

ності значно зростає роль своєчасного та якісного аналізу фінансового стану підприємств, оцінки їхньої ліквідності, платоспроможності і фінансової стійкості та пошуку шляхів підвищення і зміцнення фінансової стабільності.

References

1. Bilyk M.D. (2007) Finansovyi analiz. K.: KNEU, 2007. - 592 s.
2. Hrynychutskyi V.I. (2012) Ekonomika pidpriemstva. Kyiv: Tsentr uchbovoi literatury.

3. Podolska V.O., Yarish O.V. (2007). Finansovyi analiz. Kyiv: Tsentr navchalnoi literatury.
4. Turylo A.M., Ahapova A.V. (2010). Vyznachennia vidminnostei u sutnosti y otsyntsi katehorii «Ekonomicnyi stan pidpriemstva» i «Finansovyi stan pidpriemstva». Aktualni problemy ekonomiky. № 7. S. 164-168.
5. Shkolnyk I.O. (2016) Finansovyi analiz. Kyiv: Tsentr uchbovoi literatury.

УДК: 658.7:656.2

ПОЙТА І.О., к.е.н.,
ГОРИК-ЧУБАТЮК М.О.
м. Житомир.

ОСНОВНІ ВИКЛИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ

Анотація. В статті розглянуто загальні засади та перспективи функціонування транспортної логістики в Україні, визначено напрями розвитку і заходи для її покращення. Виділено основні проблеми та виклики, які стримують зростання та ефективну роботу транспортної логістики. Проведено аналіз перевезення вантажів за видами транспорту та визначено індекс ефективності логістики України. Зроблено висновок, що поступова цілеспрямована інтеграція транспортного комплексу України до світової транспортної системи шляхом розвитку міжнародних транспортних коридорів може забезпечити не лише додаткові надходження до бюджету, а й стимулювати інвестиційну активність, вдосконалення технологій транспортування, транспортної інфраструктури країни в цілому та економічний розвиток регіонів.

Ключові слова: логістика, транспортна логістика, вантажооборот, логістичний підхід, індекс ефективності логістики, інтеграція.

MAIN CHALLENGES AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT LOGISTICS IN UKRAINE

Pojta I. O., Goryk-Chubatyuk M. O.
Jitomur, Ukraine

Abstract. The article describes the general principles and prospects of the operation of transport logistics in Ukraine, defines directions of development and measures for its improvement. It is stated that over the last few years, all logistics resources have been directed towards overcoming new obstacles caused by political and economic reasons. The high cost of borrowed funds, the depreciation of the national currency immediately increased the "leverage" of logistics decisions, significantly increased the impact of inventory turnover and logistical delays on the financial result of the business. Further development of logistics is inextricably linked with the development of economics, conditions for an inflow of investments, volume and transparency of state regulation. Roads are getting worse every year. The situation with the security of transport is sharpened to the limit, time-consuming and challenging customs procedures remain

The main tasks facing the transport organizations are defined, which include reducing the cost of transportation, improving their quality, shortening the delivery time, harmonious integration in the market of transport services of all types of modern transport through competition, coordinating them in the case of mixed transport, creating a conventional transportation industry—information space. Therefore, transport and logistics systems are a means of integrating the domestic transport complex into international transport and logistics systems by ensuring their forceful interaction. It is concluded that the gradual purposeful integration of UK

Keywords: logistics, transport logistics, cargo turnover, logistic approach, index of logistics efficiency, integration.

Постановка проблеми. В сучасних умовах реформування економіки транспортний сектор забезпечує функціонування і розвиток всіх галузей господарського комплексу України, виступає рушійною силою та фундаментальною основою економічного розвитку. Існуюча конкуренція на ринку транспортних послуг, вимагає використання нових підходів, методики та технологій підвищення якості пропонуванних послуг. Тому, найефективнішим напрямом розвитку транспортного сектору України може бути формування транспортно-логістичної системи країни, яка забезпечує взаємодію всіх учасників транспортно-розподільного процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах під час руху вантажних потоків, а також дає змогу зайняти конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках [7].

