

## ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ АКТИВНОСТІ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ В СУЧАСНОМУ БІЗНЕС-СЕРЕДОВИЩІ

© 2016 ЗІМІНА А. І.

УДК 339.1+338.4

### Зіміна А. І. Пріоритети розвитку логістичної активності національної економіки в сучасному бізнес-середовищі

Досліджено теоретичні та практичні аспекти розвитку логістичного підходу до здійснення бізнес-операцій суб'єктів національної економіки. Вивчено методи оцінки стану логістичної активності національної економіки в умовах високого рівня світової конкуренції. Розглянуто фактори впливу логістичних операцій на формування споживчих цін на товари. Узагальнено умови розвитку логістичного підходу до бізнес-процесів, які потребують трансформування організаційних об'єднань промислових суб'єктів, підприємств складської, транспортної та торговельної інфраструктури ринку в інтегровані логістичні ланцюги постачання споживчої цінності. Охарактеризовано показники оцінки результативності логістичних операцій окремої країни, які свідчать про рівень логістичної активності та якість виконання комплексу операцій з переміщення товарів у просторі та часі. Визначено індекс ефективності логістики як інтегрального показника, який використовується для міжнародного порівняння світовим банком з урахуванням ефективності роботи митних органів, якості інфраструктури, простоти організації міжнародних поставок товарів та ін. Запропоновано комплексний підхід до оцінки стану логістичної активності національної економіки.

**Ключові слова:** логістичні операції, індекс ефективності логістики, митні процедури, транспортна інфраструктура, міжнародна торгівля, логістичний провайдер, логістичний аутсорсинг.

Табл.: 3. Бібл.: 8.

**Зіміна Анна Іванівна** – кандидат економічних наук, доцент кафедри торговельного підприємництва та логістики, Київський національний торговельно-економічний університет (вул. Кіото, 19, Київ, 02156, Україна)

E-mail: anushzim@ukr.net

УДК 339.1+338.4

UDC 339.1+338.4

### Зіміна А. И. Приоритеты развития логистической активности национальной экономики в современной бизнес-среде

Исследованы теоретические и практические аспекты развития логистического подхода к осуществлению бизнес-операций субъектами национальной экономики. Изучены методы оценки состояния логистической активности национальной экономики в условиях высокого уровня мировой конкуренции. Рассмотрены факторы влияния логистических операций на формирование потребительских цен на товары. Обобщены условия развития логистического подхода к бизнес-процессам, которые требуют трансформации организационных объединений промышленных субъектов, предприятий складской, транспортной и торговой инфраструктуры рынка в интегрированные логистические цепочки поставки потребительской ценности. Охарактеризованы показатели оценки результативности логистических операций отдельной страны, подтверждающие уровень логистической активности и качество выполнения комплекса операций по перемещению товаров в пространстве и времени. Дана характеристика индекса эффективности логистики как интегрального показателя, который используется для международного сопоставления мировым банком с учетом эффективности работы таможенных органов, качества инфраструктуры, простоты организации международных поставок товаров и др. Предложен комплексный подход к оценке состояния логистической активности национальной экономики.

**Ключевые слова:** логистические операции, индекс эффективности логистики, таможенные процедуры, транспортная инфраструктура, международная торговля, логистический провайдер, логистический аутсорсинг.

Табл.: 3. Библ.: 8.

**Зіміна Анна Іванівна** – кандидат економічних наук, доцент кафедри торгового підприємництва та логістики, Київський національний торговельно-економічний університет (ул. Кіото, 19, Київ, 02156, Україна)

E-mail: anushzim@ukr.net

### Zimina A. I. Priorities for the Development of Logistics Activity of National Economy in the Contemporary Business Environment

Both theoretical and practical aspects of the development of logistic approach to implementing business operations by entities of the national economy have been examined. Methods of assessing the status of logistics activity of the national economy in the conditions of high level of global competition have been studied. Factors of influence in terms of logistics operations on the formation of consumer prices for goods have been considered. The author generalizes the conditions of development of logistics approach to business processes that require transformation of institutional associations of industrial entities, warehousing enterprises, transportation and trade infrastructure of market into integrated logistics chains of supplying the consumption value. Assessment indicators of the logistics operations efficiency in terms of a separate country have been characterized, confirming the level of logistics activity and the quality of implementing the complex of operations for movement of goods in space and time. The logistics performance index has been characterized, which is an integral indicator used for international comparisons by the World Bank, taking into consideration efficiency of the work of customs authorities, quality of infrastructure, ease of organization of international transfers of goods, etc. An integrated approach to assessment of the status of logistics activity of the national economy has been proposed.

**Keywords:** logistics operations, logistics performance index, customs procedures, transport infrastructure, international trade, logistics provider, logistics outsourcing.

Tabl.: 3. Bibl.: 8.

**Zimina Anna Ivanovna** – PhD (Economics), Associate Professor of the Department of Enterprise Trade and Logistics, Kyiv National University of Trade and Economy (19 Kioto Str., Kyiv, 02156, Ukraine)

E-mail: anushzim@ukr.net

Сучасні тенденції розвитку економічних взаємовідносин між учасниками бізнес-процесів характеризується всебічним впровадженням системних структурних перетворень та пошуком нових можливостей ефективного використання потенціалу кожної країни, які базуються на підґрунті логістичного підходу до управління на всіх рівнях. Зростає увага до визна-

чення об'єктивних методів достовірної оцінки стану логістичної активності національної економіки в умовах високого рівня світової конкуренції, оскільки саме цей фактор більш повно віддзеркалює рівень економічного розвитку країни в цілому.

