

УДК 339.565:338.439.66

Шкрабак І. В., Турченко Д. К.

ЛОГІСТИЧНІ АСПЕКТИ РЕАЛІЗАЦІЇ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

Транзитний потенціал України є одним з найпотужніших в Європі, що зумовлено, зокрема, такими факторами, як вигідне географічне розташування країни, наявність транспортних коридорів через її територію, розгалужена транспортна мережа, а також глобалізаційні й інтеграційні процеси світових економік. Водночас, як свідчать і наукова думка, і практика, транзитний потенціал України реалізується не більше, ніж на 60 % від реального рівня, що спричинено низкою стримуючих факторів, до яких належить, зокрема, і недостатній розвиток логістичного комплексу України і ринку логістичних послуг на вітчизняних теренах. Разом з тим, впровадження інструментів і механізмів логістики є одним з перспективних шляхів підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу України. Логістичний комплекс України перебуває у періоді інтенсивного формування, який, до того ж, характеризується динамічними процесами трансформації структури попиту і пропозиції логістичних послуг, спричиненими, в тому числі, і складною внутрішньополітичною ситуацією у східних регіонах країни. Завдання підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу України вимагає більш глибоких і детальних досліджень процесів формування і розвитку логістичного комплексу України, виявлення сучасних тенденцій його структурних і якісних трансформацій, визначення шляхів нарощування логістичного потенціалу України як важливої складової її транзитного потенціалу.

Проблеми функціонування транспортної системи, транзитного потенціалу і його ролі у стратегічному розвитку економіки України, впливу глобалізації на розвиток національної економіки в цілому та на розвиток транспортних систем як складової транзитного потенціалу досліджувались багатьма авторами, серед яких: С. Джулай [1], В. Дикань [2], О. Мініна [3], Ц. Огонь [4], та ін. Впровадження сучасних комбінованих логістичних технологій стали предметом дослідження таких вчених, як: К. Гамаюнов [5], М. Попова [6] та ін. Разом з тим, комплексні дослідження логістичних аспектів реалізації транзитного потенціалу України практично відсутні, що стримує розвиток теоретичних, методичних, організаційних засад розвитку логістики у системі транзитного потенціалу України.

Метою статті є дослідження стану і обґрунтування напрямів розвитку логістичної складової транзитного потенціалу України.

За оцінками спеціалістів, структура ринку логістичних послуг складається з внутрішніх поставок (45 %), контрактної логістики і міжнародних перевезень (по 25 % відповідно) і митно-брокерського обслуговування (5 %) [7]. Логістика як сфера діяльності поступово набуває ознак самостійної галузі, яка має досить значні обсяги виробництва: за різними оцінками від 31 до 37 млрд. євро на рік (для порівняння: металургія – 23,8 млрд. євро, машинобудування – 13,6 млрд. євро, обробна промисловість – 8,9 млрд. євро на рік) [8]. І обсяги ці щорічно зростають.

Разом з тим, у рейтингу Всесвітнього банку за показником ефективності логістики (Logistics Performance Index – LPI), визначеному у 2010 році, Україна посідала лише 102 місце з 155 країн (для порівняння: Білорусь – 74, Росія – 99). Ще більш показовими є рейтинги України за основними параметрами ефективності логістики: діяльність митної служби – 97 місце; компетентність логістики – 90; міжнародні перевезення – 83; «трекінг і трейсинг» – 80; інфраструктура – 74; своєчасність доставки – 55; внутрішні витрати на логістику – 21 місце [9]. Ці дані вже самі по собі окреслюють проблемні зони української логістики в цілому,

однак логістичне супроводження міжнародних транзитних перевезень, зокрема, вантажних, має свою специфіку. В табл. 1 представлені узагальнені дані стосовно відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту в Україні.

