

РИЗИКИ ПРИ ДОСТАВЦІ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ

Вінницький національний технічний університет;

Анотація

В сучасних умовах гнучка, надійна, недорога транспортна система, яка дозволяє здійснювати міжнародні перевезення, набуває вирішального значення. Україна посідає важливе місце у мережі транспортних сполучень, оскільки через її територію проходить кілька міжнародних транспортних коридорів, які дають змогу в найкоротші строки спрямовувати вантажопотоки з Азії до Європи. Розробляються нові проекти пасажирсько-вантажоперевезень. Зокрема, таким є проект транспортного коридору Чорне море – Балтика, яким здійснюватимуться залізничні та автомобільні перевезення.

Ключові слова: транспортне обслуговування, зовнішньоекономічна діяльність, товарообіг, транспортний процес, міжнародні перевезення.

Abstract

In modern conditions, a flexible, reliable, inexpensive transport system that allows for international transportation is of crucial importance. Ukraine occupies an important place in the transport network, as several international transport corridors pass through its territory, which allow for the shortest possible time to direct cargo flows from Asia to Europe. New passenger and cargo transportation projects are being developed. In particular, such is the project of the Black Sea-Baltic transport corridor, which will carry out rail and road transportation.

Keywords: transport services, foreign economic activity, trade, transport process, international transportation.

Вступ

В умовах зовнішньоекономічної діяльності транспортний фактор як кількісно визначений елемент у вартості продукції грає важливу, а в ряді випадків вирішальну роль при обґрунтуванні доцільності тієї чи іншої зовнішньоторговельної операції. При цьому транспорт і зовнішньоекономічна діяльність знаходяться в тісному взаємозв'язку і взаємній обумовленості, роблячи великий вплив один на одне. Так, підвищення продуктивності транспортних технологій приводить до скорочення питомих транспортних витрат, сприяючи розвитку зовнішніх економічних відносин, утягуючи в сферу міжнародних економічних відносин нові і більш віддалені і складні ринки товарів. Разом з тим збільшення масштабів зовнішньої торгівлі і концентрація вантажопотоків на окремих напрямках дозволяють використовувати сучасні транспортні технології, скорочуючи тим самим транспортні витрати на одиницю перевезеної продукції.

Результати дослідження

Як відомо, міжнародні вантажоперевезення – це діяльність, пов'язана з певною часткою ризику. При міжнародних перевезеннях ризики можуть модифікуватися і значно посилюватися під впливом зовнішнього середовища, а також виникають додаткові ризики, зумовлені особливостями політичної, економічної і соціальної ситуації в країнах, по території яких здійснюється перевезення, – це зовнішньоекономічні ризики. Ризики, що пов'язані з процесом перевезення вантажів у міжнародному сполученні, показані на рис.1.

Таким чином, ризики при здійсненні міжнародних перевезень вантажів включають в себе кілька різновидів ризику, які відображають загрози перевізного процесу та здатні вплинути на економічний результат діяльності транспортного підприємства.

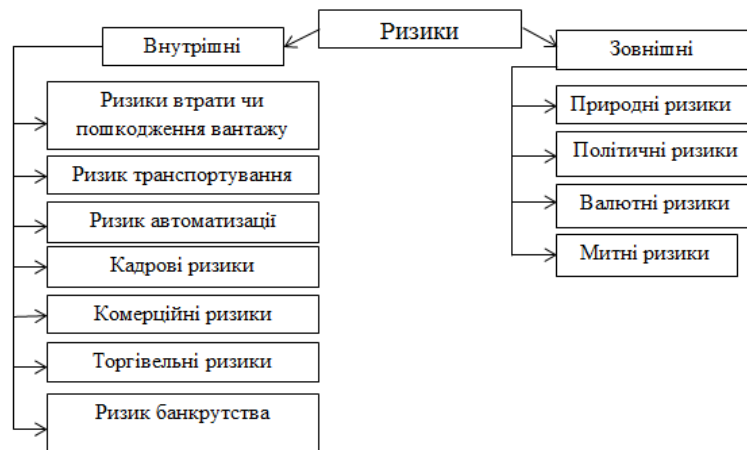


Рис. 1. Ризики, що пов'язані з процесом перевезення вантажів у міжнародному сполученні