Вагомою частиною загальної споживчої вартості будь-якого товару є логістична складова [2], яка включає

витрати на транспортування, експедирування, складування, зберігання, навантажувально-розвантажувальні операції, складання митних формальностей, а також сортування, маркування та комплектації партій вантажу, тобто вся сукупність елементів логістичного ланцюгу постачання.

Сьогодні існує декілька методів визначення рівня логістичної ефективності економічної системи країни. Перший підхід базується на оцінці логістичної складової, тобто частки в кінцевій ціні товару витрат на логістичні операції, яка може сягати до 80% споживчої вартості. Ця величина прямопропорційно залежить від рівня розвитку країни в цілому, зокрема її економічного, політико-правового, соціального-культурного, технологічного середовища. У цьому сенсі промислово розвинені країни вдало досягли оптимальної частки коливання сукупних витрат у ціні товарів на логістичні операції від 15% до 20% у загальній вартості товарів, які вже дійшли до кінцевого споживача, у той час, коли країни, що розвиваються, мають частку 50–80% [3]. Адаже, без сумніву, існує широкий діапазон можливостей зниження логістичних витрат за рахунок формування логістичного ланцюга постачання споживчої цінності найбільш ефективним способом.

Один з напрямків реформування процесу товароруку в логістичному ланцюгу полягає в площині створення механізму, який гнучко та ефективно забезпечить взаємодію основних елементів логістичної системи: постачання – виробництво – складування – зберігання – транспортування – збут. Умови розвитку економічних процесів потребують створення організаційних об'єднань промислових суб'єктів, підприємств складської, транспортної та торговельної інфраструктури ринку в інтегровані логістичні ланцюги постачання споживчої цінності. Саме вони мають надійно, своєчасно та з мінімальними витратами здійснювати постачання продукції споживачу.

Передумовами для впровадження інтегрованого логістичного підходу до активізації процесу та скорочення витрат товароруку є [3]:

- ✦ розуміння механізмів ринку та логістичної складової в реалізації конкурентних переваг підприємств;
- ✦ реальні перспективи та сучасні тенденції інтеграції учасників господарських зв'язків і розвитку нових організаційних форм – логістичних мереж;
- ✦ технологічні можливості в галузі новітніх інформаційних технологій, які відкривають принципово нові можливості для взаємодії та зниження витрат.

У промислово розвинених країнах сформувалася система показників оцінки ефективності логістики, до яких відносять: загальні логістичні витрати, якість логістичного сервісу, тривалість логістичних циклів, продуктивність, повернення від інвестицій у логістичну інфраструктуру. Ці показники є комплексними та формують основу звітності фірм та планів різних рівнів. У складі загальних логістичних витрат можна виділити: витрати на

виконання логістичних операцій, збитки від логістичних ризиків, витрати на логістичне адміністрування.

Перспективним напрямком розвитку вважається логістична концепція управління процесом створення доданої вартості від початкових стадій видобутку сировини та матеріалів для виробництва до розподілу, використання, споживання та утилізації продукції. У практиці будь-якого підприємства має місце низка бізнес-процесів, структура яких випливає з прийнятих підприємством стандартів обертання матеріалів, інформації, порядку прийняття управлінських рішень та організації руху матеріалів у технологічних процесах. Деякі витрати певних бізнес-процесів можуть мати «прихований» характер в інших статтях витрат. Наприклад, контроль за витратами, які виникають при русі матеріалів в період, коли не створюються споживчі властивості та непродуктивні видатки матеріального потоку дозволяють оцінити поле діяльності з раціоналізації логістичних процесів для скорочення витрат на створення продукту. Структуризація та ідентифікація витрат дозволяє встановити зв'язок із причинами їх виникнення.

У більшості підприємств, що мають логістичні служби, складаються спеціальні звіти з логістичної продуктивності за показниками: кількість оброблених замовлень в одиницю часу, вантажні відправлення на одиницю складських потужностей і вантажомісткості транспортних засобів, норма операційних логістичних витрат на одиницю інвестованого капіталу, норма логістичних витрат на одиницю виробленої продукції, логістичні витрати в дистрибуції на одиницю обсягу продажу [2].

Інший підхід формується за рахунок рейтингу присутності на національному ринку найбільших логістичних провайдерів та динаміки розвитку показників їх діяльності в порівнянні з іншими країнами світу [2]. Значну роль також відіграє частка володіння активами цих підприємств резидентами (національна належність капіталу) або нерезидентами (використання іноземних інвестицій).

Ця оцінка визначає стан ринку логістичних послуг як одного з основних факторів впливу на розвиток сприятливого бізнес-середовища країни, зокрема потенціалу її міжнародного позиціонування в рейтингу країн світової економіки. На українському ринку функціонують такі основні логістичні провайдери, як DHL, DB Schenker, ASSTRA, FM Logistic, GEFCO, Kuehne&Nagel, Logistisc Expert, Panalpina, Raben, Rhenus Revival, Комора-С, УБК, УДЦТС, Ліски, ПАКОБО, які надають послуги першого, другого та третього рівня глибини здійснення логістичних операцій – PL [8]. До переліку виконуваних операцій входять: перевезення власними транспортними засобами, складування та зберігання (тривале), проміжне зберігання (*cross-docking*), контроль проходження митниці, виконання аутсорсингу послуг, перевантаження, консолідація відправлень, фінансове супроводження (організація розрахунків за послуги), стеження за дислокацією вантажів та інші види інформаційного забезпечення (*telematics, tracking*), консалтингові послуги, підготовка експортної, імпортної та фрахтової документації, ведення обліку та управління залишками вантажів на складі,

додаткові послуги з додаванням вартості (фасування, розподіл, повернення тари), передпродажна та післяпродажна підготовка, координація та оптимізація руху вантажів, підготовка рішень, що пов'язані з управлінням логістичним ланцюгом, стратегічне планування ланцюга постачань, спрямоване на підвищення конкурентоспроможності замовника.

