

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ

Шульгіна Л.М., Хажанець В.В.

Національний університет України

«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»

У статті проаналізовано загальні засади розвитку транспортної логістики в Україні. Означено основні чинники, що визначають логістичну діяльність та впливають на вибір виду транспорту. Проведено аналіз перевезення вантажів за видами транспорту та окреслено в ньому місце автомобільного транспорту. Важливе місце у дослідженні займає оцінка транзиту вантажів автомобільним транспортом територією України з аналізом основних напрямків та держав-учасниць. У дослідженні сформульовані основні завдання транспортної логістики.

Ключові слова: транспортна логістика, транспортна інфраструктура, транзит, транзитний потенціал.

Постановка проблеми. Розбудова та розвиток транспортно-логістичної системи (далі – ТЛС) України значною мірою обумовлюється її європейським напрямом інтеграції. Досвід країн Західної Європи та Північної Америки свідчить, що розвиток логістики та транспортного сектору дає змогу зменшити загально логістичні витрати майже на 12-35%, транспортні витрати – на 7-20%, витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи та збереження матеріального потоку – на 15-30%, а також прискорити швидкість обігу матеріальних ресурсів на 20-40% та скоротити їх запаси на 50-200%. Координацію технологічної, технічної та організаційно-економічної взаємодії між усіма функціональними ланками у таких країнах забезпечує відповідна логістична система, яка створює взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах руху вантажних потоків [1, с. 208]. Ці аспекти зумовлюють **актуальність дослідження** розвитку ТЛС України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням розвитку логістики, і зокрема транспортної логістики, присвячені роботи таких вітчизняних та зарубіжних вчених: Д. Бауерсокс, Д. Клосс, Д. Ламберт, С. Ленглі, К. Мельцер, І. Шнайдер, М. Данько, В. Зубенко, Т. Маселко, А. Новікова, О. Палант, В. Панкратов, К. Плужніков, Н. Полянська, І. Семененко, В. Сергеев, І. Смирнов, Н. Шаповал.

Виокремлення невирішених частин загальної проблеми. Поза увагою науковців у комплексі загальних проблем розвитку ТЛС України залишилися питання її розвитку шляхом участі у міжнародних транспортних проєктах, зокрема, транспортно-регіональних проєктах ЄС та сама логістика.

Мета дослідження – проаналізувати сучасні тенденції розвитку транспортної логістики в Україні.

Виклад основного матеріалу. З початку 2000-х рр. перевезення вантажів автомобільним транспортом лише зростали. Так, якщо у 2000 р. було перевезено 939 млн. тонн, то уже в 2005 р. 1121 млн. тонн, надалі зростання продовжилось. Лише у 2014 р. відбулось скорочення – 1131 млн. тонн. Так, тимчасова втрата контролю над частиною територій негативно позначилась на вантажних перевезеннях та господарстві кра-

їни в цілому. У 2014 р. автомобільним транспортом було перевезено 70% загального обсягу вантажів. Окрім автомобільного до 2014 р. позитивну динаміку зростання обсягів перевезень продемонстрував лише залізничний транспорт [8].

Експорт продукції групи «А», забезпечує куди більший прибуток ніж продукція харчової чи лісової та деревообробної промисловості. Це можна пояснити тим, що продукція лісової та деревообробної промисловості – це головним чином пелети та пиломатеріали, а харчової – продукти та напої. Натомість у східних областях України – це здебільшого обладнання чи сільськогосподарські машини. Викладене вище свідчить про неефективність, застарілість та сировинну спрямованість галузевої структури більшості регіонів України.

За даними Державної служби статистики за показниками обсягів експорту у першому півріччі 2016 р. регіони України можна поділити на декілька груп. Першу групу формують області із найбільшими обсягами експорту товарів: Київська, Дніпропетровська, Донецька та Запорізька. Перелічені області за півроку експортували товарів на понад 1 млрд. дол. США. Варто зазначити що, 85% експорту Київського регіону формує місто Київ, решту 15% – область. Важливо, що попри ведення бойових дій на значній території Донецької області, продукція її підприємств залишається затребуваною за межами країни і продовжує приносити значну частку прибутків державі. Отже, перелічені області є тими рушіями розвитку господарства України, що суттєво підтримують та розвивають конкурентоспроможні види діяльності, дозволяють формувати золотовалютний запас та підвищувати загальний рівень соціально-економічного розвитку держави [1].

Другу групу формують області із обсягами (0,5-1 млрд. дол. США): Полтавська, Миколаївська, Одеська, Львівська, Закарпатська та Харківська області. Ці регіони, формують другий «ешелон» господарства України і за раціонального використання наявних фінансових, людських та природних ресурсів, мають всі шанси стати лідерами за досліджуваними показниками.

