

ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИКА УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

В статті визначено проблеми та прогнози щодо розвитку транспортної логістики України з точки зору націленості України на міжнародне співтовариство та інтеграцію до Європейської спільноти.

In the article determines the problems and projections concerning the development of transport logistics from the point of view of Ukraine's aim to international collaboration and integration into the European community.

Вступ. Інтеграція України у загальноєвропейські структури і налагодження багатосторонньої кооперації з ЄС є головними геостратегічними пріоритетами нашої країни після отримання незалежності. Отримання членства в цих організаціях можна вважати передумовами найбільш доцільної моделі реалізації інтересів України на міжнародній арені. У зв'язку з активним розвитком ділових зв'язків з іншими країнами перед Україною постали складні завдання, пов'язані з питаннями адаптації до нових умов господарювання в ринковому середовищі, інтеграції в європейську та світову транспортні системи. Саме тому вступ до СОТ, орієнтація українського політикуму на інтеграцію до європейської економічної спільноти та перехід до ринкових відносин, а також певні економічні проблеми нашої країни зумовлюють підвищену увагу до розвитку і ефективного функціонування транспортної галузі України. Від стабільної і ефективної роботи якої залежить розвиток не тільки національної економіки, а і міжнародна позиція країни. Це зумовлює посилення уваги до вирішення питань організації і управління перевезеннями, підвищення точності планування, аналізу й економічної оцінки роботи як великих транспортних систем, так і окремих її елементів. Провідна роль транспорту у ринковій економіці зумовлює виокремлення управління ним у окремий напрямок — транспортну логістику. Про стан, проблеми і прогнози подальшого розвитку якої і буде йтися у даній статті в контексті європейської інтеграції України, що має розгалужену транспортну інфраструктуру та розташована на перехресті найважливіших напрямків світової торгівлі.

Проблеми транспортної логістики досліджували вітчизняні та зарубіжні економісти: О.О. Бакаєв, Д.Дж. Бауерсокс, Л.В. Фролова, Л.Б. Миротина, О.М. Тридід. Вирішенню окремих завдань з формування та розвитку системи логістичної інфраструктури присвячені дослідження В.М. Беляєва, В.Л. Диканя, Р.Р. Ларіної, Л.Б. Миротіна, Т.А. Прокоф'євої. У цих роботах розглядається необхідність створення елементів логістичної інфраструктури з метою забезпечення розвитку транспортної системи. Проте їх дослідження не розкривають сучасних проблем саме української транспортної логістики.

Постановка задачі. Метою статті є визначення проблем транспортної логістики на Україні, з'ясування думок експертів щодо її подальшого розвитку.

Методологія. При проведенні дослідження було використано такі методи: метод аналізу і синтезу (при опрацюванні наукової літератури), метод порівняння, а також систематизації та узагальнення (для розробки основних напрямів діяльності України для подальшого розвитку і підвищення ефективності транспортної логістики).

Результати дослідження. Проведений аналіз наукової літератури свідчить про наявність досліджень вченими проблем загальної логістики, однак проблемам сучасної транспортної логістики саме України приділено не достатньо уваги. Тому в статті приділено увагу саме сучасним проблемам транспортної логістики України, стану логістичного ринку та сформовано прогнози щодо розвитку логістичного ринку.

Під поняттям транспортної логістики розуміють функціональну сферу логістики, що оптимізує логістичні операції на шляху матеріального потоку від постачальника до кінцевого споживача, що здійснюється з застосуванням транспортних засобів [1]. До завдань транспортної логістики відносяться питання, пов'язані з організацією переміщення вантажів транспортом загального користування. Діяльність транспорту у ринкових відносинах має розвиватись за напрямками: поглиблене вивчення попиту з використанням транспортних балансів регіонів; підвищення якості й надійності обслуговування клієнтів; удосконалення усього комплексу вантажно-розвантажувальних та складських робіт; надання інформаційних, експедиційних послуг; підвищення рівня договірних відносин; розвиток сервісних послуг; створення підприємств, котрі входили б до складу різних асоціацій, акціонерних товариств, орендних фірм та ін.; створення посередницьких фірм з постачання рухомого складу, матеріально-технічного забезпечення, маркетингу, реклами; поширення використання контейнерів [2].

