

69. СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ

Н.А. Школьна

І.В. Тюха, канд. екон. наук

Національний університет харчових технологій

Найбільші частки у структурі вантажних перевезень в Україні належать залізничному та автомобільному транспорту. Частка залізничного транспорту поступово зменшується внаслідок значного підвищення тарифів на перевезення. Ефективність вантажних перевезень перебуває у прямій залежності від рівня економічного розвитку регіонів України. Досить перспективним сегментом ринку транспортно-логістичних послуг для України є ринок термінової доставки (just-in-time delivery). Цей сегмент активно розвивається у всьому світі, оскільки дозволяє отримати найбільшу додану вартість. Прискорення доставки вантажів може бути забезпечене лише погодженою взаємодією всіх учасників ланцюгів постачання вантажів: транспортних вузлів, станцій, портів, залізниць, терміналів і митних органів. Це дозволить створити транспортно-логістичну галузь, що включає: мультимодальний транспорт, сучасні термінали, експедицію вантажів, формування ефективних транспортних маршрутів руху, вантажів,

що дозволяють здійснити комбіноване переміщення, сучасне управління логістичних ланцюгів руху товару [1].

Дослідження показали, що обсяги перевезення вантажів у 2012 р. скоротились на 4,9 % порівняно з 2011 р. — до 777 800 000 тонн. При цьому обсяги перевалки в портах впали на 0,6 % — до 160 600 000 тонн, обробка імпортованих вантажів на 14,5 %, транзитних — на 18,5 %, внутрішнього сполучення — на 19 %. Зростання зафіксоване лише з експорту (14,3 %) за рахунок збільшення експорту зернових до 23,8 млн. тонн, порівняно з 11,9 млн. тонн у 2011 році. По інших вантажах падіння становить від 0,4 до 4 %. Причини цього — економічний спад у світі, уповільнення економічного розвитку в Китаї, і як наслідок — зниження попиту на основний український експорт — продукцію ГМК. За підсумками 2012 року зниження експорту чорних металів з України склало 5 % «.

Значна частка вантажоперевезень в Україні припадає на залізні дороги, які знизили цей показник в 2012 році на 2,5 % — до 457 500 000 тонн. При цьому транзит через територію України в поїздах скоротився на 17,9 % — до 41,9 млн тонн внаслідок переорієнтації російських вантажів на нові термінальні комплекси та порти Російської Федерації (нафтопродукти, вугілля), зміни ринкової ситуації для окремих вантажів (руда, сірка, добрива).

Основне зменшення перевезень вантажів в межах України відбулося переважно за рахунок скорочення інвестицій в будівництво і, як результат, зменшення попиту на будматеріали в порівнянні з попереднім роком (підготовка об'єктів до Євро-2012), а також через падіння попиту на продукцію чорної металургії та залізородну сировину.

За січень-серпень 2014 р. підприємствами транспорту перевезено 458,4 млн. тонн вантажів, що склало 95,9 % від обсягу перевезень вантажів порівняно з відповідним періодом 2013 року (без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки і м. Севастополя).

Транспортно-логістичні фірми, як правило, взаємодіють з великими промисловими і торговельними компаніями. Вони беруть на себе функції підготовки до транспортування, завантаження, розвантаження, забезпечують весь комплекс перевезень «від дверей до дверей», надають експедиторські послуги. Серед сучасних тенденцій транспортно-логістичних послуг слід особливо виділити централізацію логістичних функцій та поширення технології доставки «one-stop shopping», за якою експедитор приймає на себе реалізацію і доставку товару. З метою збільшення належної їм частки ринку транспортних, послуг компанії застосовують стратегії диверсифікації діяльності [3].

Сьогодні багато великих українських транспортних компаній починають все більш активно впроваджувати нові для України схеми транспортної логістики. Пріоритетною в цих випадках є задача побудови структури, планування і поступове вдосконалення схем перевезення. Транспортна логістика в цьому контексті дозволяє більшу економію за рахунок налагодженого ланцюга контейнерних вантажоперевезень і зниження факторів ризику.

Поширеною практикою стало ввезення товарів через порти Одеса, Іллічівськ та їх подальше вивезення на регіональні склади Харкова, Києва, Львова з подальшим транспортуванням зі складу назад до Одеси, Миколаїва. При цьому компанії несуть подвійні витрати на перевезення, навантаження і розвантаження, складські послуги, а також збільшуються ризики пов'язані з перевезенням това-

рів. Схема для логістики достатньо проста: доцільно прибрати зайву ланку (побудова проміжних складів) і отримати економію. Транспортна логістика в Європі вже давно активно використовує таку схему. В Україні вказаною схемою користуються в основному великі фірми, що працюють з транспортними компаніями на довгостроковій основі.

Складно уявити собі транспортну галузь розвиненої держави без сучасних мультимодальних перевезень, основними перевагами яких є: прискорена доставка, схоронність перевезених вантажів, конкурентоспроможна вартість перевезення, прискорена обробка поїзда на кордоні, скорочення часу доставки вантажів одержувачам за принципом «від дверей до дверей».. Вони активно розвиваються і удосконалюються на транспортних маршрутах Європи, Азії та США і сприяють інтеграції локальних транспортних систем у світовий ринок транспортних послуг. А впровадження нових схем і готовність транспортних компаній в Україні за ними працювати — позитивна тенденція для розвитку національної транспортної логістики.

ЛІТЕРАТУРА

1. Чухрай Н.І. Логістичне обслуговування / Чухрай Н.І. — Львів: Видавництво НУ «Львівська політехніка», 2006. — 292 с.
2. Клімова І.Г. Проблеми та передумови використання логістики в Україні / І.Г. Клімова // Держава та регіони. — 2010. — № 3. — С. 143-147.
3. Український транспорто — логістичний центр [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.utlc-uz.com.ua/news.html>.