

Логістична інфраструктура як стратегічний елемент розвитку зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних підприємств

Решетнікова О. В, Боровик Т. В., Даниленко В. І.

Полтавська державна аграрна академія

В умовах глобалізації економіки ефективність зовнішньоекономічної діяльності підприємств значною мірою залежить від раціонального формування логістичної інфраструктури. Раціонально сформована логістична інфраструктура та ефективне управління нею сприяє одержанню конкурентних переваг усіма учасниками логістичного ланцюга шляхом їх чіткої взаємодії. Розвиток логістичної інфраструктури є однією з передумов активізації зовнішньоекономічної діяльності підприємств на базі розширення ділових взаємозв'язків та міжнародного співробітництва.

Не зважаючи на зміни в політичній та економічній ситуації, зовнішньоекономічна діяльність завжди була, є та залишатиметься важливою частиною господарської діяльності підприємства. Вона тісно пов'язана з міжнародною виробничою та науково-технічною кооперацією, експортом та імпортом товарів і послуг, виходом підприємства на зовнішній ринок. Глобалізація міжнародної торгівлі й транснаціоналізація національних компаній припускають безперешкодне переміщення сировини, ресурсів і товарів, що неможливо здійснити без добре організованого логістичного комплексу. Саме логістика забезпечує повномасштабний розвиток ринкової економіки. Тож, неможливо переоцінити роль логістичної інфраструктури в розвитку зовнішньоекономічної діяльності підприємств.

Логістичні послуги являються специфічним товаром, що продається й купується на міжнародних транспортних ринках, які відрізняються між

собою за видами транспорту, географічними регіонами перевезення та видами перевезених вантажів [¹].

Бондаренко О.С. зазначає, що: «на відміну від ринкової інфраструктури логістична інфраструктура відображає той склад суб'єктів ринку, з якими у підприємства встановлено взаємовідносини та які є дійсними чи потенційними учасниками логістичних ланцюгів. Будь-які зміни в ринковій інфраструктурі викликають зміни в логістичній інфраструктурі. В результаті підприємства змушені корегувати власні рішення у відповідності до змін логістичної інфраструктури або максимально швидко адаптуватися до змін її кон'юнктури» [²].

В своїх дослідженнях Крикавський Є.В. та Чорнописька Н.В. зазначають, що «логістична інфраструктура – це система засобів просторово-часового перетворення логістичних потоків (матеріальних, інформаційних, фінансових, людських), а також сукупність підприємств різних організаційно-правових форм, які створюють організаційно-економічні умови проходження цих потоків шляхом створення потенціалу відповідних логістичних послуг» [³].

Логістична інфраструктура формується логістичною системою підприємства з урахуванням специфіки діяльності. Вона включає в себе наступні складові: виробнича, інформаційна, транспортна, складська, контрагентська, фінансово-кредитна, економіко-правова, екологічна (рис. 1).

Сучасна логістична інфраструктура України характеризується доволі низьким рівнем розвитку, значним рівнем монополізації та суттєвими ціновими диспропорціями. В зв'язку з цими особливостями першочерговими заходами національної політики щодо розвитку

¹ Решетнікова, О. В., Даниленко, В. І., Боровик, Т. В. (2020). Роль логістичного менеджменту та маркетингу у сфері надання логістичних послуг. Економічний простір, (156), 151-154. <https://doi.org/10.32782/2224-6282/156-27>

² Бондаренко О.С. Обґрунтування сутності логістичної інфраструктури та ролі в управлінні фінансовими потоками підприємств. Інвестиції: практика та досвід. 2015. № 8. С. 51–55.

³ Крикавський Є.В. Логістичні системи / Є.В. Крикавський, Н.В. Чорнописька. – Львів: Нац. ун-т «Львівська політехніка», 2009. – 264 с.

зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних підприємств, повинні стати: розвиток логістичної інфраструктури, розширення попиту на вітчизняні товари та послуги, формування рівноправних економічних стосунків між учасниками ринку, інформаційно-аналітичне забезпечення учасників ринкової системи.



Рис. 1. Складові логістичної інфраструктури підприємства

Джерело: розроблено авторами на основі [4]

⁴ Бондаренко О.С. Обґрунтування сутності логістичної інфраструктури та ролі в управлінні фінансовими потоками підприємств. Інвестиції: практика та досвід. 2015. № 8. С. 51–55.

