

УДК 658

ЕФЕКТИВНІСТЬ МІЖНАРОДНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ ЯК СКЛАДОВОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ

Шульгіна Л.М., Хажанець В.В.

Національний університет України

«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»

У статті проаналізовано підходи до трактування логістики як науки і сфери відносин. Визначено роль і місце транспортної логістики у логістичній системі. Зазначено, що саме на транспортну складову припадає понад 50% витрат логістичного бізнесу. З'ясовано предмет, цілі та завдання транспортної логістики. Проведено аналіз видів транспорту загального користування за ефективністю доставки вантажів та перевезення пасажирів за такими критеріями як швидкість, доступність, надійність, вантажопідйомність, частота та дешевизна.

Ключові слова: логістика, логістична система, транспорт, транспортна логістика, транспорт загального користування, оптимізація транспортних перевезень, ефективність видів транспорту.

Постановка проблеми. Загострення конкурентної боротьби на світових ринках товарів і послуг обумовлює пошук шляхів підвищення ефективності міжнародного бізнесу. Одним із них є використання менеджменту міжнародної транспортної логістики. Це передбачає дослідження місця транспортної логістики в системі менеджменту, обґрунтування заходів її використання для зміцнення конкурентних позицій суб'єктів господарювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вагомий внесок в сучасне розуміння та розвиток організації і управління транспортною логістикою внесли Б.А. Анікін, В.Г. Банько, А.В. Булах, А.М. Гаджинський, А.Г. Кальченко, Т.В. Косарева, Є.В. Крикавський, Я.Ю. Лозовий, Л.Б. Миротіна, О.А. Новиков, М.А. Окландер, В.І. Перейбийніс, Б.В. Шабов та інші. В час стрімких змін

суспільного розвитку вимагає перегляду система оцінювання ефективності транспортної логістичної діяльності.

Виокремлення невирішених частин загальної проблеми. Перед вітчизняними фахівцями постають завдання оцінки доцільності впровадження та визначення ступеня адаптації цього досвіду стосовно практики зовнішньоекономічної діяльності українських підприємств.

Мета дослідження – проаналізувати ефективність міжнародної транспортної логістики як складової логістичної системи.

Виклад основного матеріалу. Головна особливість міжнародної логістики полягає переважно в самому процесі транспортування вантажу від його творця до кінцевого споживача. Таким чином, перед тим як здійснити перевезення товарів з однієї держави в іншу, сам вантаж зобов'язаний

буде пройти велику кількість митних процедур та перевірок, причому як на кордоні іноземного, так і своєї власної держави-виробника.

Світовий банк надав звіт «Налагодження зв'язків для підвищення конкурентоспроможності», у якому оцінив країни світу відповідно до індексу ефективності логістики (LPI) 2016. Чільну позицію за показниками ефективності логістики вдруге поспіль посіла Німеччина.

Ефективність логістики країни залежить від безлічі чинників, зокрема інфраструктури, нормативної бази, заходів політики, географічного положення та політичної економії [1].

Індекс ефективності логістики (LPI) використовується для вимірювання ефективності міжнародних ланцюгів постачання. Дослідження охоплює понад 160 країн світу. Країни оцінюються в п'ятибальній системі за декількома окремими характеристиками логістичної сфери, як-от: ефективність митної обробки вантажу, можливість організації міжнародних вантажовідправлень, ефективність місцевої логістичної інфраструктури, контроль і відстеження міжнародних вантажовідправлень, витрати на логістику всередині країни, своєчасність доставки вантажів у пункти призначення, інформують Економічні Відомості.

Результати звіту свідчать, що список країн з найкращими показниками LPI залишається стабільним з 2010 р. Домінуючими країнами логістичної галузі залишаються Німеччина, Нідерланди та Сінгапур. Нижні рядки рейтингу посідають країни з уражливою економікою, уражені збройними конфліктами, стихійними лихами або політичною нестабільністю, та країни з географічними обмеженнями.

Перші місця логістичного рейтингу посіли Німеччина, Люксембург, Швеція та Нідерланди. Крім них десятку лідерів за показниками LPI довершують Сінгапур, Бельгія, Австрія, Великобританія, Гонконг і США. Китай опинився на 27-му місці (на одну сходинку вище рейтингу 2014 р.). Індія (найбільш швидкозростаюча економіка) не потрапила в першу 30-ку, однак опинилася на 35-му місці, що на 19 позицій вище її показника 2014 року. Україна – на 80-му місці (2014 р. – 61-е місце). Росія – на 99-му (2014 р. – 90-е місце), Білорусь – на 120-му (2014 р. – 99-е місце). Завершують список: Екваторіальна Гвінея, Мавританія, Сомалі, Гаїті та Сирія [4].