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблемам формування та функціонування логістичної системи присвячували роботи, як вітчизняні так і зарубіжні науковці, зокрема: Д. Бауерсокс, М. Данько, О. Декалюк, В. Дикань, В. Зубенко, Д. Клосс, П. Коронівський, Д. Ламберт, І. Левицька, С. Ленглі, Т. Маселко, К. Мельцер, Л. Ніколаєва, А. Новікова, О. Палант, В. Панкратов, К. Плужніков, Н. Полянська, І. Семененко, В. Сергєєв, І. Смирнов, М. Устенко, Н. Шаповал, І. Шнайдер. Разом з тим розглянуті дослідження потребують доповнення і загострення уваги саме на логістичних проблемах, вирішення яких допоможе вивести транспортний комплекс України на якісно новий рівень.

Метою статті є аналіз транспортної логістики України, дослідження основних проблем та перспектив її розвитку.

Виклад основного матеріалу. Транспортна складова є однією з найважливіших компонент логістичної системи, адже впливає не лише на пере-

міщення продукції, а й на її створення, додаючи у собівартість вагому частину витрат.

Враховуючи винятково вигідне транспортно-географічне положення України в центрі Європи, на перетині багатьох міжнародних шляхів, постає завдання забезпечення якомога ефективнішого використання цього положення. Зокрема через створення ефективного механізму регулювання транспортно-експедиційних послуг, що забезпечують зв'язок між власником товару та перевізником. Обираючи засіб доставки певного товару, відправники враховують до шести факторів одночасно. Якщо на першому місці – швидкість доставки – то варто обирати повітряний чи автомобільний транспорт. Якщо ж мета – мінімальні витрати – водний чи трубопровідний транспорт. Найбільше переваг пов'язано з використанням автомобільного транспорту, чим і пояснюється збільшення його частки в обсягах перевезень. Однак остаточний висновок про варіант доставки вантажів ґрунтується на конкретних техніко-економічних розрахунках [3].

Транспортна логістика України формується з різних видів транспорту, кожен з яких має свій вантажопотік, зокрема з вантажного автомобільного транспорту, залізничного, повітряного (авіаційного), водного (морського та внутрішньо водного), трубопровідного транспорту. На вантажопотік кожного з них впливає інфраструктура країни, стан дорожнього покриття, провізна спроможність, маневреність та місткість, швидкість перевезень, особливості пакування та транспортування вантажів, але найголовніше – це витратність та вартість (Табл.1)

За даними Таблиці 1 видно, що обсяги перевезень вантажів у 2018 році збільшилися на 7760,6 тис. т, тобто приріст 2018 р. по відношенню до 2017 р. склав 1.26%. Проте, якщо порівнювати даний показник у розрізі 2016-2017 рр., то у 2017 р.

Таблиця 1

Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту, 2011 – 2018 рр., тис. т.

Види транспорту	Роки:							
	2011р.	2012р.	2013р.	2014р.	2015р.	2016р.	2017р.	2018 р.
Залізничний	858023,7	835556,8	820919,8	711447,5	644296	635538,2	616839,4	624600
Автомобільний	1252390	1259697	1260767	1131312	1020604	1085663	1121673	1240000
Морський	4145,6	3457,5	3428,1	2805,3	3291,6	3032,5	2253,1	3000
Річковий	5720,9	4294,7	2840,5	3144,8	3155,5	3641,8	3640,2	3000
Авіаційний	92,1	122,6	99,2	78,6	69,1	74,3	82,8	100
Трубопровідний	154971,2	128439,8	125941,1	99679,5	97231,5	106729,2	114810,4	97000

Джерело: побудовано авторами на основі даних [4]

його значення зазнало зменшення на 2,94% в порівнянні з 2016 р. Щодо характеристики автомобільного транспорту, то обсяги перевезень вантажів у 2017-2018 рр. збільшуються в порівнянні з попередніми роками, проте не перевищують показники 2011-2013 рр. Неоднозначною є динаміка обсягів перевезень вантажів морським транспортом, що зазнає, то невеликого зростання, то набуває спадного характеру, що в загальному обсязі 2011-2018 рр. набуває переважно сталого характеру. Авіаційний транспорт в країні слабо розвинений в порівнянні з іншими країнами, проте з 2015 р. по 2018 р. значення показника обсягів авіа-перевезень вантажів зазнає сталого зростання. Щодо розвитку трубопровідного виду транспортування вантажів, то у 2018 р. в порівнянні з 2017 р. його обсяги зменшилися на 15,51% . Загалом, на розвиток транспортної логістики країни останнім часом, значно впливає політичне становище та тимчасово окуповані території, показники економічної діяльності яких не включаються в статистичні дані країни.