Таблиця 1

Відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту в Україні

Рік	Вид транспорту						
	Залізничний		Морський		Автомобільний		Разом
	тис. т	%	тис. т	%	тис. т	%	тис. т
1995	99 332,3	31,6	3 127,0	0,9	211 808,3	67,4	314 268,5
1996	88 667,6	36,0	2 149,0	0,8	155 498,0	63,1	246 315,3
1997	92 111,5	39,8	2 775,0	1,2	136 426,6	59,0	231 313,6
1998	92 253,4	42,6	1 707,0	0,8	122 539,5	56,6	216 500,3
1999	95 618,9	43,4	1 104,7	0,5	123 360,4	56,0	220 084,1
2000	99 003,7	44,0	327,1	0,15	125 269,7	55,8	224 600,5
2001	99 278,5	43,3	210,2	0,1	129 720,3	56,6	229 209,3
2002	101 536,6	41,1	13,0	-	145 651,6	58,9	247 201,5
2003	110 318,4	44,5	88,8	0,05	137 674,4	55,5	248 081,9
2004	118 159,0	44,6	-	-	147 064,8	55,4	265 224,1
2005	110 086,0	39,2	-	-	170 462,9	60,8	280 549,3
2006	113 779,7	38,4	-	-	182 492,7	61,6	296 272,9
2007	117 961,7	38,5	94,7	0,05	188 540,2	61,5	306 597,0
2008	110 976,4	38,8	321,4	0,1	174 848,9	61,1	286 147,2
2009	87 602,6	39,9	198,3	0,1	131 718,3	60,0	219 519,7
2010	94 960,1	38,8	288,1	0,1	149 763,9	61,1	245 012,5
2011	102 511,0	38,1	312,0	0,1	166 284,0	61,8	269 107,1
2012	99 022,4	36,2	288,6	0,1	174 406,7	63,7	273 717,8

Аналіз виявляє стійку тенденцію до зменшення вантажоперевезень залізничним транспортом упродовж останніх п'яти років і, відповідно, зростання перевезень автомобільним транспортом. Частка авіаційного транспорту у відправленнях вантажів в Україні настільки незначна (на рівні 0,0003 %), що на неї можна не зважати. Переваги автомобільного транспорту (висока доступність, велика маневреність і гнучкість, висока швидкість доставки, можливість використання різних маршрутів, високе збереження вантажу, широкий вибір найбільш придатного перевізника, менш жорстокі вимоги до упакування) сьогодні доповнюються розвитком електронної комерції, що супроводжується виникненням малотонажних товарних потоків різної спрямованості до малих населених пунктів і іншими факторами, які виводять автомобільний транспорт на перший план. Однак низька продуктивність, залежність від дорожніх та погодних умов, відносно висока собівартість перевезень на далекі відстані, притаманні автомобільному транспорту, обумовлюють необхідність прискореного розвитку мультимодальних та інтермодальних перевезень, що значно ускладнює логістику.

З усього комплексу логістичних послуг, які надаються в Україні, найбільш розвиненими є транспортні логістичні послуги: експедиторські, автомобільні, залізничні і авіаперевезення. Послуги складування перебувають у розділі проблемних, зокрема, пакування вантажів, збері-

гання, обробка. Комплекс супровідних послуг (консультування, страхування, оптимізація вантажопотоків, управління замовленнями) перебувають на стадії розвитку [8]. Зауважимо також, що лише 42,2 % транспортно-експедиторських компаній надають одну з основних логістичних послуг – послугу інтермодальних перевезень. Комплекс логістичних послуг, що надаються логістичними операторами в Україні, досить ґрунтовно досліджений в роботі [8], і доповнений станом на вересень 2014 року показаний в табл. 2.

Таблиця 2

Комплекс послуг, що надаються логістичними операторами в Україні

Вид послуги	транспортно-експедиторські компанії	складські оператори
	Частка компаній, %	
Автомобільні перевезення	94,1	64,7
Залізничні перевезення	76,5	41,2
Авіа-перевезення	64,7	35,3
Річкові перевезення	47,1	17,6
Морські перевезення	47,1	23,5
Управління і контроль перевезень	88,2	58,8
Кур'єрські послуги	56,4	29,4
Експедиторські послуги	94,1	70,6
Доставка «just-in-time»	80,8	41,2
Доставка за власною мережею розподілу	62,3	5,9
Доставка за допомогою міжнародних транспортних агентів	94,4	35,3
Зберігання	58,8	100
Обробка й пакування вантажів	100	76,5
Крос-докінг	76,5	70,6
Митні послуги	71,1	47,1
Консультування в області логістики	88,2	58,8
Оптимізація вантажопотоків	70,6	52,9
Управління замовленнями від імені клієнта	47,1	35,5
страхування	58,8	47,1
Інші послуги	29,4	1,8