Одним з головних ризиків при перевезенні вантажів є ризик втрати чи пошкодження вантажу при транспортуванні. Кадрові ризики пов'язані із професійним рівнем і рисами характеру співробітників, ймовірністю передачі ними комерційної інформації конкурентам. Ризик комп'ютеризації й автоматизації діяльності підприємства приводить до можливості втрат у результаті збоїв комп'ютерної системи та обчислювальної техніки. Комерційні ризики передбачають загрозу втрат у процесі фінансово-господарської діяльності. Ризик банкрутства це ймовірні втрати в результаті того, що підприємство зупинило свою діяльність. Природні ризики це ризики, що залежать від стихійних сил природи. Політичні ризики пов'язані зі зміною політичної ситуації в тій чи іншій країні. Наприклад, прихід до влади нового уряду і введення ним обмежень на експорт, імпорт, ембарго на товари тощо. Ці ризики в останні роки мають особливе значення. Нестабільна обстановка в Україні сприяє цьому.

Для уникнення ризику під час виконання транзитних перевезень потрібно враховувати такі фактори: ситуацію в країні, відсутність або зведення до мінімуму фактів пограбувань та крадіжок вантажів та транспортних засобів на шляхах сполучень та стоянках, відсутність особливого прискіпливого ставлення органів державного контролю за дотриманням перевізником положень міжнародних конвенцій та угод у сфері дорожніх перевезень та занадто великих штрафних санкцій.

Для зменшення відповідальності перевізника за ризиковані події, які сталися, використовують страхування вантажів, транспортних засобів та відповідальності перевізника. Страхування – одна з форм охорони майнових й особистих інтересів застрахованих, які сплачують внески до страхових організацій і дістають відшкодування втрат, що виникають у наслідок стихійного лиха і нещасних випадків.

Одним з основних напрямків інновацій міжнародного транспортного процесу є удосконалення структури міжнародних транспортних систем. При створенні логістичної системи товароруку в міжнародному масштабі виникають наступні проблеми:

- регулювання і спрощення митних і технологічних процедур при переході матеріальних потоків через границі;
- уніфікація вимог, правил, тарифів, параметрів і стандартів до технології і технічних засобів при збереженні суверенітетів і визнанні державами пріоритетів міжнародних угод, що регулюють принципи логістики;
- значні інвестиції в транспортні інфраструктури, зв'язані з керуванням матеріальними й інформаційними потоками;
- орієнтація на вільні ринкові відносини в сфері економіки і при формуванні ринку транспортних послуг.

Відсутність міжнаціональних логістичних систем товароруку приводить до багаторазових переважувальних операцій, тривалих затримок вантажів і транспортних засобів на прикордонних станціях і, як наслідок, до порушення термінів постачання, тобто негативно впливає на кон'юнктуру збуту.

Створення логістичних міжнародних систем товароруку зв'язано з дорогими заходами. Товарний ринок багатонаменклатурної продукції вимагає створення мережі регіональних проміжних розподільних центрів у різних країнах. Фахівцями підраховано, що збитки унаслідок відомої автономії і завзятого захисту економічного суверенітету в країнах ЄС до кінця 80-х рр. склали близько 400 млрд. дол. у рік.

До основних бар'єрів у логістичних системах товароруху відносяться прикордонні переходи. В умовах Загального ринку практично скасовується прикордонний контроль, скорочуються витрати за рахунок зменшення штату прикордонних служб, знижуються витрати, обумовлені затримками вантажів у процесі виконання прикордонних процедур. Сумарна економія від цих заходів складає до 15 млрд. дол. США на рік.

Таким чином, при побудові міжнародних логістичних систем звертають увагу на наступні питання:

- створення вільного ринку перевезень без утруднень у відношенні його місткості і загрузки;
- застосування тарифів, що плавають, рекомендованими органами загального ринку;
- розробка правил, здатних захищати загальний транспортний ринок;
- лібералізація транспортних процедур при переході вантажів через границі держав-учасників загального ринку;
- узгодження провізної спроможності магістрального транспорту і продуктивності залізничних і складських пристроїв;
- розвиток логістичних послуг у сфері перевезень вантажів, у тому числі при комісуванні, пакуванні, маркуванні, збереженні, оформленні замовлень тощо.