Третій підхід до оцінки логістичної активності країни є величина індексу ефективності логістики (*Logistics Performance Index – LPI*), який складається на підставі опитування фахівців міжнародних, національних та регіональних логістичних компаній [8]. Сутність цього методу, який розроблено Світовим банком, передбачає дослідження кожні два роки 160 країн за низкою індикаторів із бальною системою (від 1 до 5) через опитування експертів, фахівців, які мають досвід роботи у сфері логістики. За єдиним форматом для кожної країни формується база даних з визначеним рівнем ефективності роботи митних органів, якості інфраструктури, простоти організації міжнародних постачань товарів, компетентності та якості логістичних послуг, можливості відстеження вантажів, дотримання термінів постачань (інтервалу).

За результатами досліджень у 2014 р. (остання оцінка) найбільш розвинутою в логістичному сенсі країною світу стала Німеччина, значення LPI якої складає 4,12. Далі йдуть Нідерланди – 4,05 і Бельгія – 4,04. Найбільш несприятливі умови для роботи логістичних компаній в Афганістані – 2,07, Демократичній Республіці Конго – 1,88 та Сомалі – 1,77. Слід відмітити, що Сінгапур, який лідирував двічі у 2012 та 2010 рр., зайняв 5 місце – 4,00. За рівнем ефективності роботи логістичної системи Україна займає 61 місце – 2,98 бала, що характеризує значне покращення позиції зі 124 місця у 2012 р. Найбільш розвиненим компонентом вітчизняної системи є своєчасність постачання вантажів (3,51), а найменш розвиненим – якість торгової та транспортної інфраструктури (2,65) [3, 5].

Увага до LPI з боку осіб, які визначають економічну політику, зростає. Зокрема, це стосується вимірювання впливу на розвиток взаємозв'язків у ланцюгу постачання. Даний індекс використовує Європейська комісія при формуванні системи оцінки ефективності транспорту та митного союзу ЄС. Хоча індекс LPI – це певний інструмент, призначений для підвищення поінформованості та стимулювання інновацій, який дозволяє дізнатися про стримуючі фактори розвитку країн, здійснити моніторинг тенденцій та ступеню розвитку логістики в країнах світу.

Забезпечення поступового, пропорційного розвитку логістичної активності як інструменту впливу на економічне зростання країни потребує певних зрушень у функціонуванні перш за все митної сфери діяльності на підставі збільшення обсягів переміщуваних через кордон товарів як наслідок зростання зовнішньоторговельного обороту в умовах глобалізації світової економіки [4, 5].

Світовий досвід свідчить про необхідність встановлення основних критеріїв якості здійснення митних формальностей країнами, які прагнуть стати рівноправ-

ними учасниками економічних взаємовідносин. До них належать:

- ✦ спрощення митних процедур;
- ✦ прискорення митного оформлення;
- ✦ прозорість та передбачуваність дій митних органів для учасників зовнішньоекономічної діяльності;
- ✦ партнерський підхід у відносинах митних органів з учасниками зовнішньоекономічної діяльності, у тому числі створення ефективних процедур вирішення спірних питань.

Митна система України впроваджує європейські стандарти управління ризиками, що передбачає цілий комплекс заходів, які включають розширене застосування електронного декларування, запровадження IT-рішень, автоматизацію ідентифікації партій товарів, спрощену процедуру визначення митної вартості. Так, у 2014 р. митниці оглядали лише 3,5 % товарів, що в 3,6 разу менше, ніж у 2013 р. Частка визначення митної вартості товарів за ціною контракту наблизилась до загальноєвропейських стандартів – 83 % [4].

Оскільки процедури митного контролю визначаються послідовністю та різноманіттям форм прояву, то показники, які характеризують їх ефективність, поділяють за певними ознаками (*табл. 1*).

*По-перше*, це показники, які формують фіскальну функцію митних платежів на макrorівні регулювання економіки: частка митних платежів у структурі доходних статей державного бюджету, номінальний рівень митного навантаження на економіку, виконання плану надходжень митних платежів до бюджету, рівень використання електронних систем і технологій, які дозволяють скоротити час здійснення митних формальностей, рівень корумпованості, кількість зафіксованих випадків контрабанди та порушень митних правил.

*По-друге*, це показники процедур митного контролю на мікрорівні: час проходження митних формальностей, відсоток товарів, який відбирається для фізичного огляду, відсоток товарів, кваліфікаційний код УКТЗЕД яких було змінено, кількість документів для митного оформлення однієї партії вантажу, кількість та тривалість планових, позапланових перевірок та зустрічних звірок, середня кількість днів комплексу митних процедур для однієї поставки, кількість відправлень у розрізі видів транспорту та напрямків переміщення, а також кількість суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, які зазнали перевірки.