На думку експертів, логістична система України прогресує. Це виразно демонструє динаміка національного індексу ефективності логістики, який являється одним із провідних індексів, що дозволяє проводити порівняльний аналіз розвитку логістики в різних країнах. Індекс ефективності логістики (Logistics Performance Index) складається Світовим банком кожні 2 роки по 160 країнах і являє собою середньозважений показник по країні за шістьма ключовими показниками: 1) ефективність процедур митного і прикордонного оформлення, тобто швидкість, простота та передбачуваність формальностей (customs); 2) якість торгівельної та транспортної інфраструктури, наприклад, порти, залізниці, дороги, інформаційні технології (infrastructure); 3) міжнародні поставки (international shipments); 4) якість та компетентність логістичних послуг, наприклад, транспортних операторів, митних брокерів (logistics competence); 5) можливість відстеження проходження вантажів (tracking and tracing); 6) своєчасність поставок (timeliness) [5].

При розрахунку Logistics Performance Index використовуються два джерела інформації: 1) результати опитування фахівців з логістики (міжнародних, національних або регіональних логістичних і складських операторів, транспортно-експедиторських компаній); 2) кількісні дані про ефективність ключових елементів ланцюга поставок (час, витрати й необхідні процедури для імпорту та експорту товарів).

Індекс ефективності логістики оцінює легкість здійснення поставок товарів і стан торгової логістики на національному та міжнародному рівнях. У табл. 1 наведені дані щодо динаміки національного індексу ефективності логістики за період з 2012 по 2018 роки згідно рейтингу Logistics Performance Index [6].

⁵ Решетнікова О. В., Боровик Т. В., Терещенко І. О. Аналіз та перспективи розвитку ринку логістичних послуг в Україні. Економіка і управління. Київ. № 2. 2020. С. 24-29.

⁶ Connecting to Compete 2018. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and its Indicators [Електронний ресурс]. – *URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf> (дата звернення: 18.09.2020).

1. Динаміка Індексу ефективності логістики (Logistics Performance Index) в Україні, 2012-2018 рр.

Показники	Роки			
	2012	2014	2016	2018
Місце в рейтингу	66	61	80	66
Загальна сума балів	2,85	2,98	2,74	2,83
Ефективність процедур митного і прикордонного оформлення (customs)	2,41	2,69	2,30	2,49
Якість торгівельної та транспортної інфраструктури (infrastructure)	2,69	2,65	2,49	2,22
Міжнародні поставки (international shipments)	2,72	2,95	2,59	2,83
Якість та компетентність логістичних послуг (logistics competence)	2,85	2,84	2,55	2,84
Можливість відстеження проходження вантажів (tracking and tracing)	3,15	3,20	2,96	3,11
Своєчасність поставок (timeliness)	3,31	3,51	3,51	3,42

Як свідчать наведені дані, рейтинг LPI є досить динамічним. У 2018 році за рівнем ефективності роботи логістичної системи Україна посідає 66-е місце серед 160 країн світу. Значення індексу ефективності логістики у 2018 році дорівнює 2,83 бали, проти 2,74 у 2016 році. Однак у 2014 році цей показник був значно вищим (2,98 бали). Найбільш розвиненим компонентом вітчизняної системи логістики є своєчасність поставок вантажів (3,42), а найменш розвиненим – якість торгівельної та транспортної інфраструктури (2,22). Можна відмітити, що в 2018 році ми спостерігаємо суттєві покращення більшості показників, що свідчить про якісний розвиток логістичного потенціалу в країні. Україна має всі шанси стати однією з логістично розвинених країн світу. Саме логістика має стати тією рушійною силою в економіці країни, яка виведе її на якісно новий рівень.

На сьогодні більшість вантажів у світі доставляються водним, залізничним і автомобільним транспортом. Інфраструктура кожного з цих видів транспорту в Україні має свої проблеми.

Під час обробки вантажів у портах важливу роль відіграють декілька факторів, які зменшують ймовірність додаткових витрат у власників вантажу: 1) високоякісний транспортно-технологічного процес обробки

судна, а, відповідно, і вантажу; 2) своєчасне оформлення платіжних та супровідних документів; 3) чіткий та правдивий процес обміну інформацією. Такий результат може досягатись в українських портах за рахунок поєднання всіх ключових елементів з надання комплексних послуг на єдиній території та в єдиному інформаційному просторі мультимодальних транспортно-логістичних центрів [7].

