

ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

Особливості ведення транспортно-експедиційної діяльності в сучасних умовах є актуальним зважаючи на ті умови і обмеження в яких знаходяться зараз, як підприємства так і звичайні фізичні особи. Наразі, в умовах пандемії, спостерігається висока потреба в певній категорії товарів зокрема це товари першої необхідності, медичні товари та сировина для функціонування стратегічно важливих виробництв. Якщо призупиниться транспортування цих речей то буде неможливо забезпечити повноцінно життєдіяльність країни як політичного утворення, так і країни як суспільства - тобто її громадян.

Безперервне функціонування транспортних компаній зокрема експедиційних що надають послуги по перевезенню вантажів є однією з базових функцій що має забезпечити держава у такому положенні. Адже без послуг транспортування дуже великий ризик, фактично, економічного колапсу України - більшість виробництв, що не мають власного транспорту не матимуть змоги збувати свій товар, а підприємства-споживачі не зможуть його закуповувати. Таким чином, ризикує стати банкрутом і виробник, і споживач на загальнодержавному рівні. А це в свою чергу призводить до скорочення податкових надходжень у місцеві бюджети, скорочення робочих місць та брак відповідної продукції на ринку. На рис. 1 представлено більш детально основні потреби, які сформувалися на сьогодні в транспортно-експедиційній діяльності та їх взаємозв'язок.



Рисунок 1 – Структура основних потреб в транспортно-експедиційній діяльності
Джерело: розроблено автором на основі [3]

В сучасних ринкових умовах ми можемо спостерігати, що товаром для клієнта стає не тільки матеріальна продукція, що фізично досяжна, але й послуга. В тому числі і логістична – перевезення. При цьому цінність такого товару визначається його здатністю скоротити витрати клієнта, або ж оптимізувати діяльність. Це напряму відноситься в тому числі і до такого товару, як експедиторська послуга. [1, с. 9]

Щодо проблем у функціонуванні транспортно-експедиційних підприємств було опубліковано багато досліджень як українських, так і зарубіжних науковців. І.О. Майорова та О.С. Нечепуренко виділили «слабку взаємодію між підприємствами транспорту і споживачами їх послуг; низький рівень інформаційного забезпечення учасників перевізного процесу; значні прості вантажних одиниць (контейнерів) у вузлових пунктах в очікуванні обслуговування підприємствами транспорту; недосконала система документообігу, тощо» [2, с. 100].

Відносно проблем з інформаційним обміном Нагорний Є.В. влучно помітив, що «в умовах конкуренції володіння інформацією та оволодіння швидкісними методами її передачі і прийому стає вирішальним фактором, особливо в діяльності організаторів транспортного процесу, тому що розвиток

систем автоматичного обміну інформацією може значно розширити сферу їхньої діяльності за високої технічної оснащеності, або, навпаки, значно її звузити, якщо інші партнери (конкуренти) оволодіють цією сферою діяльності»[3, с.154].

В сучасній нестабільній ситуації перед транспортно-експедиційною діяльністю постає ще одна важлива проблема: в умовах підвищеного попиту на продукцію, а як наслідок і на транспорт, виникає збільшення собівартості самого перевезення. Взагалі, прибуток зі своєї діяльності транспортно-експедиційні компанії мають за рахунок різниці між ціною, яку платить клієнт та тою що буде сплачено перевізнику. Тож при підвищенні ставки за перевезення ціна для клієнта також збільшується, при цьому не обов'язково збільшуючи прибуток експедитора. Тобто фінансова вигода залишається незмінною при потребі залучити більше ресурсів та сил на узгодження умов постачання з клієнтом. Це у подальшому має відображення на взаємовідносинах із контрагентами – як показує досвід, ринок досить складно адаптується до різких підвищень тарифів.