*По-третьє*, це показники, які оцінюють рівень професійності посадових осіб митних органів: обсяг імпортованих товарів у розрахунку на одну посадову особу, обсяг імпортованих товарів у кількісному виразі на одну посадову особу, середня кількість декларацій, оформлених однією посадовою особою, обсяг вантажів за зміну (місяць, рік), середньодобове перерахування митних платежів [5].

Важливим напрямком у сприянні розвитку логістики в країні є спрощення механізму організації міжнародних поставок за рахунок створення найбільш оптимального бізнес-середовища через використання світового

Система показників оцінки функціональності митних органів [5]

Фіскальна функція митних платежів на макрорівні	Функція процедур митного контролю на макрорівні	Функція професійності посадових осіб митних органів
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Частка митних надходжень у структурі доходних статей держбюджету;</li> <li>– номінальний рівень митного навантаження на економіку;</li> <li>– виконання плану надходжень митних платежів до бюджету;</li> <li>– рівень використання електронних систем і технологій;</li> <li>– рівень корумпованості («тінізації»);</li> <li>– кількість зафіксованих випадків контрабанди та порушень митних правил</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Час проходження митних формальностей;</li> <li>– відсоток товарів, який відбирається для фізичного огляду;</li> <li>– відсоток товарів, кваліфікаційний код УКТЗЕД яких було змінено;</li> <li>– кількість документів для митного оформлення однієї партії вантажу;</li> <li>– кількість та тривалість планових, позапланових перевірок і зустрічних звірок;</li> <li>– середня кількість днів комплексу митних процедур для однієї поставки;</li> <li>– кількість відправлень у розрізі видів транспорту та напрямків переміщення;</li> <li>– кількість суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, які зазнали перевірки</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Обсяг імпортованих товарів у розрахунку на одну посадову особу;</li> <li>– обсяг імпортованих товарів у кількісному виразі на одну посадову особу;</li> <li>– середня кількість декларацій, оформлених однією посадовою особою;</li> <li>– обсяг вантажів за зміну (місяць, рік);</li> <li>– середньодобове перерахування митних платежів</li> </ul>

досвіду управління логістичним ланцюгом товароруку. Перш за все це пов'язано з вибором привабливих контрагентів, скороченням логістичних витрат, оптимізацією процесу доставки сировини, матеріалів, комплектуючих, напівфабрикатів тощо.

Крім того, це стосується сприяння подоланню бар'єрів у міжнародному постачанні та оптимізації руху фінансових та інформаційних потоків, що супроводжують процес постачання [6]. Вибір каналу приналежності дозволяє характеризувати момент переходу прав власності на партію товару, що є предметом договорів купівлі-продажу на підставі використання базисних умов поставки Інкотермс-2010, які розробляються Міжнародною торговою палатою та мають статус міжнародного стандарту. Завдяки застосуванню цих правил кожна зі сторін бере на себе обов'язки з фізичної доставки, сплати певних операцій, а також ризики процесу товароруку. Цей факт засвідчує можливість конкретизації виконання обов'язків кожною стороною при вирішенні спорів у арбітражному порядку.

Важливе значення має приділятися так званому каналу переговорів, який є сукупністю або ланцюгом робочих зв'язків між контрагентами при укладанні угод. Також формуються канали фінансування, як сукупність фінансових операцій з оплати вартості партій товарів, канали просування, як сукупність посередників у ланцюгу збуту, та канали документообігу.

Роль логістики в організації міжнародних каналів розподілу полягає в регулюванні та спрощенні технологічних процедур на всіх етапах товароруку через уніфікацію стандартів, правил, тарифів, технологій [7]. А також – у сприянні визнанню державами пріоритетів міжнародних угод, завдяки яким реалізуються принципи логістики та розвитку транспортної й складської інфраструктури з впровадженням надання необхідного рівня логістичних послуг.

Суттєвою складовою системи оцінки активності логістичної діяльності є якість торгової та транспортної інфраструктури [1, 7]. Слід відмітити, що саме характеристики потенціалу країни з надання послуг транспорт-

них вантажних перевезень формують привабливість країни як для іноземних інвесторів, так і для національного бізнесу.

У забезпеченні сталого розвитку економічних відносин, які стають все більш складними за кількістю учасників та механізмом здійснення, важливу роль відіграє транспорт [1]. На даний момент транспортна логістика має багаторівневу складну структуру, а логістичні ланцюги вирізняються своєю довжиною та різноманітністю, залучаючи в процес доставки вантажу від виробника до кінцевого споживача різні види транспорту.

Транспорт, на відміну від інших галузей господарства, має лінійно-вузловий характер розміщення, що підтверджує специфічність його використання та набір операцій у портфелі послуг [1]. Основними елементами територіальної структури є транспортні шляхи – магістралі, транспортні пункти – залізничні й автостанції, річкові й морські порти, аеропорти та вузли. Важливе значення для зовнішніх перевезень мають транспортні коридори. Це – політранспортні магістралі (разом із розміщеними вздовж них об'єктів транспортної інфраструктури), якими здійснюються перевезення за межі країни. Україна межує з країнами-сусідами кількома транспортними коридорами. Ними через її територію здійснюються також транзитні перевезення. Однак рівень розвитку й облаштування транспортних коридорів не задовольняє потреб трансєвропейського сполучення.

Транспортна мережа України залучена до формування потужних міжнародних транспортних коридорів загальноєвропейського значення – трьох автомобільно-залізничних: Дрезден – Краків – Львів; Трієст – Будапешт – Чоп – Львів – Київ; Гельсінкі – Санкт-Петербург – Київ – Бухарест і дунайського водного.

Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, який забезпечує 52% вантажних перевезень серед інших видів транспорту станом на кінець 2014 р. Експлуатаційна мережа залізниць України складає майже 22,473 тис. км, з яких 45% електрифіковано [5]. За обсягами вантажних

перевезень залізниці України займають четверте місце в Євразії, поступаючи лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) у 3–5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн. Основні характеристики транспортних вантажних перевезень наведено в *табл. 2*.

власних коштів залізниць. Передбачені Законом України «Про залізничний транспорт» (Постанова Верховної Ради України № 274/96-ВР від 04.07.96) кошти з бюджету на будівництво і модернізацію магістральних ліній та придбання рухомого складу не виділялись. Пропускна спроможність окремих дільниць та напрямків залізниць знаходиться на критичній межі. На думку фахівців, з ме-

Таблиця 2

Основні характеристики транспортних вантажних перевезень в Україні станом на кінець 2015 р.

Вид транспорту	Частка вантажообігу		Кількість працюючих, тис. осіб	Протяжність транспортних магістралей, тис. км
	%	млн т		
Залізничний	52	197,44	390	22,473 (для порівняння: США – 194,731; Німеччина – 45,514; Японія – 23,168)
Водний	32,5	123,4	25	–
Автомобільний	9,28	35,23	507	172,4
Трубопроводний	6,2	23,54	–	45,0
Авіаційний	0,02	0,076	–	–

**Джерело:** різні статистичні Інтернет-джерела зведені для співставлення.

Через територію України проходять основні залізничні транспортні коридори: Схід – Захід, Балтика – Чорне море. Українські залізниці безпосередньо межують та взаємодіють із залізницями Росії, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини й забезпечують роботу із сорока міжнародними залізничними переходами, а також обслуговують 18 українських морських портів Чорноморсько-Азовського басейну. Через українські порти Ізмаїл і Рені здійснюється взаємодія з європейським коридором, який проходить річкою Дунай. Сьогодні довжина національної мережі залізничних транзитних коридорів в Україні складає 3162 км. Це головним чином двоколійні електрифіковані, обладнані автоблокуванням магістралі, що характеризуються високим рівнем використання технічних засобів.

**Н**айбільшим підприємством галузі є Укрзалізниця (Державна адміністрація залізничного транспорту України), яка здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому й міждержавному сполученнях і регулює виробничо-господарську діяльність залізниць. На залізницях функціонують 1447 залізничних станцій, 55 локомотивних і 48 вагонних депо. Експлуатаційна протяжність головних колій становить 20 997,4 км (75% – безстиківі колії), електрифікованих колій – 9 990 км (44,3%).

За останні більш ніж 20 років капіталовкладення в оновлення основних засобів відбувалися виключно за рахунок власних коштів залізниць, які не дозволяють забезпечити навіть нормальне відтворення основних засобів, особливо їх активної частини – рухомого складу. На сьогодні технічний ресурс залізниць практично вичерпано. Існує загроза незабезпечення залізничним транспортом у подальшому потреб економіки України у перевезеннях.

У період з 1992 р. по 2015 р. оновлення рухомого складу та інфраструктури здійснювалося за рахунок

тою ліквідації «вузьких місць» на мережі залізниць України, покращення техніко-експлуатаційних можливостей об'єктів інфраструктури необхідно провести їх технічне переоснащення та модернізацію.

**А**втомобільний транспорт є однією з найважливіших сфер у забезпеченні функціонування логістичного ланцюга постачання споживчої цінності, який характеризується структурою парку вантажних автомобілів, конструкцією транспортних засобів, вантажністю, типами кузова, класом комфортності, видами та питомими витратами палива, екологічними показниками шкідливих викидів в атмосферу. Оновлення парку рухомого складу автомобільного транспорту відбувається повільними темпами – майже 70% рухомого складу є технічно та морально застарілими.

Сьогодні автотранспортні підприємства працюють в умовах відсутності централізованих замовлень, що викликає нестабільність формування обсягів їх послуг протягом запланованого періоду часу. Результатом є підвищення ризикованості підприємств у досягненні позитивних результатів від їх виробничо-господарської діяльності.

Водний транспорт України відіграє важливу роль в експортно-імпорتنних і каботажних (між портами своєї держави) перевезеннях. Водний транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що має задовольняти потреби національної економіки у транспортних вантажних перевезеннях. Від ефективності функціонування водних терміналів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного водного транспортного комплексу на світовому ринку.

Галузь сьогодні налічує 38 державних підприємств з оборотом близько 10 млрд грн на рік, 5000 галузевих суб'єктів господарювання, 100 тис. моряків – громадян

України. До потенціалу водних вантажних перевезень України можна віднести 13 континентальних морських портів, 3 судноплавні річки, 16 річкових портів та терміналів, 262 млн т пропускної здатності на рік морських терміналів, 60 млн т пропускної здатності на рік річкових терміналів, а також 25 тис. осіб працюючого персоналу. Основні показники результативності водних перевезень представлено в *табл. 3*.