Якщо розглядати бали за кожною характеристикою окремо, найгірше Україну оцінено з митного оброблення вантажів (2,30 бала проти 4,12 у Німеччини), це 116-те місце в списку, згідно з рейтингом за окремою характеристикою. Найкраще Україну оцінили за своєчасністю доставки вантажів до пунктів призначення (3,51 бала проти 4,45 у Німеччини), це 54-те місце в списку. Загалом за п'ятибальною системою у 2016 р. Україна отримала 2,74 бала. Лідером регіону за логістичною ефективністю стала Угорщина (31-е місце, 3,43 бала; 2014 р. – 33-е місце).

Динаміка обсягів перевезень автомобільним транспортом, свідчить про незначні зміни за період 2000-2013 рр. Вантажообіг автомобільного транспорту збільшився у 2013 р. порівняно із 2000 р. на 16,3%, а пасажирообіг – на 17,8%.

Залізничний транспорт утримує перше місце у структурі світового вантажообігу, стабіль-

но нарощуючи обсяги перевезень. За період 2000–2008 рр. вантажообіг залізничного транспорту зріс на 67,4%, тоді як пасажириобіг – на 41,6%. Отже, зростання вантажообігу залізничного транспорту випереджало зростання пасажирообігу на 2,7% (відповідний коефіцієнт випередження дорівнює 1,027). У 2013 р. під впливом економічної кризи вантажообіг залізничного транспорту порівняно із 2012 р. скоротився на 11,9% [2].

Структура світового вантажообігу залізничного транспорту свідчить, що, за даними 2013 року, найбільшу частку в структурі вантажообігу займають Азія та Океанія – 38,6%, Америка – 33,1% і країни Європи – 26,8%. У світі країнами-лідерами за показником вантажообігу залізничного транспорту залишаються США (2,8 трлн. т-км у 2009 р.; у структурі національного вантажообігу займає найбільшу частку – 42,6%), Китай (2,2 трлн. т-км) та Росія (2 трлн. т-км). Динаміка і структура світового пасажирообігу свідчить про стабільне зростання його обсягів, особливо в таких регіонах, як Азія і Океанія (22,2% у 2012 р. порівняно із 2008 р.) та Америка (5,5%).

Найбільша частка (74,2%) припадає на країни Азії і Океанії. За даними 2009 року, найбільший пасажирообіг серед країн зазначених регіонів мають країни ЄС (662,2 млрд. пас-км), Китай (394,6 млрд. пас-км) та Японія (396 млрд. т-км).

У структурі пасажирообігу більшості країн світу залізничний транспорт займає незначну частку, поступаючись автомобільному й авіаційному транспорту. У країнах ЄС його частка становить лише 6,2%. На залізничний транспорт у структурі пасажирських перевезень припадає лише 0,3%, тоді як на автомобільний та авіаційний транспорт – 85,2% і 11,1% відповідно. У США автомобільний та авіаційний транспорт займають 82,7% та 9% відповідно. У структурі китайського пасажирообігу залізничний транспорт посідає другі позиції – 34,5%, поступаючись тільки автомобільному транспорту, питома вага якого складає 52,8% [1].

Зовсім незначну частку в структурі світового вантажо- та пасажирообігу серед внутрішніх видів транспорту займає внутрішній водний транспорт – його питома вага у світовому вантажообігу дорівнює 4%. В Європі внутрішнім водним транспортом, за даними 2012 року, перевезено 500 млн. т вантажів, у США – 800 млн. т, в Азії найбільшою у світі річкою Янцзи (Китай) перевозиться більш як 1,2 млрд. т щорічно [3].

Автомобільний, залізничний та внутрішній водний транспорт забезпечують перевезення вантажів у внутрішньоконтинентальних транспортних системах, тоді як головна роль у транспортуванні вантажів і пасажирів у міжконтинентальному сполученні належить морському та авіаційному транспорту відповідно.

Морськими маршрутами останні роки перевозиться понад 80% усіх зовнішньоторговельних вантажів. У 2012 р. обсяги морської торгівлі товарами склали 7,84 млрд. тонн, що на 4,5% менше, ніж у 2010 р., та на 1,8% менше за аналогічний показник 2008 р. Динаміка вантажообігу світового морського транспорту свідчить про стабільне збільшення обсягів вантажообігу, який за період 2003–2012 рр. щорічно зростав на 927 млрд. т-миль, або на 3,5% [2].