Третю групу складають Вінницька, Волинська, Сумська, Луганська та Івано-Франківська області із показниками (0,25-0,5 млрд. дол. США). Ці регіони мають посередні показники та потребують цілого ряду заходів із покращення інвес-

тиційного клімату для зростання обсягів конкурентних видів діяльності [7].

До четвертої групи областей відносяться Черкаська, Житомирська, Кіровоградська, Чернігівська, Рівненська, Тернопільська, Хмельницька, Херсонська та Чернівецька області. Вище перелічені регіони України експортували товарів всіма видами транспорту на суму менше 0,25 млрд. дол. США. Вони потребують значних капіталовкладень у виробництво для зростання їх промислових потужностей [5].

У структурі експорту за видами транспорту лідирує залізничний, автомобільний становить лише близько 5%, на решту припадає менше 1%. У структурі імпорту понад половину становить залізничний, автомобільний та трубопровідний – близько по 15% кожний. Річковий, морський та авіаційний – менше 1%. У структурі транзиту лідирує трубопровідний транспорт – 2/3 всіх обсягів; залізничний – близько 30%, автомобільний – понад 5%, решта видів транспорту – менше 1% [2].

Європейська Рада наполягає на переорієнтуванні інвестицій в інфраструктуру Транс'європейських мереж, пріоритетні проекти яких є суттєвими елементами для посилення цілісності внутрішнього ринку. Вартість створення Транс'європейської транспортної мережі у період з 2007 по 2020 рр. оцінюється у 600 млрд. євро [4]. Затримки у створенні ефективних транс'європейських зв'язків, зокрема транскордонних ділянок, негативно впливають на конкурентоспроможність Європейського Союзу, держав-членів та периферійних регіонів [5].

Одним з ключових факторів підвищення конкурентоспроможності економіки України є повне використання її транзитного потенціалу, шляхом збереження уже наявних транзитних потоків та появи нових. Тому особливу увагу слід звернути на ті країни, які дуже активно використовують територію України, її транспорту інфраструктуру для транзиту своїх товарів до третіх держав. Так, у 2014 р. було експортовано понад 174 млн. тонн вантажів – 52%, натомість імпорт та транзит становили лише по 18%, та 30% відповідно [5].

Україна найбільше експортує товарів автомобільним транспортом до Російської Федерації, Польщі, Німеччини та Білорусії – понад 500 тис. тонн. Значними є обсяги експорту також до 200 тис. тонн. Від 50-200 тис. тонн товарів Україна експортувала до Нідерландів, Австрії, Румунії, Литви, Грузії, Словаччини, Казахстану, Азербайджану, Бельгії, Болгарії, Великої Британії та Франції. Ці дані свідчать про важливість співпраці нашої держави саме з вище зазначеними країнами, зокрема з позицій розвитку транскордонного співробітництва, удосконалення старих та розроблення, впровадження нових «транспортних коридорів», з метою подальшого поглиблення інтеграційних зв'язків із країнами [4].

Щодо якості транспортного обслуговування, то на сьогодні вже значна частка компаній приймає рішення про використання аутсорсингу, що дозволяє сконцентруватися на їх головній діяльності та підвищувати якість своєї продукції чи послуг. В той же час транспортно-логістичні компанії, спеціалізуючись на перевезеннях, можуть підвищувати якість перевезень та знижувати не

лише транспортні витрати, а й виконувати інші види логістичної діяльності [3].

Важливим елементом розвитку транспорту в Україні є поглиблення зв'язків із країнами, які є сусідами другого порядку зокрема Німеччиною, Чехією, Казахстаном, Австрією, для диверсифікації економічних зв'язків. Країни, що використовують транспортну систему України для транзиту своїх товарів до третіх країн можна розділити на 3 групи. Першу групу формують Туреччина, Російська Федерація та Молдова – понад 500 тис. тонн товарів було транзитованою територією України у 2014 р. Другу групу складають Румунія, Італія, Білорусь та Польща. Обсяги транзиту через Україну сягали 200-500 тис. тонн. В третю групу, з найменшими, але не менш важливими для розвитку економіки України обсягами транзиту, входять Болгарія, Угорщина, Греція, Словенія та Німеччина.

Важливим завданням чи проблемою залишається страхування вантажу і транспортних засобів. В наш час більшість відправників чи одержувачів прагнуть страхувати свої перевезення. Зазвичай, переважає страхування вантажів, а не транспортних засобів з вантажем. Переважно страхівка оформлюється як частка від вартісних показників вантажу (традиційно – 0,15-0,25%), і за умови настання страхового випадку страхова виплат здійснюється в обсязі завданого вантажу шкоди [4].

Одним важливим завданням транспортної логістики є недовантаження рухомого складу. Тут проблематика зводиться до невміння чи небажання комплектувати відправлення за різними вантажовідправниками. Адже, за звичай, перевезення збірних вантажів приносить значний прибуток перевізникам, позаяк для кожного власника зокрема вартість перевезень зменшується несуттєво порівняно з тим, якби його вантаж перевозився окремо.