Авіаційний транспорт за обсягами перевезень посідає останнє місце у транспортній системі України. Це – наймолодший вид транспорту, що виконує важливі функції у зв'язках нашої країни з іншими державами світу. Він здійснює, насамперед, перевезення пасажирів, а також пошти і вантажів, що швидко псуються. За даними статистичних органів, у 2015 р. на ринку пасажирських і вантажних перевезень працювало 28 вітчизняних

Таблиця 3

**Тенденції розвитку показників результативності водних перевезень в Україні з 2012 по 2014 рр. (у % до минулого року)**

Показник	2012 р.	2013 р.	2014 р.
Темп зростання обсягів перевезень вантажів	-10,7	-6,8	-6,2
Темп зростання переробки вантажів у морських портах	4,7	8,6	9,2
Темп зростання переробки вантажів у річкових портах	6,2	10,1	10,7
Темп зростання обсягів переробки транзитних вантажів у портах	7,8	11,7	12,3
Темп зростання обсягів перевезень пасажирів	5,2	9,1	9,7

Основними перевагами водного транспорту України є:

- ✦ високий експортний потенціал вантажів чорних металів, вугілля, залізрудного концентрату та зернових;
- ✦ наявність потужностей з обробки вантажів;
- ✦ вигідне розташування морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків;
- ✦ наявність кваліфікованих фахівців портової галузі.

Трубопровідний транспорт має достатні виробничі потужності для забезпечення України енергоносіями – нафтою і газом, а також для виконання функцій транзиту російської нафти і газу в країні Південно-Східної Європи.

Однак уся мережа трубопровідного транспорту в Україні орієнтована на постачання нафти і газу з однієї країни – Росії (лише 5% загальної потреби газу – з Туркменістану), що, згідно із загальноприйнятими стратегічними підходами до цього питання, є недоцільним. Нові пріоритети щодо джерел постачання енергоносіїв безпосередньо позначаються на функціонуванні та перспективах розвитку трубопровідного транспорту. Найістотніші при цьому матимуть такі основні фактори: орієнтація на нафту з країн Середньої Азії, Близького Сходу й Південного Середземномор'я; доставка нафти через балтійські порти Польщі та Латвії; використання нафти, що тепер проходить транзитом через Україну, для власних потреб з відповідною компенсацією країнам Центральної і Південно-Східної Європи та Закавказзя, закупленими Україною енергоносіями на Близькому Сході.

Є необхідність здійснити на території України будівництво окремих ділянок нафтопроводів (найсуттєвішою з яких є з'єднувальний нафтопровід від порту Південний біля м. Одеси до м. Броди у Західній Україні проектною вартістю близько 0,5 млрд дол.) і реконструювати та переоснастити окремі нафтопереробні заводи і нафтоперекачувальні станції тощо.

авіакомпаній, виконано 14,1 тис. комерційних рейсів (за I квартал 2014 р. –19,1 тис.). Обсяги перевезень вантажів та пошти склали 16,9 тис. т.

Трубопровідний транспорт є ефективним способом переміщення в просторі рідких, газоподібних і твердих речовин спеціальними трубами під тиском. В Україні трубопроводами транспортуються рідке паливо, газ, хімічні продукти. Розрізняють магістральний та промисловий трубопровід. Трубопровідний транспорт посідає перше місце за вантажооборотом в Україні.

Видобуток нафти в Україні не забезпечує внутрішніх потреб у рідкому паливі та продуктах його переробки. Потужним трубопроводом, що простягається з Поволжя, є нафтопровід Самара – Лисичанськ – Кременчук – Херсон. У 1963 р. збудовано трансєвропейський нафтопровід «Дружба», що починається в Росії й перетинає усю територію нашої країни від східного до західного кордону України. Проведено також нафтопроводи Качанівка – Охтирка, Гнідинці – Прилуки – Кременчук на Лівобережжі та Долина – Дрогобич, Битків – Надвірна та інші у Прикарпатті. Протяжність трубопроводів становить близько 45 тис. км, що майже вдвічі більше, ніж довжина залізничних колій загального користування.

За останні роки в Україні створено мережу продуктопроводів: аміакопровід Поволжя – Горлівка – Одеса, етилопровід Угорщина – Калуш (Івано-Франківська обл.).

Порівняно з іншими видами транспорту трубопровідний транспорт працює найбільш стабільно. В останні роки збільшився обсяг перекачування нафти і газу, які доставляються з Російської Федерації в країні Центральної Європи. В обсязі транспортування рідкого і газового палива провідне місце займає його транзит через територію України.

У перспективі велике значення для України має налагодження транспортування нафти трубопроводом з Казахстану та Азербайджану через території країн Закавказзя до Чорного моря, а звідти (танкерами чи побудованим по дну моря нафтопроводом) до Одеського терміналу. З Одеси уже прокладено більшу частину нафтопроводу до м. Броди (Львівська обл.). З Бродів є

можливість продовжити нафтопровід до Балтійського моря через територію Польщі.

Світовий ринок логістичних послуг сьогодні характеризується впровадженням аутсорсингу – цілеспрямованого відокремлення та передачі всіх або декількох функцій бізнес-процесу на виконання спеціалізованим організаціям – логістичним провайдером. Застосування аутсорсингу в логістиці дозволяє підприємствам, окрім зосередження уваги на основному виді діяльності та зменшенні капіталовкладень, ще й отримати ресурси та технології, які недоступні всередині підприємства. Крім цього, отримати високоякісні сервісні послуги, гнучко реагувати на зміну ситуації на ринку та, як наслідок, – реалізувати конкурентні переваги.

