

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

Циклова комісія економіки та управління

ТЕКСТ ЛЕКЦІЙ

з навчальної дисципліни «Транспортна логістика»
обов'язкових компонент
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

Логістика

за темою – Логістика транспортно-експедиційного обслуговування

Харків 2022

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 30.08.2022 № 8

СХВАЛЕНО

Методичною радою
Кременчуцького льотного
коледжу Харківського
національного університету
внутрішніх справ
Протокол від 22.08.2022 № 1

ПОГОДЖЕНО

Секцією науково-методичної ради
ХНУВС з гуманітарних та соціально-
економічних дисциплін
Протокол від 29.08.2022 № 8

Розглянуто на засіданні циклової комісії економіки та управління,
протокол 15.08.2022 № 1

Розробники: старший викладач циклової комісії економіки та управління,,
к.е.н., спеціаліст вищої категорії, викладач – методист, Харченко М.В.

Рецензенти:

1. Голова циклової комісії економіки та управління, КЛК ХНУВС, к.е.н., спеціаліст вищої категорії, старший викладач – методист Цимбалістова О.А.
2. Професор кафедри логістики НАУ, доктор економічних наук, професор, експерт Українського логістичного альянсу (УЛА) Смерічевська С.В.

План лекції

1. Сутність та види транспортно
2. Організація транспортно
3. Розвиток і удосконалення транспортно
4. Технологія роботи логістичних систем транспортно

Рекомендована література:

Основна

1. ДСТУ ISO 28004:2017 «Системи управління безпекою ланцюга постачання. Найкраща практика запровадження безпеки ланцюга постачання, оцінка та плани. Вимоги та настанови» – К.: Держспоживстандарт України, 2017. – 29 с
2. Акименко Н., Рябова К. Вдосконалення механізму транспортно-логістичного обслуговування міжнародних вантажних перевезень як фактору підвищення конкурентоспроможності підприємств 2015. № 9. С. 15-27.
3. Крикавський Є. Логістика та управління ланцюгами поставок: Навч. посібник / Є.Крикавський, О.І. Тохильченко, М. Фертч. — Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2017. – 844 с.
4. Гришко В. В., Болдирєва Л. М. Управління транспортною логістикою в умовах Євроінтеграції. Економіка і регіон. № 1 (56). 2016. С.31- 37.
5. Марченко В.М. Логістика: Підручник/ В.М. Марченко, В.В. Шутюк. – К.: Видавничий дім «Артек», 2018. – 312 с.
6. Організація та проектування логістичних систем: Підручник / за ред. М.П. Денисенка, Л. Г. Шморгуна, В. С. Маруніча, В. С. Харута – К.: Міленіум, 2016. 387 с.
7. Транспортна логістика. Навчальний посібник. Ігор Смірнов, Тетяна Косарева, видавничий центр навчальної літератури, 2018. – 224с.

Додаткова

8. Транспортна і складська логістика: підручник / Сокур М. І., Сокур Л. М., Петченко М. В. К.: ПП Щербатих О. В., 2016. 328 с.
9. Тюріна Н.М. Логістика: навчальний посібник. / Н. М.Тюріна, І. В. Гой, І. В. Бабій. - Київ: Центр учбової літератури, 2020. – 392с.
10. Харсун Л. Г. Логістичного обслуговування товаропотоків між Україною та країнами ЄС. Науковий журнал “Економіка України”. 2016. № 4 (653). С.112

Інформаційні ресурси в Інтернеті

1. Автоматизація транспортної логістики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.armatel.com.ua/solutions/logdep/>
2. Аналітичні матеріали Державного комітету статистики України

- [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
3. Господарський Кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>
 4. Державна підтримка українського експорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ukrexport.gov.ua/ukr/vnishno_t_balans/6425.html
 5. Закон України №1955-IV від 1 липня 2004 р. «Про транспортно - експедиторську діяльність» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>
 6. Закон України №232/94-ВР від 10 листопада 1994 року «Про транспорт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
 7. Закон України № 959-ХІІ від 16 квітня 1991 року «Про зовнішньоекономічну діяльність» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12>
 8. Закон України № 1172-ХІV від 20 жовтня 1999 року «Про транзит вантажів» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14>
 9. Європейська спілка транспортників України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.estu.com.ua/news.html>
 10. Логістика: практика управління [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.logist.com.ua/>
 11. Митний Кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>
 12. Складський портал України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://terazus.com/>
 11. Транспортно-логістичні центри: зарубіжний досвід [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.lobanov-logist.ru/index.php?newsid=6127>.