Основним завданням використання принципів, методів, інструментів логістики на транспорті, як і в діяльності промислових підприємств, є

збільшення прибутку транспортних організацій. Цього можливо досягти за рахунок координації транспортного обслуговування споживачів за їх замовленнями, в яких містяться умови поставок. Все це дає змогу отримати конкурентні переваги на ринку і зменшити витрати [3].

Використання методів логістики також дає змогу приймати найбільш ефективні рішення в сфері транспортування, що повинні бути реалізовані в транспортно-логістичних систем. Для аналізу й проектування яких застосовують методологічні принципи, основними з яких є:

- системний підхід — всі елементи логістичної системи розглядаються як взаємопов'язані та взаємодіючі для досягнення єдиної цілі управління. Отже, застосування системного підходу передбачає оптимізацію функціонування не окремих елементів, а логістичної системи в цілому;

- принцип глобальної оптимізації — оптимізація структури логістичної системи потребує узгодженості локальних цілей функціонування елементів (ланок) системи з метою досягнення глобального оптимуму;

- принцип моделювання та інформаційно-комп'ютерної підтримки — використання різних моделей: математичних, економіко-математичних, графічних, фізичних, імітаційних та ін. Прогрес інформаційних технологій та інформаційних систем дав змогу значно підвищити ефективність логістики, а інформаційно-комп'ютерна підтримка посіла належне місце серед ключових логістичних функцій [4].

Стан логістичної системи України є незадовільним, що підтверджують дослідження Всесвітнього банку. Згідно з якими по індексу логістичної ефективності Україна займає 102-е місце серед 155 країн. Оцінювання проводилось за наступними критеріями: ефективність процедур митного оформлення, інфраструктура транспортної логістики, доступність і легкість організації міжнародних поставок. У структурі вітчизняного логістичного ринку транспорт займає 89 %, управління ланцюгами поставок — 1%, експедирування — 2%, зберігання — 8% [5].

Дослідивши стан транспортної логістики України можна виділити її основні проблеми [6]:

- 1) Якість транспортного обслуговування. У світі простежується тенденція передачі всіх або частини перевезень на аутсорсинг підприємствами, діяльність яких так чи інакше пов'язана з транспортуванням. Таке рішення дозволяє їм сконцентруватися на основній сфері діяльності, підвищуючи якість роботи та удосконалюючи свою продукцію, а також доручити транспортну логістику професіоналам у цій галузі, що в результаті покращує якість перевезень, і знижує транспортні витрати. Однак в загальному об'ємі логістичних операцій доля

аутсорсинга в Україні в рази менша, ніж в країнах Європи і США. Більшість українських компаній орієнтовані на забезпечення логістики своїми силами [5].

2) Зношеність транспорту. Тут слід зупинитися на проблемі визначення оптимального терміну служби транспортних засобів, зайнятих в перевезенні вантажів і на необхідності адекватного розрахунку їх амортизації. Практика підприємств, що мають на балансі власні транспортні засоби, свідчить про доцільність різних методів розрахунку амортизації транспортних засобів при використанні рухомого складу виробництва країн СНД та Європи, Японії, Кореї. Так, для вітчизняних марок автомобілів рекомендується здійснювати розрахунок виходячи з 5-6 років служби автомобіля, тоді як для «іноземців» цей термін можна збільшити вдвічі. Що стосується визначення оптимального терміну заміни транспортного засобу, то тут доречна одна з використовуваних в логістиці методик, яка враховує зростаючі з часом експлуатаційні витрати з одного боку і поступове зниження продуктивності і залишкової вартості автомобіля — з іншого. Така методика дає можливість зрозуміти, на якому терміні служби автомобіль вигідніше продати за залишковою ринковою вартістю, ніж експлуатувати його з усе більш зростаючими витратами, що включають амортизацію, вартість ремонтів і т.д.

