational and production activities, without trying to give it a new-fashioned logistic-oriented sense against logic and common sense.

*Keywords:* forwarding, logistics, forwarder, logistician, freight forwarding activities.