Проаналізувати сучасну ситуацію на ринку транспортних послуг України найкращим чином дозволяє показник вантажообігу (Табл. 2). Вантажообіг – показник транспортної логістики, який економічно характеризує масу потоку вантажу за певний період часу та визначається добутком маси вантажу, що перевозиться за певний час, на відстань перевезення і вимірюють в тонно-кілометрах.

За даними Таблиці 2 видно, що загальний показник вантажообігу України за різними видами транспорту у 2018 р. зазнав зменшення в порівнянні з 2017 р. на 11,46%. Щодо порівняння 2017 р. та 2016 р., то його значення зросло на 6,05%. У 2015 р. по відношенню до 2014 р. значення зменшилося на 5,91%. Зменшення також спостерігається у 2014 р. в порівнянні з 2013 р. на 11,58% , що в загально-

му свідчить про набуття коливального ефекту в динаміці показника.

Для ширшого аналізу вантажопотоку України, варто проаналізувати субіндекси LPI, що широко використовується у світовому господарстві.

Кожна країна в світі має свої особливості в організації логістичної та митної інфраструктури. Для оцінки розвитку логістичної системи різних країн і їх порівняння спеціалістами Світового банку був розроблений Індекс ефективності логістики (LPI). Цей показник логістичної ефективності є життєво важливим для торгівлі і зростання. Можливість країни торгувати по всьому світу залежить від доступу до глобальної логістичної мережі та вантажів. Ефективність ланцюгів поставок (вартість, час і надійність) залежить від індивідуальних особливостей економіки країни, в тому числі і від побудови системи логістики. Індекс ефективності логістики припускає, що митні реформи, краще управління кордонами і поліпшення інфраструктури мають істотний вплив на логістику. Науковці вважають LPI сильним індикатором зростання торгівлі [2].

Таким чином, розроблений Світовим банком показник LPI – це середнє зважене оцінок ефективності логістичної системи країни до складу якого входять:

1. «Митниця» – ефективність процедур митного оформлення та управління кордонами;
2. «Інфраструктура» – якість торгової та транспортної інфраструктури;
3. «Міжнародні перевезення» – простота організації доступних за ціною міжнародних перевезень;
4. «Якість та компетентність» – компетентність та якість логістичних послуг;

Таблиця 2

Вантажообіг України 2011-2018 рр.

Вантажооборот, млн.т/км.	Роки							
	2011р.	2012р.	2013р.	2014р.	2015р.	2016р.	2017р.	2018 р.
Залізничний транспорт	243556,4	237274,6	224017,8	209634,3	194321,6	187215,6	191914,1	170445,9
Автомобільний транспорт	38438,9	39194,1	40487,2	37764,2	34431,1	37654,9	41178,8	38782,9
Водний транспорт	7365,2	5324,8	4615,2	5462,3	5434,1	3998,6	4257,1	3155,1
Трубопровідний транспорт	136700,4	112505,1	109651,8	82050,9	80944,1	94378,9	105434,4	91056,8
Авіаційний транспорт	366,8	349,5	273,0	240,0	210,9	225,9	272,7	307,0
Всього	426427,7	394648,1	379045,0	335151,7	315341,8	323473,9	343057,1	303747,7

Джерело: побудовано авторами на основі даних [4]

Таблиця 3.

Субіндекси LPI України 2010-2018 рр.

Субіндекс LPI України	2010 р.	2012 р.	2014 р.	2016 р.	2018 р.
Митниця	2,02	2,41	2,69	2,30	2,46
Інфраструктура	2,44	2,69	2,65	2,49	2,38
Міжнародні перевезення	2,79	2,72	2,95	2,59	2,77
Якість і компетентність	2,59	2,85	2,84	2,55	2,76
Відстеження проходження вантажів	2,49	3,15	3,20	2,96	3,08
Своєчасність поставок	3,06	3,31	3,51	3,51	3,45
Загальний індекс	2,57	2,85	2,98	2,74	2,83
Місце України у світовому рейтингу	102	66	61	80	69

Джерело: побудовано авторами на основі даних [2]

5. «Відстеження проходження вантажів» – можливість відстеження та контролю за проходженням вантажів;

6. «Своєчасність поставок» – частота, з якою витрати часу на транспортування вантажів до пункту призначення знаходяться в межах очікуваного бо попередньо визначеного графіку поставки.