3) Погана інформаційна підтримка процесу перевезень. Проблема пов'язана з недосконалим інформаційним потоком: контролем за водієм, вантажем на шляху перевезення і контролем за станом і місцезнаходженням транспортних засобів. Дана проблема менш виражена при внутрішніх перевезеннях, однак у будь-якому разі вона негативно впливає на координацію процесу транспортування, особливо у випадках потреби негайної передачі або коректуванню інформації для водія.

4) Недостача інформації щодо програмних продуктів, що допомогли б автоматизувати, спростити і пришвидшити виконання операцій і процес транспортування. Підприємства відчувають недостатність об'єктивної аналітики стосовно такого забезпечення зважаючи на велику кількість програм, що пропонуються на ринку і високу вартість даного продукту. Зважаючи на це деякі підприємства навіть відмовляються від покупки згаданих засобів.

5) Недовантаження рухомого складу. Дана проблема пов'язана з частим небажанням або невмінням комплектувати відправку від різних вантажовідправників вітчизняними підприємствами.

6) Страхування вантажу і транспортних засобів. На сьогодні правове регулювання автострахування в Україні визначається: законами України «Про страхування», «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», главою 67 Цивільного кодексу

України та низкою підзаконних нормативних актів. В даний час все більше відправників і одержувачів намагаються застрахувати свої перевезення. При чому, переважає саме страхування вантажу, а не транспортного засобу з вантажем. Так, у більшості випадків страховка оформлюється як відсоток від вартості вантажу (звичайно — 0,15-0,25%), і при настанні страхового випадку проводиться страхова виплата в тому обсязі, в якому завдано шкоди вантажу. Зазвичай вартість збитку відшкодовується не повною мірою. У будь-якому випадку, страховик і страхувальник шукають найбільш прийнятне поєднання вартості страховки і величини страхових виплат, що обумовлюється в договорі страхування. Страхування вантажу зменшує занепокоєння за процес транспортування, що зазвичай сприятливо позначається на всіх її учасників. Що ж до страхування транспортних засобів, то воно застосовується рідше. Важливими стримувальними чинниками розвитку страхування є недостатній рівень страхової культури серед громадян та низький рівень довіри до страхових компаній.

7) Складності організації взаємодії декількох видів транспорту.

В Україні залізничний транспорт залишається найбільш використовуваним, на відстанях 700-1500 км він набагато економічніший за автомобільний, особливо в умовах постійно зростаючих цін на паливно-мастильні матеріали. Але автотранспорт має низку переваг: мобільність, перевезення «від дверей до дверей» та інші. При взаємодії різного транспорту практично завжди підвищуються терміни перевезення, ускладнюється прогнозування термінів і збільшується вірогідність ризиків. Також за такого транспортування більш гостро відчувається проблема інформаційного супроводу.

Враховуючи проблеми транспортної логістики на Україні, проблеми у транспортній галузі загалом, а також відсутність власних коштів для їх вирішення можна стверджувати, що важливим фактором підвищення ефективності роботи транспортного і логістичного комплексу є активізація міжнародного співробітництва. Тут слід відмітити, що у стратегії інтеграції України до ЄС від 1998 р. передбачено приведення транспорту і транспортної системи до європейських стандартів. Більш розгорнуто щодо подальших напрямів розвитку даної сфери зазначено в угоді про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами. Так стаття 64 передбачає розвиток та зміцнення співробітництва між сторонами в галузі транспорту, яке має на меті реконструкцію і модернізацію транспортних систем і мереж доріг в Україні, а також поглиблення і забезпечення, в разі потреби, сумісності транспортних систем в контексті створення більш глобальної транспортної системи. 76 стаття

передбачає співробітництво в сфері митниць: обмін інформацією; удосконалення методів роботи; запровадження об'єднаної номенклатури та єдиного адміністративного документа; взаємозв'язок між транзитними системами Співтовариства та України; спрощення перевірок та формальностей, які стосуються перевезення товарів; підтримку введення сучасних митних інформаційних систем; організацію семінарів і навчальних циклів.