Текст Лекції

7.1 Сутність та види транспортно-експедиційних логістичних послуг

Транспортно-експедиторська діяльність – господарська діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنних, транзитних або інших вантажів.

Транспортно-експедиторська послуга – це робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування.

Використання досягнень логістики при наданні транспортно-експедиційних послуг є запорукою підвищення ефективності вітчизняного транспортного комплексу й активізації його інтеграції у світову транспортну систему.

Для підприємств використання логістики в транспортуванні є засобом оптимізації транспортних витрат та раціоналізації товароруку.

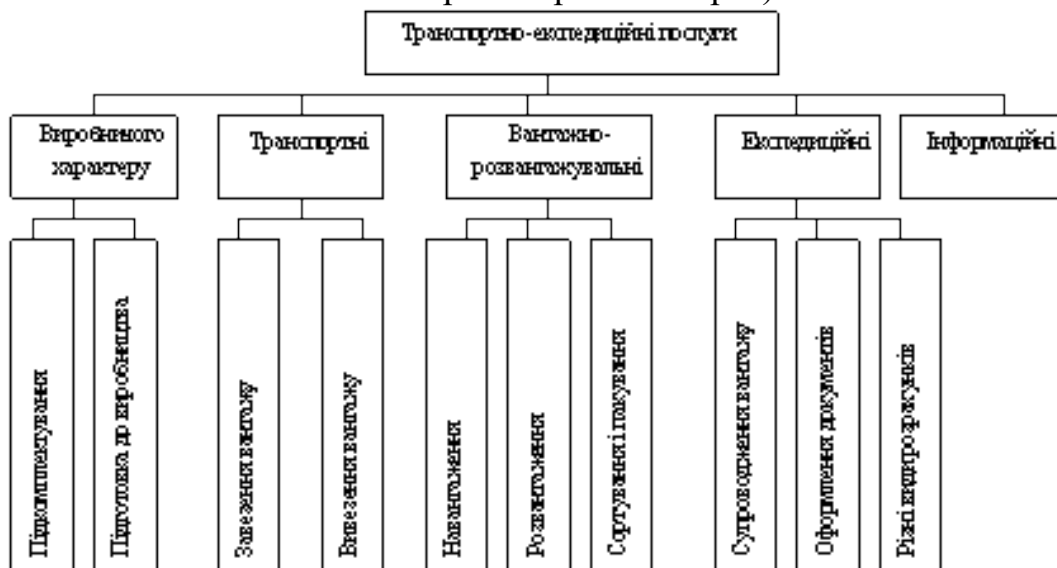
Сутність транспортно-експедиційного обслуговування - спеціалізовані транспортні підприємства визначаються як підприємства логістики, оскільки вони безпосередньо пов'язані з розподілом товарів між виробником і споживачем.

Мета логістики транспортно-експедиційного обслуговування - комплексна оптимізація транспортно-експедиційних операцій та мінімізація відповідних витрат на їх здійснення.

Транспортно-експедиційні операції - комплекс робіт, які виконують під час транспортування вантажів від пункту відправлення (зі складу вантажовідправника) до моменту здавання в пункт призначення (до складу вантажоодержувача), а також операції, які виконуються до і після перевезення вантажів, називають

Функції експедирування полягають у:

- виборі перевізника;
- роботі з документацією щодо поставок;
- відстеженні поставок;
- аудиті та візуванні оплати тарифів на перевезення;
- оцінці діяльності перевізника;
- аналізі транспортування (оцінка загальної вартості транспортування, у тому числі навантаження й вивантаження; способи упакування; час перевезення; випадки злодійства й інші втрати; розроблення методів зниження загальних транспортних витрат).



Класифікація транспортно-експедиційних послуг:

1) за характером робіт і операцій:

1. Транспортні послуги, що включають організацію і перевезення вантажів від постачальника до отримувача.

2. Завантажувально-розвантажувальні послуги:

- завантаження товарів на транспортні засоби;
- розвантаження транспортних засобів;
- маркірування товарних партій;
- укрупнення партій поставок;
- комплектація вантажних партій;
- перевалка (перевантаження) з одного транспортного засобу на інший і т. ін.