За ступенем інтегрованості з бізнесом замовника, кількості запропонованих логістичних функцій, а також рівнем доступу до міжнародних й регіональних ринків збуту провайдери логістичних послуг поділяються на [8]:

- ✦ *2PL-провайдери* – вузькоспеціалізовані логістичні посередники, що пропонують аутсорсинг окремих функцій: транспортні компанії, експедитори, склади загального використання, вантажні термінали, митні брокери, агенти, страхові компанії, консалтингово-логістичні фірми;
- ✦ *3PL-провайдери* – надають комплексний логістичний сервіс, беруть під свій контроль декілька або всі логістичні функції. Такі відносини побудовані на довгострокових домовленостях;
- ✦ *4PL-провайдери* – це логістичні інтегратори повного циклу, які використовують системний підхід до управління всіма логістичними бізнес-процесами замовника та координують взаємодію компанії з її ключовими контрагентами в ланцюгу постачання;
- ✦ *5PL-провайдери* – суб'єкти надання логістичних послуг методами електронних засобів інформації в управлінні всіма компонентами ланцюга поставок у глобальних масштабах діяльності. Логістика електронної комерції охоплює стратегічне планування та розвиток усіх необхідних для електронних угод логістичних систем і процесів, а також адміністративне та операційне забезпечення їхнього фізичного виконання.

Сучасний стан логістичної активності бізнес-процесів базується на запровадженні методів ведення операцій через мережі електронних бізнес взаємозв'язків: планування бізнес-ресурсів, формування баз даних, замовлення дати виконання та оптимізація маршрутів поставок. Електронний бізнес надає компаніям можливість в режимі реального часу реагувати на зміни ринкового попиту, коли здійснення торгових операцій між бізнес-партнерами через Інтернет є передумовою зниження витрат у всіх ланках логістичного ланцюга.

Таким чином, процес розвитку логістичної активності країни супроводжується низкою факторів впливу та потребує вирішення питань із встановлення пріоритетів у сфері здійснення митних формальностей, формування ефективної транспортної інфраструктури, сприяння міжнародним операціям, можливості відстеження

руху вантажів, створення умов для розвитку мережі логістичних провайдерів, а також належної нормативно-правової бази регулювання бізнес-процесів.

Сучасний етап розвитку світової економіки характеризується тенденцією до зростання підприємств з надання логістичних послуг, які пропонують комплексні функціональні рішення третього, четвертого та п'ятого рівнів логістичного аутсорсингу. Активний розвиток світового логістичного ринку поширюється й на Україну, яка знаходиться на етапі формування та консолідації галузі.

Слід зазначити, що найбільше користувачів послугами логістичних провайдерів виявлено серед підприємств у сфері високих технологій, промислового виробництва, виробництва продовольчих товарів, у той час, коли найменшими користувачами аутсорсингу є фінансові та телекомунікаційні підприємства. Сфера логістики фінансує близько 15% надходжень до бюджету від виробничої сфери, при цьому частка на ринку послуг складає 40%.

Основними тенденціями розвитку логістичної активності української економіки є зростання: ємності ринку логістичних послуг, використання логістичного аутсорсингу, процесів поглинання і злиття, а також реструктуризації компаній, які формують інтегровані логістичні ланцюги постачання споживчої цінності. ■

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 61. – Ст. 446 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
2. Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності» (зі змінами, внесеними згідно із Законом № 867-VIII від 08.12.2015 р.) // ВВР. – 2016. – № 4. – Ст. 40 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/222-19>
3. Алькема В. Г. Логістика: теорія та практика : навч. посібник / В. Г. Алькема, О. М. Сумець. – К. : ВД «Професіонал», 2007. – 216 с.
4. Єгоров О. Б. Митна економіка (Україна – СOT – ЄС) : посібник / О. Б. Єгоров. – О. : ПЛАСКЕ, 2005. – 226 с.
5. Каленський М. М. Митна справа / М. М. Каленський, А. Д. Войцешук, І. Г. Бережнюк, Ц. Г. Огонь, Д. С. Олійник. – К. : Мануфактура, 2006. – 440 с.
6. Кристофер М. Логістика и управление цепочками поставок / М. Кристофер / Пер. с англ. В. С. Лукинського. – СПб. : Питер, 2005. – 316 с.
7. Кизим А. Страхование международных грузов в системе мультимодальных перевозок груза / А. Кизим, А. Новиков // Логістика. – 2011. – № 5 (58). – С. 42–45.
8. Чухрай Н. І. Логістичне обслуговування : підручник / Н. І. Чухрай. – Львів : Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2006. – 292 с.

#### REFERENCES

- Alkema, V. H., and Sumets, O. M. *Lohistyka: teoriia ta praktyka* [Logistics: Theory and Practice]. Kyiv: Profesional, 2007.
- Chukhray, N. I. *Lohistychna obsluhovuvannia* [Logistics service]. Lviv: Vyd-vo Natsionalnoho universytetu «Lvivska politekhnik», 2006.

Kalenskiy, M. M. et al. *Mytna sprava* [Customs business]. Kyiv: Manufaktura, 2006.

Kristofer, M. *Logistika i upravleniye tsepkhkami postavok* [Logistics and Supply Chain Management]. St. Petersburg: Piter, 2005.

Kizim, A., and Novikov, A. "Strakhovaniye mezhdunarodnykh tovarov v sisteme multimodalnykh perevozkov gruzha" [Insurance of goods in international multimodal transport cargo system]. *Logistika*, no. 5 (58) (2011): 42-45.

[Legal Act of Ukraine] (1994). <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>

[Legal Act of Ukraine] (2015). <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/222-19>

Yehorov, O. B. *Mytna ekonomika (Ukraina – SOT – YeS)* [Customs Economics (Ukraine - WTO - EU)]. Odesa: PLASKE, 2005.