Незважаючи на досить великий комплекс логістичних послуг, які надаються логістичними операторами в Україні, на жаль, як уже зазначалося, залишається проблема їх якості. І хоча Україна останніми роками піднялася у рейтингу на 36 пунктів і посідає 66 місце, для українських міжнародних транзитних вантажоперевезень значною проблемою залишається простежування вантажів протягом усього періоду транспортування.

Ефективний трекинг дозволяє, по-перше, підвищити якість оперативного управління поставками завдяки можливості визначення місця знаходження вантажів, диспетчеризації і навігації, скороченню простоїв на прикордонних переходах і терміналах, оперативним повідомленням з траси маршрутів, скороченню часу виконання оперативних складських

і дистрибутивних операцій, по-друге, підвищити якість планування і надійність поставок шляхом ситуаційних коригувань на основі ідентифікації проходження заданого маршруту, швидкості руху, вмісту і стану контейнерів тощо. Таким чином, зі зростанням обсягів послуг «трекінг і трейсинг» відповідно зростатиме потреба у наданні логістичних інформаційно-консалтингових послуг в процесі реалізації транзитного потенціалу України. Більше того, впровадження відповідних систем і процесів для логістичних операторів сьогодні об'єктивно перетворюється на обов'язкову умову конкурентоздатності.

На даний час в Україні лише близько 6 % підприємств можуть бути віднесені до 3PL-провайдерів, а до 4PL-провайдерів – 1 %. Однак лише останні здатні застосовувати системний підхід до управління всіма логістичними процесами замовника, координувати дії фокусної компанії і її основних контрагентів у ланцюзі поставок, забезпечуючи їх ефективну взаємодію на основі обміну даними в реальному режимі часу з використанням інформаційних систем і технологій.

Серед причин, що зумовили вкрай обмежену кількість 4PL-провайдерів в Україні слід виділити наступні. По-перше, переважна більшість організацій, які здійснюють діяльність у сфері логістичних послуг, присутні на ринку менше 10 років, а третина – менше 5 років. Недостатній досвід роботи і обмежена кількість контрагентів не дозволяють здійснити перехід до управління всіма логістичними процесами замовника, а спонукають на перших етапах фокусуватися на окремих видах логістичних послуг.

По-друге, на ринок логістичних послуг виходять компанії, які тривалий час діяли у суміжних галузях. Цей процес пов'язаний з поступовим скороченням попиту на послуги дистриб'юторів, витісненням компаній проміжних ланок роздрібних товаророзподільчих ланцюгів тощо. Частина з них намагається переорієнтуватися на надання логістичних послуг широкого спектру, однак мають труднощі через фінансову нестійкість, відсутність кваліфікованих кадрів і досвіду діяльності у цій сфері.

По-третє, на даний час на ринку логістики присутні значна кількість достатньо потужних і досвідчених іноземних компаній, які надають українському бізнесу комплексні логістичні послуги, і конкурувати з ними вітчизняним логістичним підприємствам досить складно. До того ж, саме іноземні компанії більшою частиною забезпечують логістичне супроводження іноземних товаровиробників, і посунути їх з ринку логістичних послуг України у цьому сегменті наразі нереально, бо українські логістичні компанії не мають достатніх конкурентних переваг.