Основою для характеристики вантажопотоку України виступають такі субіндекси LPI, як: міжнародні перевезення, відстеження проходження вантажів, своєчасність поставок. (Табл. 3).

За даними Таблиці 3 видно, що у 2018 р. на LPI показник України найбільшого впливу надають субіндекси відстеження проходження вантажів та своєчасності поставок. А найменший в структурі даного показника склав субіндекс інфраструктури та митного оформлення вантажів. Загалом у 2018 р. рейтинг LPI показника України вивів її на 69 місце у світовому рейтингу, що менше на 11 пунктів в порівнянні з 2017 р. Основний вплив на це склало зменшення субіндексу міжнародних перевезень, інфраструктури та своєчасності поставок.

На основі Таблиці 3 складемо діаграму для більш повного уявлення коливань субіндексів України 2010 – 2018 рр.

На Рис. 1 представлено коливання субіндексів міжнародних перевезень, відстеження проходження вантажів та своєчасності поставок, що наочно ілюструють розвиток у динаміці, перший та другий з яких, в останні роки, зазнають зростання, а третій – спаду.

Країни, де торгівля є важливим фактором зростання, як правило, мають більш високу продуктивність логістики, ніж країни з аналогічним рівнем доходу. Країни-експортери нафти часто мають низький LPI, в той час як країни з промисловістю, яка орієнтована на експорт, мають сильніші сектори логістики [1].

Лідерами міжнародного автотранспортного бізнесу України є: ЗАТ «Київська виробнича компанія «Рapid», ЗАТ «Транс Кінг», ЗАТ «Укртранс-захід», компанії «Транс Пеле», «Орлан Транс Груп», «Камаз-Транс-Сервіс» [8].

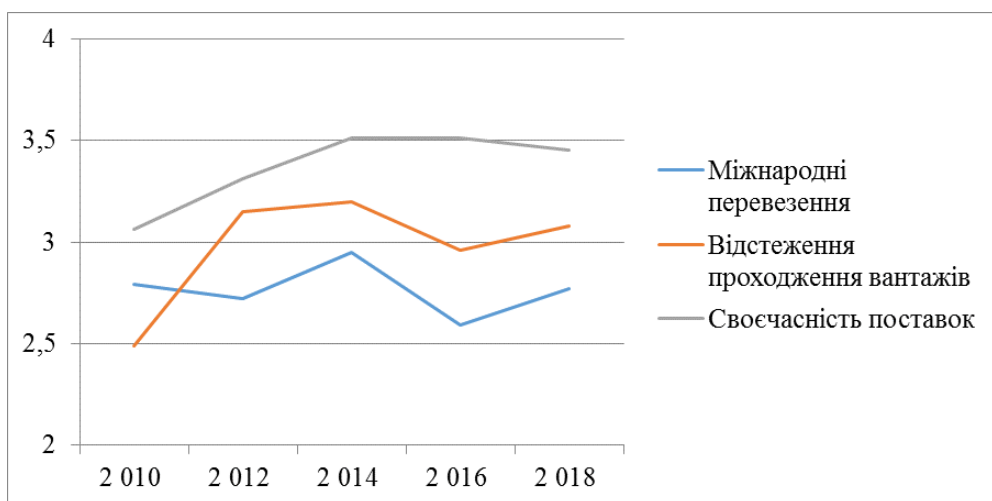


Рис. 1. Динаміка субіндексів України 2010 – 2018 рр.

Крім того до логістичних компаній, що представлені на території України, належать: міжнародна компанія ДП «Кюне й Нагель», складський оператор ТОВ «КОМОРА-С», лідер контейнерних перевезень – UniLamanGroup, транспортно-експедиційна компанія ТОВ «Рабен Україна» та ЗАТ «ДПД Україна», компанія «SchoellerArcaSystems» та ЗАТ «ДПД Україна».

У рейтингу конкурентоспроможності Всесвітнього економічного форуму Україна за функціонуванням власної транспортної інфраструктури займає 57 місце серед 140 країн у 2018 році та 78 місце у 2017 році, що свідчить про зниження якості шляхів сполучення, транспорту, засобів управління та обслуговування. Якість дорожнього покриття у 2018 році склала найменший показник і посіла 128 місце, проте за щільністю залізничного сполучення та ефективності залізниць посіли 23 та 37 місця відповідно.