Результати аналізу регіональної структури морських перевезень світу (за експортними вантажопотоками) свідчать, що найбільшу частку в ній займають країни Азії, що розвиваються, – 39,1%. Це пов'язано з активним випереджувальним світові показники розвитком економіки Китаю, Індії та Індонезії. На розвинені країни у структурі морських перевезень світу припадає 31,2%, з яких 17% – частка Північної Америки та країн Західної Європи. Найшвидшими темпами за період 2006–2012 рр. зростали обсяги перевезень вантажів морським транспортом країн із перехідною економікою (22,3% порівняно із 2006 р.) і Північної Америки (14,9%) [2].

Світовий повітряний транспорт характеризується високою концентрацією та є найбільш глобалізованою галуззю транспорту, в якій великі виробничі підприємства належать до транснаціональних корпорацій. Майже 50% перевезень пасажирів, вантажів і пошти на міжнародних та внутрішніх лініях виконується компаніями США (33,6%), Японії (5,9%) і Німеччини (4,6%). Найбільші 30 компаній світу здійснюють 70% загальносвітового вантажообігу на регулярних лініях.

Серед десятки найкрупніших авіакомпаній світу шість є американськими: American Airlines, Delta Airlines, United Airlines, Northwest Airlines та Southwest Airlines [5].

З 2007 по 2016 рр. динаміка показника LPI по Україні була такою: найбільший показник країна продемонструвала 2014 р. (61-е місце, 2,98 бала), найменший – 2010 р. (102-е місце, 2,57 бала; хоча у 2007 р. країна посіла 73-є місце з нижчим сумарним балом 2,55). Причому найгірший показник серед усіх оцінюваних характеристик Україна демонструвала за митним обробленням вантажів з 2007 по 2016 рр., виключаючи 2014 р.

Індекс ефективності логістики допомагає особам, що визначають економічну політику, наочно порівняти результати своєї країни та подібних до неї країн щодо переміщення товарів між країнами та налагодження зв'язків з глобальними ланцюгами постачання.

Американське суспільство управління виробництвом і запасами APICS (American Production and Inventory Control Society), що розробило в 60-их роках XX століття алгоритм MRP, а потім розвело його до так названого MRP у замкнутій петлі (MRP closed loop), а потім – до MRP II, офіційно опублікувало в 1989 р. документ «MRP II Standard System». Цей документ описує функції, які повинна реалізовувати система класу MRP II [1].

Концепція MRP II була пізніше розширена до MRP II+, а також ERP. У цей час під терміном MRP II розуміють як розширений алгоритм планування виробництва й потреб у відповідних коштах, так і стандарт, розроблений APICS, у якому центральну позицію займає алгоритм MRP II.

Планування коштів підприємства ERP є класом інформаційних систем, що забезпечують управління підприємством, або взаємодію групи підприємств, що співробітничать між собою, шляхом нагромадження даних, а також надання можливості виконання операцій з зібраними даними. Процес підтримки прийняття рішень може реалізовуватися для всіх рівнів управління

або їхньої частини і полегшує оптимізацію використання коштів підприємства, а також процесів, що реалізуються всередині підприємства.

Згідно з основними висновками експертів, розрив між LPI країн з високим рівнем доходу та країн з низьким рівнем доходу становить у середньому близько 45%. Якщо раніше фахівці свідчили, що розрив скорочується завдяки зростанню показників країн з низьким рівнем доходу, у 2016 р. ця тенденція змінилася, і розрив між країнами з різним рівнем доходу став більшим.

Безперервність транскордонного постачання товарів може прямо залежати від прагнення проводити реформи та впроваджувати передову практику і політику. Переконаливим прикладом безумовно позитивного впливу таких змін політики на ефективність ланцюгів постачання може бути, наприклад, створення Єдиної митної території Східноафриканського співтовариства, що дало змогу різко скоротити тривалість митного оформлення в регіональних коридорах [4].

Розвиток інфраструктури залишається основною проблемою для країн, незалежно від рівня доходу. Однак темпи розвитку інфраструктури в країн-лідерів на порядок вищі, ніж у країн, що завершують список. Щодо систем прикордонного контролю, їхнє реформування – пріоритетне завдання для країн нижніх рядків рейтингу, а надто для країн, що розвиваються, з низьким рівнем доходу та географічними обмеженнями.