Сучасний стан логістичного ринку України, а також проблеми транспортної логістики нашої країни дають змогу спрогнозувати розвиток логістичного ринку найближчим часом. Прогнози щодо логістичного ринку:

- економічна криза минулого року посилила конкуренцію і пришвидшила процес консолідації логістичного ринку;
- передбачається збільшення вимог до якості послуг, збільшення попиту на комплексні послуги, посилення тенденції перерозподілу попиту у великих, середніх і вузькоспеціалізованих компаній;
- експерти прогнозують стабілізацію ринку вже цього року з темпами росту 6 - 9%;
- зростання контрактної логістики на протязі наступних 3-5 років;
- ріст обороту роздрібної торгівки як ключового фактору розвитку транспортної галузі і логістичного ринку;
- розвиток інфраструктури в рамках підготовки до проведення Євро 2012;
- ріст на ринку малотоннажних перевезень и експрес-доставок у вигляді спричинений ростом інтернет-торгівлі;
- основними критеріями при виборі перевізника залишаться якість і швидкість виконання замовлення по оптимальній вартості [5].

Висновки. Таким чином спираючись на все вищевикладене та на аналіз літературних джерел можна визначити головні проблеми транспортної логістики України: якість транспортного обслуговування, зношеність транспорту, погана інформаційна підтримка, нестача інформації щодо програмних продуктів, недовантаження рухомого складу, страхування вантажу і транспортних засобів, складності організації взаємодії декількох видів транспорту. Зважаючи на це можна сформулювати основні напрями діяльності України для подальшого розвитку й підвищення рівня транспортних послуг, інфраструктури та транспортної логістики зокрема у розрізі європейської спрямованості України та націлені на взаємну співпрацю:

- участь України в розробці загальної стратегії розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів, в рамках формування нових транзитних магістралей континентального значення, оснащення транспортних коридорів до-

статньою мережею комплексів, об'єктів, пунктів транспортного й автотранспортного сервісу;

— подальший розвиток логістичних технологій, інформаційних систем, всієї інфраструктури транзитних перевезень в цілях прискорення доставки транзитних вантажів, забезпечення гарантій їх збереження, загального підвищення якості сервісу;

— удосконалювати законодавчу і нормативно-правову базу в процесі здійснення зовнішньоекономічних діяльності;

— підвищення рівня взаємодії між різними видами транспорту під час здійснення міжнародних перевезень;

— збільшувати перелік логістичних послуг.

Література

1. Тридід О.М., Азаренкова Г.М., Мішина С.В., Борисенко І.І. Логістика. Навч. посіб. — К.: Знання, 2008. — 566 с.

2. Берман Б., Эванс Дж. Р. Розничная торговля: стратегический поход. Пер. с англ. — 8-е изд. — М.: Издательский дом «Вильяме», 2003. — 1184 с.

3. Власова П.О., Пономарьова Ю.В. Формування ефективної закупівельної політики підприємств роздрібної торгівлі. Навч. посібник. — Х.: 2003. — 144 с.

4. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах: Учеб. пособие / Под ред. Л.Б. Миротина. — М.: Юность, 2002. — 414 с.

5. Promdex. [Електронний ресурс]: Огляд ринку логістики України / Агличанова Ю. — Режим доступу: <http://www.promdex.com/community/detail/1149.html>. — Назва з екрану.

6. Ukrlogist. [Електронний ресурс]: Проблемы транспортной логистики: Практический опыт украинских предприятий / Савченко Л. — Режим доступу: <http://www.ukrlogist.com/article/transport-i-jekspedirovanie/452>. — Назва з екрану.