

“ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ВЕКТОР” РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОГО РИНКУ УКРАЇНИ

Анотація. Сьогодні в Україні пріоритетним напрямом економічного розвитку виступає концепція інтегрованої логістики, яка заснована на консолідації учасників системи для забезпечення неперервності, зниження сукупних витрат в усіх ланках логістичного ланцюга від виробника до споживача при задоволенні запитів споживачів щодо якості товарів і послуг, а також максимізації загального економічного ефекту. Тому виникає потреба у подальшому дослідженні питань управління ланцюгами в умовах міжнародного бізнесу та окреслення перспектив подальшого розвитку. У статті виявлені особливості створення і перебудови інфраструктури з урахуванням специфіки логістичних рішень в умовах міжнародної конкуренції. Висвітлено сучасні виклики середовища, перспективи розвитку та можливості впровадження нових технологій в управління ланцюгами постачання.

Ключові слова: ланцюг постачання; глобалізація; управління ланцюгами постачання; логістична інфраструктура.

Аннотация. Сегодня в Украине приоритетным направлением экономического развития выступает концепция интегрированной логистики, которая основана на консолидации участников системы для обеспечения непрерывности, снижения совокупных затрат во всех звеньях логистической цепи от производителя до потребителя при удовлетворении запросов потребителей относительно качества товаров и услуг, а также максимизации экономического эффекта. В статье определены особенности создания и перестройки

¹ здобувач кафедри міжнародного бізнесу Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка

инфраструктуры с учетом специфики логистических решений в условиях международной конкуренции. Освещены современные вызовы окружения, перспективы развития и возможности внедрения новых технологий в управление цепями поставок.

Ключевые слова: цепь поставок, глобализация, управление цепями поставок, логистическая инфраструктура.

Abstract. Today in Ukraine the concept of integrated logistics becomes a priority way of economic development. This concept is based on consolidation of system participants to ensure continuity, lower total costs at all levels of the logistics chain from producer to consumer in meeting the demands of consumers regarding the quality of goods and services, and maximizing the overall economic effect. Therefore there is a need to proceed the study of the management chain in terms of international business and to outline prospects for further development. In the article identify the peculiarities of creating and restructuring infrastructure into account the specific logistics solutions in the context of international competition. The modern environmental challenges, prospects and opportunities of new technologies in supply chain management are considered.

Keywords: supply chains; globalization; supply chain management; logistics infrastructure.

За результатами досліджень англійського інституту "Рендел" щодо коефіцієнта транзитності Україна займає перше місце у Європі [1, с. 223], однак ступінь ефективного використання транспортної інфраструктури України досить низький. Ураховуючи зростаючі товаропотоки на напрямку ЄС – Україна, а також той факт, що український ринок транспортно-логістичних послуг перебуває на стадії становлення, а логістична складова транспортно-логістичної системи (ТЛС) лише формується, виникає необхідність виявлення механізмів європейської транспортно-логістичної інтеграції (ТЛІ) та функціонування інтегрованої

паневропейської ТЛС, наукового обґрунтування й розробки шляхів інтеграції до неї України та розбудови, з урахуванням досвіду країн ЄС, ефективної національної ТЛС. Це сприятиме реалізації зовнішньоторговельних зв'язків України, її територіальному розвитку, збільшенню обсягів валютних надходжень, оптимізації товаропотоків, інтенсифікації господарських зв'язків з ЄС.

Сьогодні МТК ТРАСЕКА – це єдиний проект євразійського транспортного коридору за напрямом Захід – Схід із Європи із перетином Чорного моря, через Кавказ і Каспійське море з виходом на Центральну Азію. Об'єднання до єдиної транспортної системи коридору ТРАСЕКА, Євразійського транспортного коридору (Україна – Грузія – Азербайджан), коридору Гданьськ – Одеса та Критських коридорів дозволить створити реальні умови для комбінованої схеми перевезень вантажів "море – суша".

Наразі комплексні складські послуги в Україні надають міжнародні логістичні компанії-оператори (Kuehne + Nagel, Raben, Frans Maas, Asstra, FM Logistic, ICT, DHL, TNT, Fedex тощо), у той час як створення невеликих у національних і міжнародних масштабах транспортно-логістичних центрів за рахунок приватного капіталу залишаються лише окремими спробами. Не досить помітним є також зовнішній ефект впливу логістичного чинника на локалізацію виробництва (робочі місця та умови праці), оскільки загалом лише логістичні ТНК домінують у сфері української транспортної логістики. Тому пріоритетними напрямками державного регулювання транспортної галузі в Україні мають стати модернізація транспортної мережі й термінальних комплексів у складі МТК, запровадження інформаційних технологій, електронного документообігу, розвитку комбінованого транспорту, створення інституту операторів змішаних перевезень, формування та реалізація цільових програм оновлення рухомого складу всіх видів транспорту [2, с. 298]. А оскільки потенційні можливості залучення до України міжнародних транспортних потоків досить значні (за оцінками обсяг транзитних перевезень територією країни може бути збільшено вже найближчим часом на 25-30 %, а в перспективі й у кілька разів), то відповідне зростання надходжень до бюджету може скласти досить вагомому суму [3, с. 114-115]. Вимагають ефективнішого застосування методичні підходи до організації управління розвитком транспортних систем, що ґрунтуються