Висновки і пропозиції. Україна володіє вигідним транспортно-географічним положенням, розвинутою системою транспортної інфраструктури, що за умови оновлення і подальшої розбудови дозволяє стати лідером за обсягами вантажних перевезень у Східній Європі. Результати дослідження свідчать про постійно зростаючий транзитний потенціал України, що говорить про зміцнення конкурентоспроможності держави на міжнародних ринках.

Регіони України є досить диференційованими за обсягами експорту та галузями спеціалізації. Проте Україна потребує якісних перетворень у власній структурі виробництва. Оскільки українська продукція лісової, деревообробної та харчової промисловості, сільського господарства хоч і є доволі конкурентоспроможними на внутрішніх ринках наших сусідів, все ж зазначена продукція має низьку додану вартість, тобто є сировинно-орієнтованою. Все це не дозволяє дотримуватись основних принципів сталого розвитку, а збереження такої ситуації на майбутнє неодмінно призведе до втрати конкурентних позицій держави. Окрім цього нинішня структура українського експорту має обмежені фінансові можливості розвитку господарства.

Основними завданнями уряду мають стати такі: підвищення якості транспортно-дорожньої інфраструктури та розвиток транспортних кори-

дорів, покращення транспортного обслуговування, максимальне завантаження рухомого складу, страхування вантажу і транспортних засобів. Пріоритетними напрямками подальшого розвитку транзитного потенціалу можуть бути: постій-

не оновлення транспортної інфраструктури, приведення її до загальносвітових норм, підписання міжнародних договорів для збільшення транзитного потоку товарів територією країни, проведення внутрішнього ліцензування транспортних засобів.

Список літератури:

1. Брагинський В.В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України [Електронний ресурс]. – <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf>.
2. Дащенко Н.М. Розвиток логістичних центрів на сучасному етапі / Електронний варіант [http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/Upsal/2009_6/09dnmcp.pdf].
3. Іртищева І.О. Види, цілі і процес формування програми змін в логістичній системі / І.О. Іртищева, С.М. Мінакова // Актуальні проблеми економіки. – 2015. – № 3. – С. 155–161.
4. Іртищева І.О. Структура транспортно-логістичної системи України / І.О. Іртищева, С.М. Мінакова, О.А. Христенко // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2015. – № 4. – С. 146–149.
5. Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Маркетинг інновацій і інновацій у маркетингу» (м. Суми, 27-29 вересня 2012 р.) / Сумський регіональний центр інтелектуального розвитку Українська асоціація маркетингу. – м. Суми, 2012. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/29091/1/Rodymchenko.pdf>.
6. План відновлення України. Стратегічний документ 2015–2017. Робоча версія. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://reforms.in.ua/Content/download/Strategic_doc_final%202015-2017.pdf.
7. Стан та перспективи розвитку інфраструктури регіонів України. Дослідження Київ. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.fes.kiev.ua/new/wb/media/InfraSTRUKTURA.pdf>.
8. Чортюк Ю.В. Формування регіональних логістичних систем в Україні [Текст] / Ю.В. Чортюк, А.В. Євдокимов, А.О. Родимченко // Економічний простір: збірник наукових праць. – № 62. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2012. – С. 79–84.

Шульгина Л.М., Хажанец В.В.

Национальный университет Украины

«Киевский политехнический институт имени Игоря Сикорского»

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В УКРАИНЕ

Аннотация

В статье проанализированы общие принципы развития транспортной логистики в Украине. Отмечено основные факторы, определяющие логистическую деятельность и влияют на выбор вида транспорта. Проведен анализ перевозки грузов по видам транспорта и обозначены в нем место автомобильного транспорта. Важное место в исследовании занимает оценка транзита грузов автомобильным транспортом по территории Украины с анализом основных направлений и стран-участниц. В исследовании сформулированы основные задачи транспортной логистики.

Ключевые слова: транспортная логистика, транспортная инфраструктура, транзит, транзитный потенциал.

Shulgina L.M., Khazhanets V.V.

National University of Ukraine

«Kiev Polytechnic Institute I. Sikorsky»

MODERN TRENDS OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT LOGISTICS IN UKRAINE

Summary

The article analyzes general principles of development of transport logistics in Ukraine. The main factors determining the logistical activity and influencing the choice of the type of transport are indicated. The analysis of cargo transportation by types of transport was carried out, and it outlines the place of automobile transport in it. An important place in the study is the assessment of the transit of goods by road transport in the territory of Ukraine with an analysis of the main directions and States parties. The research formulates the main tasks of transport logistics.

Keywords: transport logistics, transport infrastructure, transit, transit potential.