Згідно з думкою експертів World Economic Forum (WEF), падіння показників ряду країн рейтингу залежить в основному від двох причин: транспортної інфраструктури та якості логістичних послуг (включаючи транспортних операторів і митних брокерів). Специфічні проблеми мають і країни з несприятливою географією (наприклад, без виходу до глобальних водних маршрутів).

Однак найбільше занепокоєння серед експертів галузі викликає проблема надійності ланцюга постачання. Цей показник може вважатися важливішим, ніж швидкість. Ключем до забезпечення надійності залишається ефективність митної роботи. Однак з огляду на тенденцію до світової дезінтеграції цей чинник не дає змоги поліпшувати показник надійності [3].

Висновки і пропозиції. Аналіз показав важливість ефективного розвитку транспортної логістики. Основна частина витрат в логістичній діяльності припадає на транспортну складову. Встановлено, що найбільшу питому вагу у структурі транспортних послуг загального користування займає автомобільний транспорт. Для подальшого ефективного розвитку транспортної логістики важливими є комплексність та узгодженість при прийнятті рішень: єдність технічної, технологічної, економічної, інформаційної та управлінської складових. При виборі виду та типу транспортного засобу необхідно враховувати його позитивні та негативні характеристики і розраховувати ймовірні ризики втрат чи недоотримання прибутку.

Перспективи подальших наукових розробок у даному напрямі полягають в обґрунтуванні системного механізму управління транспортними логістичними операціями. Пошук шляхів та можливостей модернізації основних засобів та інфраструктури транспортної логістики.

Список літератури:

1. Бауэрсокс Д.Дж. Логистика. Интегрированная цепь поставок [Текст] / Д.Дж. Бауэрсокс, Д.Дж. Клосс. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2008. – 640 с.
2. Міжнародна науково-практична конференція «Логістичні системи: глобальний, національний, регіональний та локальний виміри» та II Польсько-українська конференція з питань трансграничних транспортних перевезень: тези доповідей науково-практичних конференцій (15-16 травня 2014 р.) / відп. ред. Л.Л. Ковальська. – Луцьк: СПД Гадяк Ж.В., друкарня «Волиньполіграф'ТМ». – 2014. – 124 с.
3. Сокур І.М. Транспортна логістика: навч. пос. [для студ. вищ. навч. закл.] / І.М. Сокур, Л.М. Сокур, В.В. Герасимчук. – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 222 с.
4. Сток Дж.Р. Стратегическое управление логистикой [Текст] / Дж.Р. Сток, Д.М. Ламберт. – М.: ИНФРА-М, 2015. – 797 с.
5. Харрисон А. Управление логистикой: Разработка стратегий логистических операций [Текст] / А. Харрисон, Р. ван Хоук. – Д: Баланс Бизнес Букс, 2017. – 368 с.

Шульгина Л.М., Хажанец В.В.

Национальный университет Украины

«Киевский политехнический институт имени Игоря Сикорского»

ЭФФЕКТИВНОСТЬ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ КАК СОСТАВЛЯЮЩЕЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

Аннотация

В статье проанализированы подходы к трактовке логистики науки и сферы отношений. Определены роль и место транспортной логистики в логистической системе. Указано, что именно на транспортную составляющую приходится более 50% расходов логистического бизнеса. Выяснено предмет, цели и задачи транспортной логистики. Проведен анализ видов транспорта общего пользования по эффективности доставки грузов и перевозки пассажиров по таким критериям как скорость, доступность, надежность, грузоподъемность, частота и дешевизна.

Ключевые слова: логистика, логистическая система, транспорт, транспортная логистика, транспорт общего пользования, оптимизация транспортных перевозок, эффективность видов транспорта.

Shulgina L.M., Khazhanets V.V.

National University of Ukraine

«Kiev Polytechnic Institute I. Sikorsky»

EFFICIENCY OF INTERNATIONAL TRANSPORT LOGISTICS AS A COMPONENT LOGISTIC SYSTEM

Summary

Approaches to the interpretation of logistics as a science and sphere of relations are analyzed in the article. The role and place of transport logistics in the logistic system is determined. It is noted that transport component accounts for more than 50% of expenses of logistics business. The object, goals and objectives of transport logistics are found out. The analysis of the types of public transport on the efficiency of cargo delivery and passenger transportation according to such criteria as speed, accessibility, reliability, load capacity, frequency and low cost.

Keywords: logistics, logistics system, transport, transport logistics, general-purpose transport, optimization of transport, efficiency of modes of transport.