УДК 330.341.1:061.5(477+477.74)

## ІННОВАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ ТА ОДЕСЬКОЇ ОБЛАСТІ ЯК ЗАСІБ ЗБІЛЬШЕННЯ ПРОДУКТИВНОСТІ ПРАЦІ

© 2016 ОРЛЕНКО О. М.

УДК 330.341.1:061.5(477+477.74)

### Орленко О. М. Інноваційна діяльність підприємств України та Одеської області як засіб збільшення продуктивності праці

Метою статті є аналіз рівня інноваційної діяльності промислових підприємств України в цілому та Одеського регіону зокрема як основного засобу збільшення рівня продуктивності праці, зростання рівня конкурентоспроможності вітчизняного бізнесу та покращення добробуту населення. Наведено динаміку глобального індексу конкурентоспроможності України за 2010–2015 рр. і встановлено основні конкурентні переваги нашої держави. Представлено місце України в головних інноваційних рейтингах: Global Innovation Index, Bloomberg Rankings і виявлено її основні сильні та слабкі сторони. Окремо проведено аналіз рівня інноваційної активності промислових підприємств Одеського регіону з подальшим виявленням основних факторів, які стримують розвиток інноваційної діяльності цього сектора економіки. Обґрунтовано необхідність активізації інноваційної діяльності на усіх рівнях економіки з подальшим визначенням найбільш пріоритетних напрямків для кожного окремого регіону. Перспективою подальших досліджень є визначення конкретних заходів, здатних стимулювати інноваційну діяльність вітчизняних підприємств.

**Ключові слова:** продуктивність праці, інноваційна діяльність, інноваційна активність, інноваційні рейтинги, конкурентоспроможність.

**Табл.:** 8. **Бібл.:** 11.

**Орленко Ольга Михайлівна** – викладач кафедри економіки підприємства, Одеський національний економічний університет (вул. Преображенська, 8, Одеса, 65082, Україна)

**E-mail:** orlenko20022015@gmail.com

УДК 330.341.1:061.5(477+477.74)

### Орленко О. М. Инновационная деятельность предприятий Украины и Одесской области как средство увеличения производительности труда

Целью статьи является анализ уровня инновационной деятельности промышленных предприятий Украины в целом и Одесского региона в частности как основного средства повышения уровня производительности труда, роста уровня конкурентоспособности отечественного бизнеса и улучшения благосостояния населения. Приведена динамика глобального индекса конкурентоспособности Украины за 2010–2015 гг. и установлены основные конкурентные преимущества нашего государства. Представлено место Украины в главных инновационных рейтингах: Global Innovation Index, Bloomberg Rankings и выявлены ее основные сильные и слабые стороны. Отдельно проведен анализ уровня инновационной активности промышленных предприятий Одесского региона с последующим выявлением основных факторов, сдерживающих развитие инновационной деятельности этого сектора экономики. Обоснована необходимость активизации инновационной деятельности на всех уровнях экономики с дальнейшим определением наиболее приоритетных направлений для каждого региона. Перспективой дальнейших исследований является определение конкретных мер, способных стимулировать инновационную деятельность отечественных предприятий.

**Ключевые слова:** производительность труда, инновационная деятельность, инновационная активность, инновационные рейтинги, конкурентоспособность.

**Табл.:** 8. **Библ.:** 11.

**Орленко Ольга Михайловна** – преподаватель кафедры экономики предприятия, Одесский национальный экономический университет (ул. Преображенская, 8, Одесса, 65082, Украина)

**E-mail:** orlenko20022015@gmail.com

UDC 330.341.1:061.5(477+477.74)

### Orlenko O. M. Innovation Activity by Enterprises of Ukraine and Odessa Region as a Means of Increasing Labor Productivity

The article is concerned with analysis of the level of innovation activity by industrial enterprises of Ukraine as a whole, and of the Odessa region in particular, as a key means of increasing labor productivity, growth of competitiveness of domestic business, and improving the well-being of population. Dynamics of the global competitiveness index of Ukraine for 2010–2015 has been provided, the main competitive advantages of our State have been determined. Place of Ukraine in the main rankings for innovation (Global Innovation Index, Bloomberg Rankings) has been presented, the related major strengths and weaknesses have been identified. Separately, an analysis of the level of innovation activity by industrial enterprises of Odessa region was conducted, which was supplemented by identifying major constraints on the innovation development in this sector of economy. The necessity of activating innovation at all levels of economy together with further definition of the top priorities for each region has been substantiated. Prospect of further research is to determine concrete measures likely to encourage the innovation activity by domestic enterprises.

**Keywords:** labor productivity, innovation activity, innovation efforts, rankings for innovation, competitiveness.

**Table:** 8. **Bibl.:** 11.

**Orlenko Olga M.** – Lecturer of the Department of Economics of Enterprise, Odessa National Economic University (8 Preobrazhenska Str., Odessa, 65082, Ukraine)

**E-mail:** orlenko20022015@gmail.com

ІННОВАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ

ЕКОНОМІКА

Світова глобалізація та інтеграція не тільки надають рівні умови і відкривають нові можливості для кожної країни, а й одночасно суттєво посилюють поляризацію держав за рівнем економічного,

соціального і технологічного розвитку. Це вимагає пошуку і реалізації нових шляхів утримання конкурентоспроможних позицій в умовах динамічного глобального середовища. Швидкі темпи науково-технічного прогресу