Останні декілька років всі ресурси логістики були направлені на подолання нових перешкод викликаних політичними і економічними причинами. Висока вартість запозичених коштів, падіння курсу національної валюти відразу збільшили «важіль» логістичних рішень, суттєво зріс вплив оборотності товарних запасів і логістичних затримок на фінансовий результат бізнесу. Подальший розвиток логістики нерозривно пов'язаний з розвитком економіки, умовами для притоку інвестицій, об'ємом і прозорістю державного регулювання. Покриття доріг з кожним роком стає все гіршим. Ситуація з безпечністю перевезень загострена до межі, залишаються важкими і трудомісткими митні процедури [6].

Висновки і перспективи подальших досліджень. В результаті проведеного дослідження можна зробити висновок, що розвиток і зростання транспортної логістики в Україні стримує ряд проблем та перешкод: недосконала транспортна інфраструктура – низька якість доріг, недостатня їх кількість, значний фізичний та моральний знос транспорту, що унеможливило зменшення терміну доставки продукції від виробника до споживача; недосконалість системи страхування вантажу і транспортних засобів; незадовільний рівень системи зв'язку – труднощі в процесі відстежування товару в дорозі; низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до роз'єднання єдиного транспортного простору, нераціонального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту; недостатність взаємозв'язків між підприємства-

ми і логістичними фірмами; відсутність підготовлених висококваліфікованих спеціалістів; недостатня ефективність та привабливість ринку, що стимулюють надання інвестицій на розвиток логістики в Україні.

Основні завдання, що є перед транспортними організаціями, передбачають зниження вартості перевезень, поліпшення їх якості, скорочення термінів доставки, гармонійне поєднання на ринку транспортних послуг усіх видів сучасного транспорту через конкуренцію, їх координацію у разі змішаних перевезень, створення у транспортній галузі загального інформаційного простору. Отже, транспортно-логістичні системи є засобом інтеграції вітчизняного транспортного комплексу в міжнародні транспортно-логістичні системи шляхом забезпечення їх ефективної взаємодії.

Вирішення саме цих проблем є визначальною умовою подальшого успішного розвитку транспортної логістики, а знаходження шляхів їх вирішення є пріоритетними напрямками наукових досліджень і діяльності органів влади та управління.

References

1. Connecting to Compete 2010: Trade Logistics in the Global Economy [Electronic resource] / The International Bank for Reconstruction and Development. - The World Bank. - Access mode: http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/LPI2010_for_web.pdf.
2. Vasilciv N.M. (2010). Peredumovi ta tendencii rozvitku globalnoi logistiki. Visnik Nacionalnogo universitetu «Lvivska Politehnika». Ser. Logistika. - 2010.
3. Zapototskyi S. (2016). Transportna lohistyka: osnovni vyklyky dlia Ukrainy [Elektronnyi resurs]. Visnyk Kyivskoho natsionalnogo universytetu imeni Tarasa Shevchenka. - Rezhym dostupu: <http://visnyk-geo.univ.kiev.ua/wp-content/uploads/2016/12/11-65.pdf>
4. Ofitsiyni veb-sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [Elektronnyi resurs]. - Rezhym dostupu : www.ukrstat.gov.ua.
5. Ofitsiyni veb-sait Svitovoho banku v Ukraini [Elektronnyi resurs]. - Rezhym dostupu: <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking?sort=desc&order=LPI%20Score#datatable>
6. Svitovyi bank «Ukraina: Doslidzhennia shchodo spriannia torhivli i tranzytu» [Elektronnyi resurs] / Informatsiini resursy Svitovoho banku. - Rezhym dostupu : <http://siteresources.worldbank.org>
7. Ustenko M.O., Ivashkevych V.S. (2017). Perspektyvy rozvytku transportno-lohistychnykh system. Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. №59. S. 71-80.
8. Chukhrai N.L. (2007). Outsorsinh yak stratehiia rozvytku lohistychnoi systemy [Elektronnyi resurs] // Transport i lohistyka. № 5 (19) - Rezhym dostupu: <http://www.corpusgroup.com/outsourcing/>