

РИНОК ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЙНОГО ПЕРІОДУ

Корнійчук О.О.
Вінницький торгово-економічний інститут Київського
національного торгово – економічного університету

Сьогодні, за інформацією з різних джерел, в Україні функціонують від 2 до 3 тисяч експедиторських фірм. Більшість міжнародних експедиторських компаній сконцентровані в прикордонних областях. Зокрема, в Одеському регіоні їх нараховується біля тисячі.

Основні експедиторські фірми в Україні об'єднані Асоціацією міжнародних експедиторів України (АМЕУ) і Асоціацією “Укрзовніштранс”, що входять у Міжнародну Федерацію експедиторських асоціацій (FIATA).

На сьогодні членами АМЕУ є більше 172 транспортно-експедиторських організацій всіх форм власності, а до “Укрзовніштранс” входить 34 компанії. Вони здійснюють експедиторське обслуговування в усіх регіонах України, працюють з усіма видами транспорту. На частку компаній, що входять у ці асоціації, приходиться біля 50% імпорту і експорту та біля 70% транзиту [1]. В Україні чимало експедиторських фірм різних форм власності, що пропонують послуги по експедитуванню вантажів на сучасному європейському рівні. Серед них “Інтертранс”, “Логітранс”, “Іллічівськзовніштранс”, “Азовзовніштранс” та інші.

На жаль, сьогодні в Україні ринок експедиторських послуг формується стихійно. Він характеризується великою кількістю експедиторських організацій, що не забезпечують надання якісних послуг, наявністю значного числа організацій, що надають лише одну послугу, а також істотними розбіжностями вартості однорідних послуг. Як наслідок, збільшуються терміни перевезень, завищується вартість транспортних послуг. Вибірковий аналіз свідчить, зокрема, що при міжнародних автоперевезеннях непродуктивні простой складають 40—70% часу обороту автопоїзда, в обороті залізничних вагонів питома вага їхнього безпосереднього руху не перевищує 10—15% [4].

Одна з основних причин цього — затримки в пунктах пропуску вантажів через кордон. Простой на прикордонних переходах нерідко перевищують терміни транспортування вантажів через всю Україну.

Недосконалість системи доставки вантажів, наявність неохоплених єдиною технологією різних ланок транспортного процесу приводять до росту витрат на доставку вантажів.

Негативно відбивається на загальному рівні агентського і експедиторського бізнесу в нашій державі і відміна ліцензування агентської і експедиторської діяльності, через що на ринку діє маса непрофесійних фірм. Адже, ліцензування має на увазі перевірку діяльності транспортно-експедиторської компанії на предмет відповідності визначеному рівню професійної підготовки, а також рівню безпеки застосовуваної техніки і технології. Такий стан справ ніяк не сприяє підвищенню конкурентоздатності транспортно-експедиторських послуг.

Недостатня якість послуг багатьох національних експедиторських компаній, відсутність належних гарантій своєчасної і якісної доставки вантажів привели до того, що більшість вантажовласників були змушені змінити умови постачань на FOB при експорті і CIF при імпорті. За таких умов власниками вантажу для транспортних компаній виступають вже іноземні, а не вітчизняні покупці і продавці. Це поставило в скрутне становище українських перевізників, тому що іноземні експедитори віддають перевагу іноземним перевізникам.

Завданнями державної політики з питань конкурентоздатності є створення конкурентного середовища, забезпечення рівних умов здійснення підприємницької діяльності для всіх суб'єктів господарювання незалежно від форми власності, подолання негативного впливу тіньового сектора економіки на конкуренцію; упорядкування та оптимізації системи державної підтримки окремих суб'єктів господарювання та галузей економіки.

Стосовно транспортно-експедиторських підприємств державний вплив має проявитись у регулюванні питань ліцензування цього виду діяльності. Ліцензування повинно вводитись не як стаття доходів для держави, а для регулювання і контролю діяльності в певному секторі. Ліцензування повинно стати фільтром для відсіювання фірм-одноденок. Наявність довгострокової ліцензії у агента чи експедитора буде говорити про його надійність і служити додатковим сприятливим фактором в конкурентній боротьбі. Враховуючи сучасні тенденції в світі, вступ України до Всесвітньої торгової організації, можливо, ліцензування слід замінити на добровільну сертифікацію [2].

Запровадження ліцензування або сертифікації транспортно-експедиторських послуг підвищить рівень безпеки на транспорті в цілому, а стосовно одного підприємства – позитивно вплине на рівень його конкурентоздатності.

Проведені дослідження дозволили зробити висновок, що розбудова транспортно-експедиторської діяльності в логістичних операціях України є особливим пріоритетом на шляху її інтеграції у світову економічну систему.

Не розв'язавши завдань оптимізації взаємодії всіх ланок транспортного процесу, які беруть участь у просуванні товарів на ринку транспортних послуг, не можна сподіватись на успішне реформування економіки держави в цілому, оскільки така діяльність є, по-перше, значним компонентом господарювання, а по-друге, його потужним каталізатором.