3. Експедиційні послуги:

3.1. Комплексні експедиційні послуги, що охоплюють усі види транспортно-експедиційного обслуговування від моменту прийому вантажів і до моменту їх розвантаження у клієнта. Вони включають:

- приймання вантажів до перевезення на складі відправника;
- підготовку вантажу до транспортування;
- організацію завантаження на транспортні засоби;
- організацію перевезення;
- організацію охорони вантажу;
- організацію розвантаження товарів та їх складування на території клієнта;
- здачу вантажу і оформлення необхідної для цього документації;
- проведення розрахунків за всі види послуг;
- звітування перед вантажовідправниками.

3.2. Локальні експедиційні послуги є частиною комплексних послуг. До них віднесені:

- послуги з відправки вантажів (приймання, маркірування і пакування вантажів, оформлення відповідної документації);
- послуги з супроводження вантажів (забезпечення цілісності вантажів у дорозі, організація необхідних перевантажень і безпосереднє транспортування);
- послуги з прибуття вантажів (контроль за прибуттям, інформування про надходження вантажів, організацію розвантаження транспортних засобів, оформлення документів, звіт перед вантажовідправником);

2) залежно від продуцентів логістичних послуг:

- послуги, що здійснюються власним відділом транспортування;
- послуги, що надаються спеціалізованими установами.

Усі види транспортно-експедиційних послуг взаємопов'язані і надаються переважно в комплексі.

7.2 Організація транспортно-експедиційних послуг.

Групи робіт покладені на відправника та одержувача:

- 1) *транспортні* – завезення і вивезення вантажу;
- 2) *вантажно-розвантажувальні* – навантаження, розвантаження, сортування, пакування, комплектування дрібних відправлень у повагонну партію тощо;

- 3) *експедиційні* – оформлення здавання вантажу до відправлення та одержання вантажів, що надійшли, внесення платежів за перевезення і додаткові операції;
- 4) *допоміжні* – виконуються залежно від потреби в них.

Коли всі ці операції виконують спеціалізовані організації за дорученням відправників чи одержувача, таку організацію називають **транспортно-експедиційною**. Вона є посередником між вантажовласником та перевізником.

Транспортно-експедиційні посередники – це фізичні чи юридичні особи, що організують транспортно-експедиційне обслуговування, але самі можуть і не примати безпосередньої участі в процесі перевезення.

Організація транспортно-експедиційного обслуговування може здійснюватися централізовано і децентралізовано.

При децентралізованій організації перевезень доставку вантажів здійснює одержувач, який замовляє транспорт, виконує навантаження, експедирування та розвантаження вантажу. При цьому постачальник не зацікавлений у механізації вантажних робіт, скороченні простоїв рухомого складу та ефективному його використанні.

Централізовані перевезення здійснюють спеціалізовані транспортно-експедиційні підприємства. Централізоване перевезення організаціями посередників здійснюється на основі договорів.

Організація централізованих перевезень передбачає:

- укладання договорів з вантажовласниками;
- складання змінно-добових планів перевезень;
- розробку раціональних маршрутів перевезень і графіків роботи рухомого складу;
- складання оперативних планів перевезень;
- визначення видів транспортних засобів та їх кількості;
- вибір транспортно-технологічних систем транспортування вантажів;
- організацію транспортно-експедиційного обслуговування.

Елементи організації централізованих перевезень.

Змінно-добовий план містить інформацію про:

- маршрути перевезень вантажів;
- розподіл автомобілів по об'єктах;
- необхідну кількість одиниць у рухомому складі;
- узгодження роботи автомобілів у вантажно-розвантажувальних пунктах.

До змінно-добового плану заносять також такі дані: найменування замовника; час подачі рухомого складу; пункт призначення та одержувача; назву вантажу; спосіб навантаження і розвантаження; марку автомобіля; обсяг перевезень.

Календарний графік перевезень складається, а потім узгоджується з клієнтом. Для цього:

- 1) аналізують показники використання транспортних засобів, які обслуговують підприємство оптової торгівлі, складський комплекс, базу;
- 2) визначають та узгоджують зі споживачем добову поставку продукції;
- 3) визначають можливості вантажних робіт на складському комплексі та розвантажувальних робіт у споживачів;
- 4) складають карти дислокації вантажоотримувачів;
- 5) визначають та обґрунтовують відстані перевезення вантажів;
- 6) вантажоотримувачів групують за напрямками та розмірами доставки;
- 7) визначають часові рамки надання транспортно-експедиційних послуг.

Основою вирішення завдань, пов'язаних із централізованими перевезеннями є розробка логістичної концепції транспортно-експедиційного обслуговування, в основі якої лежить маршрутизація перевезень.