Взагалі в Україні, як і в більшості країн пострадянського простору, спостерігається дуже погана якість покриття автомобільних доріг, і це є наступною проблемою, що безпосередньо впливає на функціонування транспортно-експедиційних компаній. Від цього страждає якість їх обслуговування та співвідношення витрат і прибутків. Основна стаття витрат пов'язаних зі станом українських доріг - це амортизація транспортних засобів. Через обмежене фінансування, наразі приблизно 90% автомобільних доріг загального користування не ремонтувались більше ніж 30 років. Таким чином автошляхи загального користування (169,6 тис. км) не відповідають сучасним вимогам як за міцністю (39,2%) так і за рівністю (51,1%). А з 16 191 мосту тільки 7 471 відповідають діючим нормам та стандартам, термінового ж ремонту потребують 1 865 мостових переходів[4].

Для вантажних авто це є особливою проблемою, адже вони мають велику вагу (в середньому від 5 до 25 тон разом із вантажем) та можуть користуватися не повним переліком українських автошляхів. З цього випливають зайві затрати на більш ретельне планування маршруту руху та забезпечення ресурсами. Для клієнтів експедиційних компаній це означає збільшення терміну доставки, що автоматично підвищує витрати на здійснення перевезення.

Звернемо також увагу на ще один елемент транспортно-експедиційної діяльності, такий як складське господарство. Воно є невід'ємною частиною діяльності будь-якої експедиційної компанії адже більшість вантажів перевозиться саме із задіянням проміжних складів для перевантаження. Тільки 10 % складів в Україні відповідають вимогам класу «А» або «В». 50 % складів представляють сегмент «Д», 30 % — «С», ще 10 % складів і зовсім не класифіковані.

Наразі в Європі існує певна напрацьована схема будівництва мультимодальних центрів. Він створюється керуючою компанією, капітал якої складається на 40 % з частки держави і на 60 % — з частки інвесторів і компаній. На Україні ж дана схема ускладнена через недовіру бізнесу до держави. Нажаль, наразі в Україні немає жодної стратегічної програми, або ж хоч державної системи регулювання транспортно-логістичної галузі. На державному рівні відсутнє також планування галузі, розвитку інфраструктури та будівництва складських об'єктів загальнодержавного значення, терміналів, мультимодальних центрів тощо[5, с.185].

Для покращення ефективності ведення транспортно-експедиційної діяльності в Україні у сучасних умовах можна запропонувати заходи, які передбачають внутрішні та зовнішні фактори впливу. Щодо внутрішніх факторів (це те що залежить від діяльності самих експедиційних підприємств) - це зменшення собівартості доставки шляхом покращення контактів з перевізниками, підписання довгострокових контрактів про співпрацю, закріплення взаємодії з клієнтами, проходження сертифікації обслуговування та отримання сертифікату міжнародного зразка, оптимізація бізнес-процесів всередині компанії, тощо. До зовнішніх факторів впливу віднесемо ті, які залежать напряду від держави. По-перше, це ремонт та модернізація існуючих автомобільних шляхів України, особливо тих, що мають міжнародне значення та є частинами транспортних коридорів. По-друге, будівництво нових складських терміналів та розподільчих комплексів і модернізація вже існуючих.

Таким чином, оптимізація інфраструктури та внутрішніх процесів транспортно-експедиційних компаній допоможе досягти більш стабільного та оптимального розвитку всієї логістичної системи України та покращить її конкурентоспроможність серед інших на міжнародному транспортному ринку.

Література:

1. Давідич Ю. О., Фалецька Г. І. Транспортно-експедиторська діяльність : конспект лекцій. Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2017. 26 с.
2. Майорова І. О., Нечепуренко О. С. Проблеми ефективності управління якістю транспортно-експедиторського обслуговування. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. Збірник наукових праць. 2014. № 4. С. 92-110.
3. Нагорний Є. В. Транспортно-експедиторська діяльність: підручник. Харків: ХНАДУ, 2012. 352 с.
4. Сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stan-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html> (дата звернення 20.03.2020).
5. Колесніков В. П., Кучкова О. В. Сучасний стан та перспективи розвитку складської нерухомості України. *Прометей*. 2014. № 2 (44) С. 185-188.