на концептуальних засадах логістики, при цьому інтеграційні процеси транспортного комплексу України не мають обмежуватися лише адаптацією до вимог і стандартів ЄС.

Відомо, що держава, розробляючи та реалізуючи закони й правила зовнішньої торгівлі та перевезень з позиції національних інтересів, з одного боку отримує вигоду від ефективного управління транспортними процесами (сучасні адміністративні процедури та правила доставки товарів), з іншого – стимулює розвиток зовнішньої торгівлі й транзитних перевезень, активізує інноваційні процеси на транспорті загалом [4]. Тому наразі представники України активно взаємодіють з Робочою групою Європейської Комісії з транспорту щодо визначення можливостей формування партнерства у межах розширення транс'європейської Центральної транспортної вісі, одним із ключових питань якої є підготовка та обговорення організаційних заходів із забезпечення координації і моніторингу проектів розвитку та загального управління Центральною віссю. Україна, що володіє щільною мережею транспортних артерій і досить розвиненою інфраструктурою з Угорщиною, Словаччиною, Польщею та Румунією (загальний кордон ЄС та України), має суттєві перспективи участі у проектах розвитку ринку міжнародних перевезень регіону, у першу чергу, у розробці механізмів організації і функціональної перебудови діючих транспортних коридорів. Іншими словами, територіальний чинник гармонізації національних економік прилеглих країн сприяє підвищенню ефективності їх функціонування на основі пріоритетів МТК. До них належать створення національної нормативної бази галузі, приведеної у відповідність з положеннями документів спеціалізованих міжнародних організацій, запровадження європейських стандартів і сучасних технологій організації перевезень у практику діяльності МТК, створення підприємств різних форм власності із залученням як вітчизняних, так й іноземних інвесторів, забезпечення безпеки на транспорті та комплексне розв'язання проблем охорони довкілля [5].

Суттєве значення для оптимізації роботи транспортних коридорів має концепція логістики та інтермодалізму. Дійсно, сьогодні у проектах єврологістики Україна посідає важливе місце через її надзвичайно вигідне транзитне положення, що визначається, перш за все, певною часткою загальних пропускних можливостей

транспортної мережі. Технологічні потужності національної транспортної інфраструктури здатні щороку перевозити залізницями більше 1 млрд тонн вантажів і переробляти у портах понад 160 млн тонн (із цих потужностей значна частка орієнтована на виконання транзитних функцій). Однак сучасний транзитний потенціал України, за оцінками експертів, використовується лише на 70 %, а на транспорті загального користування – на 50 % [6]. Україна має реальні перспективи щодо посилення своєї ролі транзитної держави (за економічною сутністю транзит є експортом транспортних послуг, набір яких на світовому ринку постійно розширюється, удосконалюється та залежить від рівня розвитку національних транспортних систем), що потребує, по-перше, розвитку транзитно-транспортної інфраструктури, насамперед автомагістралей і митних переходів; по-друге, інвестицій у ТДК, спрямованих на модернізацію існуючих транспортних систем, ліквідацію вузьких місць та організацію додаткових ланок; по-третє, виокремлення статистики та аудиту транзитних перевезень до окремої групи для прозорості валютних надходжень, обчислення обсягів продукції, що експортується та реекспортується. Це, урешті-решт, позитивно вплине на темпи економічного зростання країни та окремих регіонів, а активізація участі України у процесах єврологістики надасть можливість спрямувати значну частину транзитного потоку товарів через транспортну систему країни, яка щорічно може принести додатково до національного бюджету 7 млрд дол. [7, с. 4].

Існують наступні напрямки участі України в Європейській транспортно-логістичній інтеграції: 1) Паневропейські транспортні коридори (ПЄК); 2) Трансконтинентальні транспортні коридори (ТКТК); 3) Паневропейські транспортні зони (ПЄТЗ); 4) Міжнародні логістичні термінали (МЛТ). На інтеграцію України до Європейської транспортно-логістичної системи, визначеної як стратегічний напрямок розвитку держави, орієнтують такі державні документи, як "Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період і до 2020 року" і "Програма формування мережі логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України". Згідно із цими документами визначено мету створення мережі ПЄК та ТКТК, яка

передбачає розробку їх територіальних схем в Україні та пропозиції щодо створення 45 логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України [8, с. 44]. З метою створення єдиної транспортно-логістичної інфраструктури ЄС, яка б відповідала найсучаснішим вимогам на новому етапі логістичного розвитку об'єднаної Європи, визначено нові орієнтири. Це розбудова Єдиного європейського простору на Схід, включаючи насамперед Україну як невід'ємну частину єврологістики, що через мережу міжнародних транспортних коридорів і логістичних центрів буде пов'язана з транспортно-логістичними системами Азії та інших континентів.