Маршрутизація перевезень – це створення маршрутів, що дають змогу визначити обсяг перевезень вантажів, кількість рухомого складу та мінімізувати транспортно-експедиційні витрати.

На автомобільному транспорті вони можуть бути маятникові і кільцеві.

Маятникові маршрути – це маршрути, за яких шлях слідування автомобіля між двома вантажними пунктами неодноразово повторюється. Вони можуть бути зі зворотним холостим пробігом, зі зворотним, не повністю навантаженим пробігом, зі зворотним навантаженим пробігом.

Кільцевий маршрут – слідування автомобіля по замкнутому колу, з'єднуючи декілька споживачів або постачальників.

В основі організації внутрішньовиробничого транспортування лежить встановлення маршрутів міжцехових перевезень. Основними видами маршрутів є також маятниковий та кільцевий.

До їх різновидів відносять променевий та зонально-кільцевий маршрути перевезень.

7.3 Розвиток і удосконалення транспортно-експедиційного обслуговування

Основна концепція побудови логістичних систем заснована на принципі взаємодії та погодженості основних її елементів: постачання, виробництва, збуту, розподілу та транспортування (*макрологістична*).

Макрологістика визначає загальну концепцію розподілу, в тому числі розташування складів, вибір виду транспорту, напрям матеріальних потоків, вибір постачальників сировини та матеріалів.

Мікрологістика вирішує питання в рамках окремих функціональних елементів логістичних систем.

Основне призначення мікрологістики, наприклад в сфері розподілу, знаходиться в плануванні, реалізації та контролі за перевезенням вантажів.

Види логістики:

- логістика, яка пов'язана з купівлею товарів (логістика постачання);
- виробнича логістика;
- логістика, яка спеціалізується на реалізації продукції (розподільча логістика);
- транспортна логістика.

Частиною усіх видів логістики є обов'язкова наявність логістичного інформаційного потоку (інформаційна логістика), який включає дані про потік товарів, їх передачу, обробку та систематизацію з наданням готової інформації. Товарний потік характеризується процесами транспортування, навантаження-розвантаження вантажів, їх обробки, складування та збереження.

Елементи системи логістики:

1 — виробничі запаси, які виконують буферну роль між транспортом, виробництвом та реалізацією, що дозволяють економічно та ефективно функціонувати всій системі. Запаси можливо створювати у виробника або у споживача. Обсяг продукції в запасах повинен бути оптимальним для всієї країни, дозволяти швидко реагувати на зміни попиту та забезпечувати рівномірну роботу транспорту.

2 — закупка сировини та матеріалів.

3 — транспорт, який виконує перевезення вантажів від постачальника на переробні виробництва, із підприємств на склади, із складу на склад, доставку вантажу споживачу.

Логістика враховує всі транспортні зв'язки, включно використання найманого транспорту, коли постачальник має можливість використовувати дешевший транспорт, ніж споживач і отримує певні переваги.

Основними характеристиками транспорту є надійність, гарантовані терміни, а також вартість доставки вантажу.

4 — обслуговування виробництва. Підрозділи логістики, які обслуговують процес виробництва, повинні не тільки визначати потреби, але і бути спроможними згладжувати коливання попиту та пропонування. Деякі фахівці не визнають виробничу одиницю в системі логістики, але більшість визначає, що виробничі потужності та економічна пристосованість підприємства мають важливе значення для функціонування всієї логістичної системи і вважають, що однією із основних проблем є визначення розмірів та розташування підприємства.

5 — складське господарство, до якого входять складські приміщення підприємств і регіональні та місцеві склади для оптової та роздрібної торгівлі.

6 — інформаційний зв'язок і контроль.

Будь-яка логістична система управляється за допомогою інформаційної та контролюючої підсистем. Вони передають замовлення, вимоги на навантаження та відправку продукції, забезпечують рівень запасів, являються часткою основної інформаційної системи.

7 — кадри, які виступають важливим складовим елементом системи логістики.

Кожний із елементів знаходиться на будь-якому виробництві, логістика тільки об'єднує їх в систему з єдиними цілями і задачами, які відносяться до оптимізації всього виробництва, а не окремого елемента, інструментом об'єднання виступає інформаційне забезпечення процесів виробництва, починаючи з закупки та закінчуючи збутом продукції.

