

УДК 656.073

Васильєва Л.О.<sup>1</sup>, Острогляд О.О.<sup>1</sup>, Гончаренко Д.С.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> доц. НУ «Запорізька політехніка»

<sup>2</sup> студ. гр. Т-812м НУ «Запорізька політехніка»

## **ДІЯЛЬНІСТЬ ЕКСПЕДИТОРСЬКИХ КОМПАНІЙ НА РИНКУ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ВІЙНИ**

На сучасному етапі функції експедиторських компаній значно змінюються внаслідок реалізації нових інформаційних і транспортних технологій в доставці вантажів. Із звичайних посередницьких компаній експедитори перетворюються в логістичних операторів перевезень, особливо на ринку контейнерних перевезень. Саме експедитори сьогодні займають важливе місце в транспортних вузлах, морських портах, пунктах перевалки і терміналах як організатори просування вантажів в ланцюзі постачань з дотриманням логістичного принципу «точно в строк» (Just-in-time, JIT).

В системі логістичних закупівель та розподілу експедиторські компанії є сполучною ланкою між продавцем (виробником) продукції та покупцем (споживачем). Фактично експедитори є логістичними операторами 3PL та 4PL та реалізують найвищий рівень інформатизації транспортних процесів доставки товарів.

В умовах війни, особливо в початковій її фазі, виникло питання в терміновій переорієнтації ланцюгів постачань з морського транспорту на залізничний і автомобільний, оскільки морські порти України опинилися в блокаді з боку ворога. Оскільки на вантажообіг морського транспорту припадало близько 70 % від загального обсягу зовнішньоторговельних

перевезень, то експедиторські компанії шукають альтернативні напрямки перевезень.

Особливо це торкнулося контейнерних перевезень. Після введення воєнного стану в Україні всі світові контейнерні лінії призупинили роботу, пов'язану із заходами суден-контейнеровозів в порти України. Велика кількість контейнерів з експортними вантажами залишилась на контейнерних терміналах морських портів і всередині країни. Контейнери з імпортними вантажами були вивантажені в різних закордонних морських портах.

Адаптація роботи експедиторських компаній до нових умов була доволі складною. Першочергово необхідно було розбудувати нові ланцюги постачання. Причому йшлося не про перебудову на одноразовий захід, а про вміння на постійній основі гнучко реагувати на будь-які негативні чинники та забезпечувати доставку вантажів якісно та мінімізувати можливі ризики в дорозі.

Для вирішення цієї проблеми внаслідок порушення сталих логістичних ланцюгів та фізичної неможливості відправляти контейнери через Чорноморські порти України, знищення логістичної інфраструктури через бойові дії та ракетні атаки та інших вражаючих факторів, пов'язаних з війною, оператори контейнерних перевезень переорієнтувалися та розробили нові логістичні ланцюги доставки вантажів в контейнерах.

Українськими операторами контейнерних перевезень розробляються альтернативні варіанти для доставки зовнішньоторговельних вантажів через найближчі морські закордонні порти сусідніх країн з мінімальними витратами на доставку. Через розширення мережі агентів судовласників і укладання з ними партнерських договорів стало можливим оформляти та вивозити вантажі через порти таких країн, як Болгарія, Польща, Румунія та інших країн. По логістичному ланцюзі контейнери після вивантаження в портах вивозяться автотранспортом до залізничних станцій, де перевантажуються на залізничні фітінгові платформи і прямують в Україну.

Крім того, були створені великі хаби на території Польщі неподалік від кордонів з Україною, які використовуються європейськими постачальниками в якості пункту перевалки. Створення таких терміналів можливе не тільки на кордоні з Україною, а й поблизу основних автомагістралей.

Експедиторські логістичні компанії відкривають свої представництва в європейських країнах транзиту, що дозволяє їм самостійно, без залучення закордонних агентів, розробляти, реалізовувати і контролювати процес доставки вантажів по всьому логістичному ланцюзі доставки товару.

Є пропозиції залучення до перевізного процесу портів і більш віддалених країн, оскільки прилеглі до України порти перевантажені. Це викликає затримки в доставці і внаслідок великого попиту збільшує ціну і на перевезення, і на термінальне обслуговування. Незважаючи на більшу

відстань перевезення, підсумкова собівартість доставки або не змінюється, або в деяких випадках стає навіть меншою.

Українські експедиторські компанії прийняли нові складні умови роботи і змогли максимально швидко перебудуватися та розробили альтернативні шляхи доставки контейнерних та інших вантажів через відкриті порти, в яких вже є товар чи куди він має прибути. Важливо при роботі з клієнтами узгоджувати схеми доставки вантажів за різними альтернативними варіантами з урахуванням можливих ризиків.

Основними результатами професійної діяльності українських експедиторів є розвиток транспортних коридорів між Україною та портами держав Балтійського та Чорноморського регіонів; домовленість з окремими контейнерними лініями, які сприяють прискореному переміщенню контейнерів як в Україну, так і в зворотному напрямку; використання портів держав Чорноморського регіону в якості хабів для українських експедиторських компаній та сполучення залізничного та морського транспорту у перевезеннях. Завдяки українським операторам контейнерних перевезень в складні умови воєнного часу налагоджена співпраця із закордонними партнерами для забезпечення перевезень. Робота налагоджується і вже курсують контейнерні поїзди за певними напрямками. Попри складність умов воєнного часу, логістичні ланцюги відновлюються і взаємодія закордонних партнерів з Україною налагоджується.

### **СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ**

1. Офіційний сайт компанії NG Shipping – Logistic Service Provider. – URL: <https://next-gs.com/>
2. Офіційний сайт Філії «Центр транспортного сервісу «Ліски» акціонерного товариства «Українська залізниця». – URL: <https://www.liski.ua/>
3. Функціонування транспортного сектору України в умовах правового режиму воєнного стану // Національний інститут стратегічних досліджень: веб-сайт. – URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/funktsionuvannya-transportnoho-sektoru-ukrayiny-v-umovakh-pravovoho>.