Згідно з євровектором розвитку України співпраця з ЄС має загальні цілі: сприяння реструктуризації та оновленню українського транспортного сектору; поступова гармонізація чинних стандартів і політики до чинних в Євросоюзі (*acquis communautaire*); покращення руху товарів і пасажирів за рахунок усунення адміністративних, технічних та інших перешкод; співпраця, що включає заходи, спрямовані на покращення перетину кордону. До особливих пріоритетів належить співпраця з метою розширення трансєвропейських транспортних мереж (TEN-T), транспортних осей, у межах якої Україна визначатиме та виділятиме ресурси на фінансування трансконтинентальних транспортних коридорів (зокрема, транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія – ТРАСЕКА), "морських магістралей" і Чорноморської транспортної зони – Black Sea RETrA, відповідно до процедур забезпечення чіткого впровадження та ефективного виконання міжнародних транспортних угод і конвенцій. Складовими співпраці є також забезпечення експлуатаційної сумісності (інтероперабельності) та підтримка інтермодальності транспортних мереж, співпраця у використанні космічних транспортних систем у рамках "Угоди про співробітництво щодо цивільної глобальної навігаційної супутникової системи (ГНСС) між Європейським Співтовариством, його державами-членами та Україною", підписаної у 2005 р. Крім того, Україна братиме активну участь у роботі Всесвітнього транспортного форуму, Європейської економічної комісії ООН (ЄЕК ООН), Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Міжнародної асоціації повітряного транспорту

(IATA), Міжнародної морської організації (ІМО), Пан'європейських авіаційних організацій (Європейська конференція цивільної авіації, Європейське агентство з безпеки польотів – EASA, Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень – ОТІФ).

Наразі Україна отримує фінансову й технічну допомогу від ЄС для підтримки реалізації засад розвитку національної транспортної галузі за трьома програмами: "Підтримка впровадження транспортної стратегії України" (65 млн євро), "Підтримка реалізації Стратегії національної екологічної політики України" (35 млн євро) та "Твіннінг і технічна допомога для підтримки Європейської політики сусідства" (16 млн євро) [9, с. 127]. Остання є одним із ключових засобів підтримки механізму адаптації законодавства України в галузі ринку транспортних послуг до норм і стандартів ЄС через поширення використання інструменту "твіннінг" (twinning – підтримка розвитку та вдосконалення системи підготовки державних службовців в Україні). Певною мірою сприяють розвитку транспортної галузі також реалізація в Україні інших програм технічної допомоги ЄС, зокрема: INOGATE (Interstate Oil and Gas Transport to Europe) – Міждержавна програма постачання нафти та газу до Європи; IBPP (Institution Building Partnership Programme) – Програма Tacis з партнерства в інституційному розвитку; CBC (Cross-Border Co-operation Programme) – Програма прикордонної співпраці. Фактично підтримка ЄС спрямована на реформування транспортного сектору України, зокрема залізничного, покращення безпеки на автошляхах, в авіапросторі та судноплавстві, зростання транспортних потоків через Україну та приведення до міжнародного рівня законодавства транспортної галузі.

За останні кілька років експертами міжнародних організацій та українськими спеціалістами розроблено "дорожню карту" процесу інтеграції транспортно-логістичної системи України до європейського субрегіонального простору: 1) техніко-технологічна модернізація інфраструктури прикордонних переходів та обґрунтоване скорочення часу контрольних процедур, спрощення механізмів контролю у пунктах пропуску через державний кордон України; 2) прискорений розвиток контейнерного сервісу, відповідно до технології ICD-транзит;

- 3) запровадження багатофункціональної комплексної системи "Електронна митниця": митно-інформаційного електронного документообігу інфраструктури перевезень (у т. ч. транзитних) та її інтеграція до міжнародних митних баз даних;
- 4) удосконалення системи збирання та розповсюдження митної статистики, що дозволить створити систему моніторингу та прогнозування міжнародного транзиту вантажів.

