

Шевченко А.

Студентка 4 курсу, групи МК-451

Одеської державної академії будівництва та архітектури

м. Одеса, Україна

ПРОБЛЕМИ УКРАЇНСЬКОЇ ЛОГІСТИКИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

Світова практика ведення бізнесу базується на високому рівні організації бізнес-процесів, які пов'язані з обслуговуванням вантажного потоку, між усіма ланками транспортно-логістичного ланцюга. Складна економічна ситуація вимагає від працівників транспортної галузі уваги щодо організацій та управління логістичною системою. При наявності великого різноманіття експедиторів, логістичних компаній, перевезників, при великій кількості транспортних систем в Україні є багато проблем з дотриманням термінів доставки, збереження цілісності вантажу та іншим. Україна має дуже багато логістичних проблем, але всі їх можна вирішити. Тому я вважаю цю тему дуже актуальною.

Проблеми транспортної логістики досліджували вітчизняні та зарубіжні вчені: О.О. Бакаєв, Д.Дж. Бауерсокс, Л.В. Фролова, Д.Ламберт, С.Ленглі, К.Мельцер, І.Шнайдер та ін.. Але питання логістичних проблем та шляхів їх вирішення залишається вивченим не досконало.

Під поняттям транспортної логістики розуміють функціональну сферу логістики, що оптимізує логістичні операції на шляху матеріального потоку від постачальника до кінцевого споживача, що здійснюється з застосуванням транспортних засобів.[1]

Стан логістичної системи в Україні є не задовільним. Про це свідчать данні за 2016 рік Logistics Performance Index (LPI) Україна займає 80 місце з 150 країн. При цьому наша країна має дуже великі шанси, щоб займати ланку вищого рангу. В Україні 55 діючих

аеропорти, 20 державних морських торгівельних портів, 8 річкових портів, 6 залізниць, 77 авіаційних компанії та понад 70 тис. суб'єктів господарювання, на балансі яких є автомобільний транспорт.

Основними проблемами української логістики є:

1. Якість транспортного обслуговування. Все більша кількість підприємств, діяльність яких так чи інакше пов'язана з транспортуванням (доставка сировини і матеріалів, обслуговування споживачів), приймають рішення про передачу всіх або частини перевезень на аутсорсинг. Таке рішення дозволяє їм сконцентруватися на основній сфері діяльності, підвищуючи якість роботи та удосконалюючи свою продукцію, а також доручити транспортну логістику професіоналам у цій галузі, що в результаті покращує якість перевезень, а в багатьох випадках - і знижує транспортні витрати. Однак, не завжди зовнішні перевізники надають якісні послуги. Це стосується, перш за все, простих експедиторських або транспортних компаній, перші з яких не мають власного рухомого складу і працюють як посередники між замовником і перевізником, а другі – займаючись перевезенням вантажів власними транспортними засобами, практично не намагаються оптимізувати сам процес транспортування.

2. Зношеність рухомого складу. На даний момент зношеність основних фондів “Укрзалізниці” складає 50-80%. Насамперед це стосується рухомого складу – пасажирських та вантажних вагонів, колійної техніки. Термін експлуатації вантажних локомотивів сьогодні складає 50 років. В той же час їх бракує, що не дозволяє забезпечити відповідну швидкість і безпеку перевезення вантажу. Потреба в рухомому складі дуже висока. Також слід зупинитися на проблемі визначення оптимального терміну служби транспортних засобів, зайнятих в перевезенні вантажів.

3. Недовантаження рухомого складу. Проблема недостатнього використання вантажопідйомності транспортного засобу безпосередньо пов'язана з частим небажанням або невмінням

комплектувати відправку від різних вантажовідправників.

4. Страхування вантажу і транспортних засобів. В даний час все більше відправників і одержувачів намагаються застрахувати свої перевезення. При чому, переважає саме страхування вантажу, а не транспортного засобу з вантажем. При цьому давня недовіра до страхових компаній гальмує процес поширення страхування як транспортних засобів, так і вантажів. [2]

5. Складності організації взаємодії декількох видів транспорту. В Україні залізничний транспорт залишається найбільш використовуваним, на відстанях 700-1500 км він набагато економічніший за автомобільний, особливо в умовах постійно зростаючих цін на паливно-мастильні матеріали. Але автотранспорт має низку переваг: мобільність, перевезення «від дверей до дверей» та інші. При взаємодії різного транспорту практично завжди підвищуються терміни перевезення, ускладнюється прогнозування термінів і збільшується вірогідність ризиків. Також за такого транспортування більш гостро відчувається проблема інформаційного супроводу.