Література

1. Григорак М.Ю., Коцоба В.В. Анализ рынка логистических услуг в Украине // Логистика: проблемы и решения. – 2006. – №2(3). – С.21-29.
2. О лицензировании и не только...//Порты Украины.–2004.–№ 5.–С. 58.
3. Цветов Ю.М. Основы організації транспортного забезпечення зовнішньо-торговельних зв'язків України. – К.:ВАТКТП-Центр,2000.– 581 с.
4. Чуев А. Почему в Украине все более успешно работают иностранцы перевозчики и экспедиторы – анализ ситуации. // Транспорт. – 2001. – №47(164). – С. 43-45.

ОПЛАТА ПРАЦІ НА ДЕРЖАВНОМУ ПІДПРИЄМСТВІ ДОСЛІДНОГО ГОСПОДАРСТВА “БОХОНИЦЬКОГО”ІНСТИТУТУ КОРМІВ УААН

Лавренчук А.П.

Науковий керівник: к.е.н., доцент Шовкун В.А.

У статті досліджено як регулюється оплата праці працівників на державному підприємстві дослідного господарства. Основою організації оплати праці є тарифна система яка використовується для розподілу робіт залежно від їх складності, а працівників – залежно від їх кваліфікації та відповідальності за розрядами тарифної сітки.

Заробітна плата – це винагорода, що її обчислюють, як правило у грошовій формі, яку за трудовим договором власник або уповноважений ним орган виплачує працівникові за виконану роботу.

Рівень заробітної плати в масштабі національної економіки залежить від обсягу виробленої галузями продукції; співвідношення між проміжним споживанням виробленої галузями продукції і доданою до неї вартістю; розподілу ВВП на оплату праці, непрямі податки, субсидії та валовий прибуток; чисельність населення та його активної частини [1.Ст94-95].

Оплата праця в широкому сенсі – це та або інша форма винагороди за певну кількість і якість роботи, що виконується. І тому, управління, заробітної плати на підприємстві пов'язані з тим, що сучасні тенденції трансформації мотиваційної природи заробітної плати у світі та України цілком протилежні.

Основна відмінність полягає у зменшенні заробітної плати в Україні у зв'язку з фінансовою кризою, а це призводить до скорочення робочих місць. Зменшення заробітної плати негативно впливає на матеріальний рівень, а виходячи з цього питання оплати праці є важливим. А тому тему, яку ми розглянемо “Оплата праці в державному підприємстві дослідного господарства “Бохоницький”інститут кормів УААН” є актуальною.

Організація оплати праці на підприємстві здійснюється за допомогою тарифної системи [1, с.96].

Розмір мінімальної тарифної ставки робітника, який виконує просту роботу, що не вимагає кваліфікації, згідно з Галузевою угодою на 2006-2008 р.р. не може бути меншим за 375 гривень за повністю виконану роботу, місячну норму праці, обсяг праці.

Оплата праці в рослинництві проводиться за фактично відпрацьований робочий час або за фактично виконану норму – зміну чи норму виробітку.

До числа трактористів-машиністів належать працівники, які мають відповідне посвідчення, прийняті на роботу трактористами-машиністами і працюють на тракторах, комбайнах самохідних сільськогосподарських машинах. Надбавки за класність їм виплачують до заробітку на механізованих роботах що оплачуються по тарифних ставках трактористів-машиністів:1 – класу 20%; 2 – класу 10%.

Для проведення збирання врожаю в оптимальні строки і без втрат на період перших днів масового збирання (в перші 10 днів) працю трактористів- машиністів, які виконують змінні норми виробітку, оплачують по розцінках, збільшених: на збиранні зернових, зернобобових, кукурудзи на силос і зерно, насінників трав, заготівлі кормів у період їх масового збирання за умови їх хорошої якості – на 60%; при невиконанні норм виробітку в зазначений період, а також решту днів збирання врожаю (понад перші 10 днів роботи) але на обмежений період на збиранні зернових, зернобобових культур, кукурудзи на зерно і силос, насінників трав, заготівлі якісних кормів – збільшених на 30%.

Іншим працівникам, що працюють на комбайнах та інших збиральних агрегатах, видається зерно за виконання сезонного завдання в таких розмірах трактористу – машиністу, що працюють на тракторі – 80%, помічнику комбайнера і водіям – 70%, кожному від кількості зерна, нарахованому трактористу – машиністу, що працює на комбайні чи іншому збиральному агрегаті, а майстру – наладчику, що обслуговує збиральні агрегати – 50% від кількості зерна, нарахованого в середньому трактористам – машиністом, що працюють на цих роботах, агрегатах.

Оплата праці працівників обслуговуючих підрозділів, зайнятих на ремонті техніки, перевезенні вантажів, будівництві – проводиться як відрядно так і погодинно згідно тарифної сітки.

Оплата праці водіїв автомобілів в господарстві здійснюється згідно з відрядною системою за обсяг виконаних перевезень або погодинно – за погодинною тарифною ставкою.

Водіям при відрядній системі оплати праці за обсяг перевезень оплачують залежно від групи автомобілів за вантажопідйомністю і категорією вантажів, що перевозяться. Розцінки встановлюються за одну тону перевозеного вантажу із врахуванням затрат часу на вантажно-розвантажувальні роботи або за 1 тонно-