По-четверте, для 4PL-провайдерів на ключові ресурси перетворюються володіння IT-технологіями і наявність високого класу спеціалісти у цій сфері. Для вітчизняних логістичних компаній це надскладний вид бізнесу через недостатню загальну розвиненість інформаційних систем різних класів і стандартів. Крім того, для переважної більшості клієнтів в Україні розвиток IT-сервісів, наприклад, управління серверною інфраструктурою, інтеграції програмно-апаратних систем, підтримки центрів обробки замовлень і баз даних, є дуже складними завданнями не тільки з технічної, але й з психологічної точки зору, особливо передавання їх у аутсорсинг через побоювання витоку інформації про клієнтську базу і комерційні таємниці. Разом з тим, розвиток схем мультимодальних і інтермодальних перевезень як напрям підвищення реалізації транзитного потенціалу України є надзвичайно перспективним, тому мають бути передбачені заходи його державної підтримки.

ВИСНОВКИ

Таким чином, на основі дослідження логістичної складової транзитного потенціалу України можуть бути визначені напрями її розвитку, які дозволять не тільки надати прискорення розбудові логістичного комплексу країни, але й спрямувати цей процес на забезпечення реалізації транзитного потенціалу.

До таких напрямів слід віднести:

- підвищення якості логістичного обслуговування;
- стимулювання до зростання обсягів надання послуг «трекінг і трейсинг» логістичними операторами України у комплексі з логістичними інформаційно-консалтинговими послугами;
- розвиток ІТ-технологій, пов'язаних з інформаційною підтримкою логістичних операцій і послуг і забезпеченням безпеки даних;
- удосконалення нормативно-правової бази аутсорсингу та інсорсингу логістичних послуг.

Окремо слід підкреслити нагальну необхідність підвищення рівня професійної підготовки кадрів в області логістики. Особливо це стосується рівня практичної підготовки, чому можуть сприяти: оновлення змісту програм підготовки фахівців з логістики і збільшення кількості годин практичної підготовки; залучення до проведення навчальної діяльності фахівців – практиків; розвиток системи стажування на провідних підприємствах у сфері логістики (включаючи зарубіжні) тощо.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Джулай С. В. Транзитний потенціал України: сучасний стан та проблеми використання [Електронний ресурс] / С. В. Джулай, С. С. Шаповал – Режим доступу : <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=2406>.
2. Дикань В. Л. Перспективи розвитку економіки України в умовах формування міжнародних транспортних коридорів в системі мирової глобалізації економіки / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 42. – С. 144 – 149.
3. Мініна О. В. Особливості реалізації транзитного потенціалу України на сучасному етапі / О. В. Мініна // Український соціум. – 2010. – № 4. – С. 155 – 166.
4. Огонь Ц. Г. Транзитний потенціал та доходи бюджету України / Ц. Г. Огонь // Вісник Української академії банківської справи. – 2011. – № 2. – С. 32 – 38.
5. Гамаюнов К. Мультиmodalний транспортно-логістический узел – Минеральные Воды : Концепция развития [Электронный ресурс] / К. Гамаюнов. – Режим доступа : http://e-lib.kazntu.kz/sites/default/files/articles/02_bektenov_2009_4.pdf.
6. Попова М. А. Проблемы и перспективы развития транспортно-логістического сервиса международных грузоперевозок в Украине / М. А. Попова, М. М. Кузнецов // Мировое хозяйство XXI века: проблемы и векторы развития: научно-аналитический сборник. – Симферополь, 2012. – № 1. – С. 14 – 17.
7. Глушенко Т. М. Аналіз розвитку логістичних послуг на сучасному світовому ринку / Т. М. Глушенко // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Економічні науки, 2014. – випуск 6, частина 1. – С. 169–171.
8. Ібрагімхалілова Т. В. Потенціал розвитку ринку транспортно-логістичних послуг в Україні [Текст] / Т. В. Ібрагімхалілова // Ефективна економіка : Електронне наукове фахове видання. – Дніпропетровськ : Дніпропетровський державний аграрно-економічний університет, 2011. – № 5 – Режим доступу : <http://www.econotyu.nauka.com.ua/?op=1&z=1352>.
9. Выдержки из доклада директора ДП «Кюне и Нагель» В. Шкурбана на II Международном логистическом конгрессе «Логистика – ключ к развитию» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : ukrlogistica.com.ua/number.php?id=64/ – Назва з екрану.