6. Погана інформаційна підтримка процесу перевезень. Проблема пов'язана з недосконалим інформаційним потоком: контролем за водієм, вантажем на шляху перевезення і контролем за станом і місцезнаходженням транспортних засобів. Дана проблема менш виражена при внутрішніх перевезеннях, однак у будь-якому разі вона негативно впливає на координацію процесу транспортування, особливо у випадках потреби негайної передачі або коректуванню інформації для водія.

7. Недостача інформації щодо програмних продуктів, що допомогли б автоматизувати, спростити і пришвидшити виконання операцій і процес транспортування. Підприємства відчувають недостатність об'єктивної аналітики стосовно такого забезпечення зважаючи на велику кількість програм, що пропонуються на ринку і високу вартість даного продукту. Зважаючи на це деякі підприємства навіть відмовляються від покупки згаданих засобів.

[3]

Щоб вирішити ці проблеми потрібно багато працювати над цим питанням. Взаємодія держави та досвіду іноземних логістичних компаній приведе до вирішення проблем та розвитку логістичного комплексу. Я пропоную звернутися до досвіду Німеччини, тому що вона за рейтингом LPI займає перше місце і є провідною країною в світі за напрямом логістики.

Велика кількість гравців логістичного ринку в Німеччині займаються розвитком мультимодальних ланцюгів поставок з включенням залізничного та морського транспорту. Не дивлячись на те, що у 2010 році на долю автомобільних перевезень припадало близько 60% всього транспортного об'єму, тенденція розвитку мультимодальних ланцюгів перевезень збільшується. Це підтримується на державному рівні майже в кожній країні ЄС. Основою такого розвитку є зростаючі об'єми контейнерної логістики, через яку доставляються до 80% товарів до Європи. Додатковим фактором є законодавчі норми в області екології. Держава стимулює компанії, які здійснюють мультимодальні перевезення, нагороджує почесними преміями, що дає престижність компаніям та стимул до розвитку.

Також в Німеччині було здійснено проект Global Risk Management щодо захисту перевезень від природних катастроф, глобального відключення електроенергії піратських атак за ініціативою компанії Toyota.

Великою перевагою Німеччини над Україною є наявність кваліфікованих спеціалістів. Німецькі вищі надають не лише теоретичні знання студентам з логістики, а й практичний досвід. Наші студенти із знаннями в області логістики порівняно з німецькими студентам виступають теоретиками та не конкурентоспроможні на ринку праці в логістичній сфері.

Наша держава повинна надавати допомогу логістичним компаніям та підтримувати їх, заходи щодо застосування державної політики зображено на малюнку 1.[4]



Мал. 1. Схема розвитку транспортного комплексу України

Отже, в Україні існує багато проблем в логістичній сфері, але застосування ідей іноземних компанії та підтримка з боку держави спроможні вивести українську логістику на новий рівень. Розвиток логістичних технологій, інформаційних систем, всієї інфраструктури транзитних перевезень в цілях прискорення доставки транзитних вантажів, забезпечення гарантій їх збереження, загального підвищення якості сервісу, удосконалення

законодавчої бази, підвищення рівня взаємодії між різними видами транспорту під час здійснення міжнародних перевезень та ін. допоможе Україні займати гідне місце в рейтингу LPI.

Список літератури:

1. Тридід О.М. , Азаренкова Г.М., Мішина С.В., Борисенко І.І. Логістика. Навч. посіб. — К.: Знання, 2008
2. Устенко М.О. « Основні проблеми транспортної логістики» - Вісник економіки транспорту і промисловості, 2010
3. Ковальчук О.І., Корж М.А. «Транспортна логістика в Україні в контексті європейської інтеграції» - http://probleconomy.kpi.ua/pdf/2011_6.pdf
4. Брагінський В.В., «Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України» - <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf>
5. Всесвітній банк: данні та дослідженні, статистика - <http://www.worldbank.org>

Науковий керівник: к.е.н., доцент Ажаман І.А.