У сучасній інфраструктурі дорожнього руху дедалі важливішу роль відіграють геоінформаційні та GPS-технології, які уже сьогодні дають можливість забезпечити безпосередніх учасників дорожнього руху та всі ланки керування транспортною системою необхідною оперативністю та якісною просторово-часовою інформацією. Системами GPSM з GPS GSM моніторингом стеження успішно оснащуються як автомобільний транспорт, так і спеціальна техніка. До всього іншого дану систему стеження можуть встановлювати на річкових суднах, залізничному транспорті, і навіть для моніторингу людей. Застосовуючи систему GPS для контролю транспорту, можна досягти найбільшої ефективності від роботи підприємства. Компанії, які займаються доставкою продуктів, поступово починають все більше впроваджувати у свою роботу системи GPS моніторингу, так як вони значно поліпшують транспортну логістику. Головним плюсом застосування GPS стеження в даній сфері – це підвищення якості роботи та рівня обслуговування клієнтів.

Найбільше поширення ця система GPS моніторингу та контролю витрат палива отримала на автомобільному транспорті. Методи контролю витрат палива в системах GPS моніторингу такі:

- автономні системи, що працюють в режимі реального часу (онлайн);
- автономні системи, що працюють в режимі офлайн;
- системи з абонплатою (програмне забезпечення та карти знаходяться у клієнта);
- системи з абонплатою (програмне забезпечення та карти знаходяться в оператора, так званий WEB-інтерфейс).

Ще одним методом скорочення витрат на паливно-мастильні матеріали є застосування новітніх технологій, що напряду зменшують витрату палива під час роботи двигуна транспортного засобу, а саме встановлення на автомобіль пристроїв що завдяки своєму впливу на паливо змінює його молекулярну формулу тим самим покращуючи його згорання, оптимізацію подачі палива. Також завдяки цим пристроям здійснюється контроль і стабілізація фізико-хімічних показників мастила, об'єм вихлопних газів зменшується до мінімуму що сприяє захисту навколишнього середовища.

Висновки

Пошук нових методів та механізмів щодо підвищення ефективності діяльності транспортних підприємств в Україні з часом дедалі більше набирає своєї актуальності у зв'язку із вирішенням питань оптимізації діяльності підприємства. Проведені в магістерській роботі дослідження показали, що в організацію діяльності приватного акціонерного товариства «Продовольча компанія «Поділля»» можна внести деякі зміни для підвищення оптимальності використання ресурсів підприємства та збільшення його прибутковості.

В результаті вирішення задач, що були поставлені для досягнення мети магістерської роботи, можна зробити висновки, що аналіз сучасного стану зовнішньоекономічної діяльності України показав, що обсяги імпорту та експорту товарів мають тенденцію до коливання. Євросоюз став основним торговельним партнером України, відтіснивши країни СНД на другу позицію. Конкуренція на національному та міжнародному ринках транспортних послуг визначає необхідність розробки спеціальних методів управління транспортними компаніями, пошуку шляхів раціонального використання транспортних засобів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Дмитриченко М. Ф. Міжнародні перевезення: навч. Посібник / М. Ф. Дмитриченко, І. А. Вікович, І. Л. Самсін, Р. В. Зінько. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2012. – 308 с.
2. Кунда Н. Т. Конвенції та угоди у сфері міжнародних автомобільних перевезень [навч. посібн. для студентів вищ. навч. закладів, які навч. за напрямком «Транспортні технології»]/ Н. Т. Кунда, Н. М. Дащенко – К.: ВД «Слово», 2010. – 141 с.
3. Асоціація Міжнародних Автомобільних Перевізників України [Електронний ресурс] http://www.asmap.org.ua/view_news.php
4. Докуніхін В. З., Кушевська Н. Ф., Малишев В. В. Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом. – К.: Університет "Україна", 2021. – 208 с.

Красноштан Олександр Михайлович — д-р. техн. наук, доцент, доцент кафедри автомобілів і транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: olexander.krasnoshtan@gmail.com

Дмитрієва Алла Володимирівна — інженер кафедри автомобілів і транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: dmitrieva1963@ukr.net

Годз Богдан Ігорович — студент групи 1ТТ-23м факультету машинобудування та транспорту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, e-mail: hodzb@gmail.com

Krasnoshtan Oleksandr M. — Dr. Sc., Associate Professor of Automobiles and Transport Management Department, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: olexander.krasnoshtan@gmail.com

Dmytriieva Alla V. — engineer of Automobiles and Transport Management Department, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: dmitrieva1963@ukr.net

Hodz Bohdan I. — student of 1TT-23m group of the Faculty of Mechanical Engineering and Transport, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: hodzb@gmail.com