Технічний стан річкового флоту постійно погіршується. Кількість технічно та морально застарілих суден становить 81,9 %. Найбільша частка старих суден припадає на вантажо-пасажирські – 97,1 % [8].

Залізничний транспорт України також переживає не найкращі часи. Накладають обмеження на успішне функціонування залізничного транспорту зношеність та невідповідність за багатьма показниками стану залізничної колії європейським стандартам (зокрема, необхідність будівництва переходу стиків колій 1435 мм і 1520 мм), відсутність розвинутих термінально-складських комплексів для обслуговування товарних потоків, низький рівень інформатизації обслуговування транспортних потоків [9].

Важливою проблемою логістики в Україні є все ще неналежна якість великої частини транспортних шляхів, насамперед автомобільних. Адже навіть найсучасніший логістичний центр не може забезпечити швидку та якісну доставку вантажів без участі організацій, що відповідають за стан автомобільних доріг у регіоні [10].

На нашу думку, основними перешкодами активного розвитку логістичної інфраструктури в Україні є: 1) загальна економічна криза,

⁷ Корнійко Я. Р. Технологічні та інформаційні переваги формування мультимодальних транспортно-логістичних центрів [Електронний ресурс] // Водний транспорт. 2016. Вип. 1. С. 113-117. –URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vodt_2016_1_20 (дата звернення: 18.09.2020).

⁸ Гуржій Н. М., Городова А. В., Одинець Т. Є. Состояние и перспективы экономического развития предприятий транспортной инфраструктуры Украины // Економіка і суспільство. 2016. Випуск № 3. С. 61–65.

⁹ Кузьменко А. В. Концептуальні основи розвитку транспортно-логістичної інфраструктури залізничного транспорту України // Вісник Хмельницького національного університету. 2015. № 2, Т. 1 (222). С. 165–170.

¹⁰ Ценклер Н. І. Логістичний потенціал регіону: сутність і методичний підхід щодо його оцінювання // Економічний форум. 2016. № 1. С. 84–91.

зниження обсягів ВВП та зовнішньоторговельного обороту, інфляція; 2) відсутність належного державного підходу до проблем логістики, що виявляється у недосконалості законодавчої бази в області логістики, відсутності висококваліфікованих спеціалістів та центрів їх підготовки; 3) високі адміністративно-бюрократичні бар'єри при вирішенні питань щодо розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та розміщення складських об'єктів; 4) технологічне відставання вітчизняної транспортної системи в порівнянні з розвиненими країнами; 5) нестача приватних інвестицій тощо.

Організація перевезень зовнішньоторговельних вантажів – це складний логістичний процес, який стосується значної кількості ключових аспектів діяльності як самих перевізників, так і інших суб'єктів, які забезпечують їх організацію та контроль виконання. Реалізація цього процесу призводить до виникнення матеріальних, інформаційних і фінансових потоків і, як наслідок, до витрат, що визначають рівень цін на експортні товари. Згідно оцінок фахівців, транспортні витрати складають від 40 до 60 % в загальній вартості продукції. Отже, зниження рівня цих витрат є однією з головних задач транспортної логістики.

Як зазначає Кутах О.П.: «особливостями транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності є:

- розвиток транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності перебуває в прямому взаємозв'язку з формуванням і розвитком світових ринків товарів, причому цей зв'язок є двостороннім;

- при перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів клієнт висуває підвищені вимоги до якості транспортної послуги, у зв'язку з тим, що: умови зовнішньоторговельних контрактів і штрафні санкції в них завжди суворіше, ніж у внутрішніх контрактах; відстань перевезення і вартість товару вища, ніж у внутрішніх перевезеннях; на світовому ринку

транспортних послуг вище конкуренція між транспортними організаціями» [11].

Однією з головних умов підвищення частки ринку логістичних послуг, що надаються вітчизняними перевізниками й експедиторами, в тому числі, й для реалізації зовнішньоекономічної діяльності підприємств, є досягнення значного рівня якості транспортно-логістичного обслуговування, яке б відповідало міжнародним стандартам. Потрібна розробка системних галузевих і міжгалузевих стандартів, які регламентують експедиторську діяльність під час реалізації мультимодальних транспортних проектів.

З погляду експортерів, варто, щоб логістичні компанії надавали послуги, які характеризуються гнучкими тарифами, короткими термінами доставки, забезпеченням інформації про доставку, можливістю складувати товар для подальшої доставки, а також переадресовувати замовлення.