Умовою створення ефективного функціонування логістичної системи являється зацікавленість всіх її учасників: виробників, споживачів, експедиторів та перевізників. Ця зацікавленість учасників забезпечується та регулюється ринковими відносинами.

7.4 Технологія роботи логістичних систем транспортно-експедиційних фірм

Реалізація основних принципів логістики потребує використання сучасних технологій, які забезпечують ефективне функціонування системи.

Рівні технології:

- 1) на макрорівні — забезпечується взаємозв'язок основних елементів логістичної системи;
- 2) на мікрорівні — забезпечується ефективна робота окремих елементів логістичної цепі (технологія складування, транспортування).

Основною ланкою між виробником і споживачем є транспорт, і тому потреба в нових технологіях пов'язана зі зміною ролі транспорту в умовах функціонування логістичних систем.

Транспорт становиться галуззю економіки і функціонує як виробник широкого переліку логістичних послуг, в тому числі і комплексних.

На більшості фірм транспортні витрати складають значну частину загальних витрат, і доля їх в різних галузях виробництва коливається від 1 до 30% продажної ціни товару.

Створення мережі транспортно-експедиційних центрів дозволяє поліпшити обслуговування виробників та споживачів продукції та скоротити їх витрати.

Транспортно-експедиційні розподільчі центри (РЦ) розділяються на:

- міжнародні центри (обслуговують декілька країн);
- національні центри (обслуговують декілька фірм в країні);
- внутрішньорегіональні (обслуговують одну фірму в одному регіоні).

Ефективність виконання логістичних функцій забезпечується застосуванням нових технологій на мікрорівні, включаючи технології складування, переробки, транспортування і інші.

При складуванні та переробці вантажів:

- 1) перехід від комплексних складських систем до автоматизованих і спеціалізованих складів;
- 2) розвиток частково і повністю автоматизованих систем розташування товарів;
- 3) використання ЕОМ для управління процесами виконання замовлень, розташування та пошук вантажів на складі, включаючи використання маніпуляторів, а також стаціонарних і рухомих роботів;
- 4) використання механізованих та автоматизованих приладів для навантаження та розвантаження транспортних засобів;
- 5) транспортування навантажувальних машин в складські приміщення або на виробничі ділянки за допомогою автоматизованих транспортних засобів.

При транспортуванні - технологія JJT.

Основа цієї технології — це безперебійна доставка сировини та матеріалів в заданих обсягах та з визначеними швидкостями.

Для здійснення принципу JJT використовується два підходи — японський і американський.

В Японії здійснюється за рахунок приближення постачальників до споживачів та використання малотоннажних вантажних автомобілів для доставки деталей різної номенклатури.

Поставки здійснюються безпосередньо на місце використання деталей або вузлів, без складського збереження.

При такій системі оперативне виробниче планування та диспетчеризація погоджуються з розкладом руху транспорту, який поставляє вантажі. Впровадження технології JJT, яка потребує дуже часте постачання вантажів, збільшує транспортні витрати, але збільшення підприємств-постачальників дозволяє зменшити ці витрати.

В США - вантажі доставляються на довгі відстані — до 1600 км.

Основою технології, яка забезпечує ефективну роботу на довгі відстані, являється прискорене виконання операцій по збору-розвозу, сортуванню, перевезенню вантажів.

Основні переваги:

- зменшення тривалості доставки вантажів;
- зменшення обсягів запасів вантажів на підприємствах.

В таких умовах транспортно-експедиційна фірма становиться головною ланкою в цепі матеріально-технічного постачання і при цьому вона повинна задовольняти таким вимогам:

- оперативно вносити коригування у виконання операцій для забезпечення вимог клієнтів;
- забезпечити доставку вантажів одержувачам цілодобово;
- розміри партій вантажу визначати згідно з вимогами замовників з урахуванням умов виробництва, збереження та збуту;
- надійно обслуговувати клієнтів при мінімальних втратах вантажу.

Основою функціонування нових технологій являються наступні умови:

- стабільні графіки основного виробничого процесу. Виробник надає постачальнику графік виробничого процесу;
- ефективний зв'язок між постачальниками, споживачами та перевізниками з використанням електронного обміну даними та безпаперної технології;
- чітка координація роботи експедитора та перевізника при організації перевезень різних партій вантажу;
- контроль за якістю роботи, головним чином за забезпеченням гарантованих термінів доставки.

