

**Комчатних О. В., к.е.н.**  
*Національний транспортний університет*  
*м. Київ, Україна*

*DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-080-3-14>*

## **ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ДОДАНОЇ ВАРТОСТІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ**

В умовах зростання конкуренції на галузевих ринках, динамічного розвитку процесів глобалізації, посилення вимог споживачів до характеристик товарів і послуг сучасний бізнес шукає нові рішення і форми розвитку, що сприяють збереженню ринкової стійкості і формуванню конкурентних переваг, заснованих на створенні доданої вартості. Високий рівень доданої вартості є необхідною умовою досягнення підприємством стійкого й тривалого ділового успіху, а також є одним з головних чинників конкурентоспроможності як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках.

Величина отриманої підприємством доданої вартості, залежить від багатьох факторів [1]: місця в ланцюгу створення вартості кінцевого продукту; ефективності здійснюваного виду діяльності; виду і призначення продукту, механізму державного регулювання цін на окремі групи продуктів.

Формування доданої вартості транспортно-логістичних послуг відбувається шляхом пропозиції клієнту додаткових логістичних послуг або передбачення та задоволення найбільш затребуваних потреб. Наслідком отримання додаткової вартості є зростання прибутковості і конкурентоспроможності підприємства [2].

Розвиток цифровізації та автоматизації в сфері транспортної логістики поступово призводять до витіснення з ринку представників посередницьких видів діяльності. Вже через 10 років експедиторська діяльність у її нинішньому вигляді може зникнути з логістичного ринку України, і лише робота над створенням суб'єктивної цінності за рахунок впровадження послуг з доданою вартістю дозволить нинішнім експедиторам змінити формат діяльності і втриматись на ринку.

Обслуговуванням з доданою вартістю називають унікальні чи особливі дії підприємства для підвищення власної продуктивності та ефективності діяльності, які в свою чергу сприяють укріпленню договірних відносин та зв'язків із споживачами. Щойно підприємство починає приймати індивідуальні рішення, що створюють додану вартість, орієнтуючись на найбільших клієнтів, воно одразу включається в так звану спеціалізовану логістику [3]. Тобто, підприємство починає здійснювати особливі дії для досягнення клієнтом очікуваних результатів. Типові приклади послуг з доданою вартістю легко знайти в ділових стосунках, характерних для стійких і добре налагоджених логістичних каналів.

Для підприємств, що спеціалізуються на перевезеннях вантажів, обслуговування з доданою вартістю означає дещо більше ніж базові послуги з транспортування, і включає в себе додаткові послуги, необхідні для задоволення індивідуальних потреб вантажовідправників. До таких послуг слід віднести:

– сервісні послуги: управління запасами, оренда офісу, гарантійні послуги, ідентифікація, перепакування, маркування, зважування та пломбування вантажів, перевірка кількості і стану вантажу, планування маршрутів, трекінг вантажів, послуги «Якраз вчасно», «Точно в послідовності», зворотня логістика, вантажно-розвантажувальні роботи, розрахунок та формування вантажних місць, надання необхідних пристосувань, складських приміщень або відкритих майданчиків для зберігання, продаж тари та упаковки, надання в оренду рухомого складу, супровід вантажу тощо;

– інформаційні послуги: надання інформації щодо місцезнаходження вантажів та їх переміщення, послуги, тарифи і режими роботи різних експедиторів, наявність вантажу у вантажовідправників, консультаційні послуги в юридичних та адміністративних питань в сфері транспортно-експедиторського обслуговування, розрахунок раціонального завантаження транспортних засобів, передача готових маркетингових та/або ІТ-рішень тощо;

– фінансові послуги: страхування вантажів, кредитування, логістичний контроль, контроль платежів, виконання розрахунків з перевізниками від імені вантажовідправників чи вантажоодержувачів, ведення обліку та звітності для клієнтів, оформлення товарно-транспортної документації, послуги митного оформлення тощо.

Додаткові послуги збільшують привабливість транспортно-логістичного підприємства для клієнтів, оскільки надають можливість комплексно вирішувати складні завдання.