Транспортно-логістичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності повинно бути спрямоване на:

- оцінку системи транспортно-логістичного обслуговування щодо відповідності вимог клієнтів, структурі транспортного попиту, виходячи з ринкових тенденцій;
- визначення спеціалізованих транспортно-логістичних потреб, стану та динаміки попиту на логістичні послуги;
- вивчення системи організаційно-економічної взаємодії учасників спеціалізованого транспортно-логістичного обслуговування перевезень вантажів підприємств.

У сучасному світовому господарстві організація міжнародних перевезень є неможливою без розвинутої логістичної інфраструктури, як на національному, так і на міжнародному рівні. До того ж під час

¹¹ Кутах О.П. Логістичні послуги транспортних систем в умовах глобалізації економіки // Економіко-математичне моделювання соціально-економічних систем: Зб. наук. пр. К.: МННЦІТС НАН та МОН України, 2014. Вип. 19. С. 208-220.

обслуговування міжнародного товарного потоку в процесі постачання часто задіяні кілька національних логістичних інфраструктур. Разом вони утворюють міжнародну логістичну інфраструктуру, якою, як правило, користуються транснаціональні корпорації. Специфічний вид логістичної інфраструктури представлений логістичними терміналами або транспортно-логістичними центрами, які є вузловими мультимодальними центрами на перетині міжнародних товаропотоків.

В умовах вільного руху транскордонних товарних потоків у межах інтегрованого ринку Європейського Союзу відбувається зменшення кількості національних терміналів і їх заміна єдиними міжнародними господарськими логістичними комплексами, що означає оптимізацію елементів інфраструктури. Одночасно з формуванням регіональних розподільчих центрів, великими компаніями-виробниками товарів створюються інфраструктурні об'єкти, що здійснюють накопичення, переробку, обслуговування, розділення і поставку своїх товарів суб'єктам транскордонного співробітництва та в треті країни світу. Тобто спостерігається тенденція до консолідації транскордонних логістичних комплексів, об'єднання їх у міжнародні логістичні платформи, що сприяє ефективному руху транскордонних товарних потоків [12].

Таким чином, наявність державної логістичної стратегії та державно-приватного партнерства могли б дати потужний поштовх розвитку ринку логістичних послуг в Україні. Роль держави полягає в наступному: розробка законодавчої бази щодо діяльності на логістичному ринку; участь у визначенні місць розміщення логістичних центрів з точки зору розвитку продуктивних сил країни й обслуговування глобальних вантажопотоків; виділення земельних ділянок, що дає можливість сконцентрувати ресурси в одному місці та зменшити накладні витрати всіх зацікавлених сторін.

¹² Румянцев А. П., Яремович П. П. Інфраструктура транскордонних товарних потоків // Вісник Хмельницького національного університету. 2016. № 2, Том 1. С. 232–235.

Держава повинна визначати умови інвестування і можливі преференції (у тому числі податкові пільги, преференції з ввезення імпортного обладнання, умови зайнятості місцевого населення), залучати інвестиції в розвиток логістичної інфраструктури на умовах державно-приватного партнерства.

Найголовнішою проблемою всіх структурних елементів національної логістичної інфраструктури є високий рівень її фізичного та морального зносу. Фактично логістична інфраструктура всіх видів транспорту багато років не підтримувалася належним чином, не оновлювалася, і на сьогодні не відповідає вимогам міжнародних логістичних операторів.

Розвиток логістичної інфраструктури є важливим чинником інтеграції України у світовий економічний простір. Завданням модернізації логістичної інфраструктури є не лише заміна застарілого обладнання та інженерних споруд, а й комплексна та системна їх переробка відповідно до нових технологій обробки вантажних потоків. Відповідно актуалізується проблематика досліджень впровадження інновацій у логістичну інфраструктуру.

Серед основних рекомендацій щодо розвитку національної логістичної інфраструктури слід відмітити наступне: формування рівноправних економічних стосунків між учасниками ринку; інформаційно-аналітичне забезпечення учасників ринкової системи; узгодження проектів розвитку транспортної інфраструктури на національному, регіональному та місцевому рівнях; зосередження уваги на взаємодії вузлових пунктів переробки вантажопотоків; управління розвитком об'єктами логістичної інфраструктури в рамках державно-приватного партнерства; узгодження стратегії розвитку транспортно-логістичних центрів і програми створення транспортної інфраструктури з бізнес-спільнотою та громадськими організаціями, формування законодавчої бази щодо надання логістичних послуг.