7.5 Інформаційне забезпечення логістики транспортно-експедиційних фірм

Нові завдання, які пов'язані з реалізацією логістичних принципів, потребують створення інформаційної інфраструктури, яка дозволить організувати, збирати та передавати інформацію учасникам системи. Така робота потребує ідентифікацію, стандартизацію джерел інформації, її обробку та передачу.

Інформаційні системи створюють основні передумови для реалізації комплексного логістичного підходу в сфері купівлі, транспортування, складування, виробництва, збуту та розподілу продукції.

Групи інформаційних систем:

- 1) планування та створення логістичної мережі;
- 2) планування вантажопотоків;
- 3) короткотермінового календарного планування на поповнення запасів;
- 4) обробки документації.

Задачі системи - створення оптимальної мережі постачання, розташування підприємств та розподільчих центрів, розробка транспортних моделей і таке ін.

Основна мета планування - забезпечення оптимального балансу між витратами та рівнем обслуговування.

Задача розташування об'єктів (де, скільки та якого виду) розраховується на основі довгострокових прогнозів попиту та витрат.

Методи процесу планування:

- детерміноване моделювання (використовуються в основному для визначення витрат);
- динамічне моделювання (потребує значного обсягу вихідних даних та більш складного програмного забезпечення, але дозволяє прогнозувати зміну системи за терміном);
- методи оптимізації (є можливість створити ефективну логістичну систему, але не повністю враховуються зміни попиту та пропозицій і динаміки транспортування).

До інформаційних систем, які пов'язані з обробкою даних для розробки графіків роботи на тиждень, відносяться системи:

- 1) короткострокового календарного планування;
- 2) поповнення запасів.

Короткострокове планування - зв'язуються спільні задачі збереження та управління запасами. Система управління запасами включає до себе розробку короткострокового прогнозу та оцінку точності прогнозу. Величина поповнення запасів прогнозується на основі даних про величину запасів, вантажопідйомності транспортних засобів, кількості контейнерів (піддонів) та ряду інших параметрів.

Короткотермінове планування використовується для:

- розробки графіків видачі сировини та матеріалів із складів;

- розрахунку раціонального та максимального навантаження транспортних засобів;
- забезпечення доставки вантажів при умовах використання мінімальної кількості транспортних засобів або їх мінімального пробігу з урахуванням роботи водіїв, типу рухомого складу, умов роботи пунктів призначення;
- комплектації невеликих партій вантажу в пункті призначення або проміжних пунктах з урахуванням правил сумісного перевезення різних вантажів та тарифних ставок.

Комп'ютеризовані системи обробки документації замінюють собою традиційні форми, які основані на паперовій документації:

- автоматизована обробка та передача транспортних накладних та виплат по ним;
- перевірка накладних та оплата перевезень вантажів;
- використання інформації про вантажні тарифи на різних перевезеннях та даних про можливі маршрути руху;
- визначення зв'язку з іншими фірмами.

Розвиток інформаційних систем викликало розробку наступних нових технологій:

- 1) єдиної бази даних, що має велике значення для інтегрованого управління логістикою;
- 2) створення мов запитань, що значно прискорює отримання даних із систем для подальшої обробки і має значення для створення систем планування, та дозволяє значно підвищити ефективність систем обробки документації.

В Україні створена системна технологія обробки та передачі бази даних на транспорті у вигляді інтерактивного сайту в мережі Інтернет.

Сукупність різних взаємодій приводить до виникнення самоуправляємої транспортної системи, яка забезпечує:

- 1) пріоритет в області створення та використання нових системних інформаційних технологій. Можна буде користуватись своїм продуктом, а не отримувати у інших та залежати і сплачувати за це використання;
- 2) швидше запровадити таку систему без значних витрат з отриманням економічного ефекту (економія енерго-, мото-, людських ресурсів, можливість регулювання галузі державою, спрощення ведення статистики та прийняття рішень державними органами);
- 3) розвиток суміжних з транспортом системних технологій в інших галузях, наприклад, в міжнародній та внутрішній торгівлі;
- 4) створення національних систем контролю та слідкування за рухом вантажів (наприклад для митниці) або спрощення процедур оформлення проходження вантажів через кордон держави;

- 5) швидке залучення суб'єктів підприємницької діяльності в межах міжнародного транспорту і торгівлі в процесі міжнародного розподілу праці, які раніше взагалі були неприступні до цих суб'єктів;
- 6) підвищення загальної культури проведення міжнародного бізнесу вітчизняними виробниками та підприємницькими структурами, доступ до міжнародних спеціалізованих інформаційних потоків.