Додана вартість транспортно-логістичних послуг формується за чотирма взаємопов'язаними напрямками [4]:

– зниження виробничих витрат за рахунок оптимізації ланцюга постачання;

– зниження витрат на реалізацію за рахунок ефективнішого використання розташування суб'єктів ланцюга постачання;

– скорочення часу виробництва та обігу товарів за рахунок підвищення терміновості, оперативності та своєчасності постачання товарів і послуг;

– зростання ефективності управління ланцюгами постачання від виробництва до постачання за рахунок більш високої синхронізації циклів і термінів поставок.

Створення послуг з доданою вартістю для транспортно-логістичних підприємств тісно пов'язано з впровадженням інновацій, в т.ч. логістичних. На перший погляд, здійснення перевезень складно віднести до високотехнологічних завдань, проте процеси, які підтримують цей вид діяльності, стають все більш впорядкованими, автоматизованими та інтегрованими. Інновації наповнюють транспортну галузь у вигляді взаємопов'язаних систем постачання, систем відслідковування і трасування вантажів, радіочастотних ідентифікаторів, оптимізації програмного забезпечення тощо.

Українські транспортно-логістичні підприємства функціонують в умовах інтенсивної конкуренції. Через низькі бар'єри для входу на ринок багато невеликих підприємств працює з мізерними прибутками, що призводить до обмежених можливостей щодо фінансування інновацій. Так за даними останнього оприлюдненого Держстатом CIS-обстеження [5] упродовж 2016–2018 рр. інноваційною діяльністю займалося 15,5% транспортних підприємств, в т.ч. логістичні інновації у свою діяльність впроваджували лише 2,6% серед обстежених транспортних підприємств.

Українські транспортно-логістичні підприємства впроваджували наступні види логістичних інновацій: системи управління запасами (44,6% транспортних підприємств з логістичними інноваціями), цифрове управління ланцюгами постачання (35,1% транспортних підприємств з логістичними інноваціями), електронну комерцію (52,1% транспортних підприємств з логістичними інноваціями), автоматичну ідентифікацію вантажів (11,7% транспортних підприємств з логістичними інноваціями), зворотну логістику (17% транспортних підприємств з логістичними інноваціями), нові моделі доставки (17% транспортних підприємств з логістичними інноваціями), удосконалену доставку (18,1% транспортних підприємств з логістичними інноваціями) та інші

логістичні інновації (9,6% транспортних підприємств з логістичними інноваціями).

Стрімкий розвиток технологій та їх постійне старіння призводять до знецінення капіталу та інвестицій в ноу-хау, а логістичний аутсорсинг крім інших переваг може забезпечити вантажовідправникам доступ до нових ресурсів, навичок, досвіду та технологій. Таким чином впровадження логістичних інновацій дозволяє транспортно-логістичним підприємствам збільшити додану вартість послуг, здійснивши перехід від стандартних послуг транспортування та складування до комплексного вирішення логістичних проблем клієнтів.

### Література:

1. Черних О.В., Брюховецька Н.Ю. Особливості формування доданої вартості продукції на промислових підприємствах: Науково-доповідна записка. Київ: Інститут економіки промисловості НАН України, 2018. 34 с. URL: <https://agro.dn.gov.ua/naukovo-dopovidna-zapyska-osoblyvosti-formuvannya-dodanoyi-vartosti-produktsiyi-na-promyslovyh-pidpryyemstvah>.

2. Гладкий В.Р. Формирование добавленной ценности в транспортно-логистических цепях (на примере логистических центров). *РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция*. 2020. № 1. С. 34-39.

3. Bowersox D.J., Closs D.J., Helderich O.K. *Logistical management: The Integrated Supply Chain Process*. New York, NY : McGraw-Hill, 1996. 752 p.

4. Мухаметзянова, Л. Х. Формирование добавленной стоимости и критерий дифференциации цепей поставок. *Вестник молодых ученых Самарского государственного экономического университета*. 2014. № 1(29). С. 207-211.

5. Наукова та інноваційна діяльність в Україні: статистичний збірник. Київ : Державна служба статистики України, 2019. 107 с. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.