Сучасний процес формування в Україні ефективного конкурентоспроможного ринку транспортних послуг і побудова збалансованої за видами транспорту національної ТЛС перебуває під впливом низки негативних макро- та мікроекономічних чинників. На фоні значного тягара на утримання транспортної мережі на душу населення, порівняно з європейськими країнами (щільність дорожньої мережі, наприклад, удвічі-тричі нижча, ніж у країнах ЄС і США [10, с. 24]), в Україні наразі спостерігається досить низький рівень інноваційної і високотехнологічної складової транспортної галузі, тарифів на перевезення, що підлягають державному регулюванню, недосконалість механізму лізингу транспортних засобів, відсутність інвестицій на умовах концесій і державно-приватного партнерства. Крім того, Україна перебуває у зоні військово-політичного конфлікту, що сприяє здійсненню Росією політики, спрямованої на переорієнтацію вантажопотоків, які формуються на території Росії, з українських на власні та сусідні логістичні центри. Це, безумовно, гальмує реалізацію програми комплексного оновлення та модернізації транспорту, створення сприятливого інвестиційного клімату з урахуванням бюджетних і позабюджетних джерел фінансування. Тому співпрацю України з країнами ЄС необхідно сфокусувати на створення в Україні мережі логістичних центрів та інституту операторів мультимодальних перевезень з перерозподілом правової відповідальності між усіма учасниками логістичного процесу (адаптація законодавчого поля України до законодавства ЄС) та поетапне розмежування пасажирського й вантажного залізничного руху. На сучасному етапі Україні необхідно зосередити увагу на виконанні Плану дій із розвитку транспорту для регіону сусідства і заходів, передбачених Угодою про асоціацію між Україною та ЄС:

- поєднання Транс'європейської транспортної мережі з інфраструктурою України за допомогою реалізації пріоритетних транспортних проєктів, лібералізації ринку морських перевезень шляхом установлення режиму найбільшого сприяння суднам під прапорами України та країн – членів ЄС (імплементация директив ЄС, спрямованих на послаблення регуляторного тиску,
- запровадження принципів недискримінації, спрощення ведення судноплавного бізнесу та виконання норм з безпеки на морському транспорті);
- ефективне використання потенціалу вантажних перевезень залізничним транспортом і зменшення технічних бар'єрів;
- покращення безпеки на дорогах, забезпечення сучасних технічних, екологічних та соціальних стандартів у роботі автотранспорту;
- сприяння використанню інтелектуальних транспортно-інформаційних технологій в управлінні та запровадженні комерційних рішень, що полегшують транспортні перевезення.

Список використаних джерел

1. Управление цепями поставок: Справочник издательства "Gower" / под ред. Дж. Гатторны; пер. с 5-го англ. изд.] – М.: ИНФРА-М, 2012. – 670 с.
2. Федулова Л. І. Умови для здійснення трансферу технологій в Україні / Л. І. Федулова // Трансфер технологій та інновації: інноваційний розвиток та модернізація економіки: матер. VI Міжнар. форуму, 20-21 грудня 2012 р. – К.: Нац. ун-т "КПІ", 2012. - С. 295-301.
3. Організація і проектування логістичних систем: підручник / за ред. М. П. Денесенка, П. Л. Левковця, Л. І. Михайлової. – К.: ЦУЛ, 2010. – 336 с.
4. Про державне регулювання діяльності у сфері трансферу технологій: Закон України від 14.09.2006 р. № 143-V, поточна редакція від 05.12.2012, підстава 5460-17: офіц. текст: станом на 28 січня 2015 р. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/143-16>
5. Савіна Н. Концептуальні засади інвестиційної логістики / Н. Савіна //

Економіч. вісн. НТУУ "КПІ": зб. наук. пр. – 2011. – Вип. 8. – С. 300–305.

6. Кабмін затвердив перелік пріоритетних галузей економіки // Економічна правда від 17 серпня 2013 р. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/news/2013/08/17/390283>

7. Петренко С. А. Переваги та недоліки порядку трансферу технологій за українським законодавством / С. А. Петренко, Г. К. Дорожко, А. В. Лузан // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. – 2013. – № 1. – С. 3-6.

8. Смирнов І. Г. Єврологістика в ретроперспективі: дорожня система Давнього Риму (Український контекст) / І. Г. Смирнов // Зовнішня торгівля: Право та економіка. – 2008. – № 4(39). – С. 38-50.

9. Іванова К. Ю. Договори про трансфер технологій: спірні питання / К. Ю. Іванова // Порівняльно-аналітичне право. – 2013. - № 3-2. – С. 126-129.

10. Морозов В. Н. Методология организации функционирования международных транспортных коридоров на основе кластерного подхода с применением мультимодальных логистических центров: автореф. дис ... д-ра техн. наук: 05.22.01 / Морозов Вадим Николаевич; [Гос. образоват. учреждение высш. проф. образования "Московский государственный университет путей сообщения" (МИИТ)]. – М., 2011. – 47 с.