

П. В. Непша, аспірант кафедри маркетингу,
ДВНЗ «КНЕУ імені Вадима Гетьмана»

ОГЛЯД СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ТЕНДЕНЦІЙ ЛОГІСТИЧНОГО РИНКУ УКРАЇНИ

| КЛЮЧОВІ СЛОВА: логістика, логістична послуга, транспорт, склад.

Актуальність проблеми: Швидке зростання більшості українських ринків 2000—2008 років зробили вельми актуальними питання розвитку логістичної інфраструктурної складової української економіки із метою забезпечення безперервного та ефективного з точки зору витрат руху матеріальних ресурсів

Сучасний стан та структура ринку логістичних послуг України

З погляду світового досвіду і сучасних тенденцій розвитку глобального ринку логістичних послуг Україна знаходиться на етапі формування і консолідації галузі, істотно поступаючись західним країнам, як за якістю, так і по комплексності послуг, що надаються національними транспортно-логістичними компаніями. Як демонструють проведені дослідження, сьогодні Україна по рівню розвитку логістики (перш за все, за якістю інфраструктури і набору пропонованих послуг) значно відстає від східноєвропейських країн.

Із зростанням висококонкурентних ринків в Україні виникла і реальна потреба в мінімізації витрат на етапах доставки і зберігання товару. Сьогодні, по оцінках фахівців, питома вага логістичних витрат у собівартості продукції в Україні досягає 40 %.

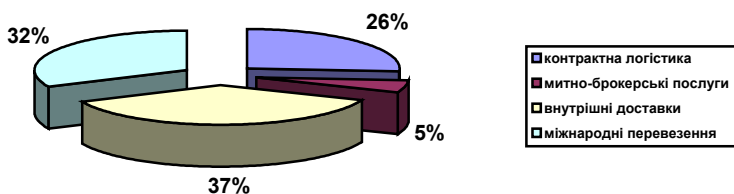


Рис. 1. Структура витрат на логістику
у ВВП України [8, С. 2]

З одного боку, це свідчить про величезний попит на логістичні послуги у нашій країні, з іншої — на дуже логістично ємке виробництво.

Для порівняння: логістичні витрати у США за максимальними оцінками не перевищують 10 % ВВП, в Японії об'єм витрат на логістику складає 11—12 % ВВП, у Європі — 9—11 %, в Індії — 20 %, у Таїланді — 19 %, у Сінгапурі — 8—10 %.

Якщо об'єм ВВП України у фактичних цінах у 2007 році склав приблизно \$ 136 млрд, то його логістична складова оцінюється в \$ 30—35 млрд. А це вже друге місце після переробної промисловості і в три рази більше, ніж уся добувна промисловість України. [8, С. 3—4].

Ємність ринку контрактної логістики (валовий прибуток) складає 9—10 млрд долларів США.

Наприклад, у Німеччині ця сфера діяльності по прибутковості займає третє місце після автомобілебудування і фармацевтики.

Іноземні компанії користуються чотирма способами побудови логістики. Компанія може самостійно створити службу, що займатиметься закупівлею сировини/матеріалів і збутом продукції від «А до Я». У цьому випадку будуються склади, створюється автопарк, формується великий штат працівників. Це цілком автономна логістика (на сленгу фахівців — 1pl).

Другий спосіб — віддати на відкуп стороннім компаніям тільки частину функцій. Наприклад, складське зберігання або окремі види перевезення (2pl).

Третій — аутсорсинг усієї логістики, зокрема управління поставками сировини та відвантаженням продукції (3pl).

4pl передбачає більш тісну співпрацю з логістичним провайдером, коли останній не тільки забезпечує доставку, відвантаження та їх координування, а й просуває товар у роздробі.

Західні компанії частіше використовують два останні способи. У Європі та США вже понад 60 % виробників вдаються до послуг спеціалізованих логістичних фірм, працюючи з ними за схемами 3pl і 4pl. Тобто віддають на аутсорсинг усю логістику. 40 % західних компаній віддають на відкуп частину логістичних функцій, наприклад, перевезення готової продукції та координацію роботи складів. У США та Західній Європі практично не залишилося компаній з власною службою логістики.

В Україні за принципом автономної логістики працює близько 10 % підприємств. Зазвичай це компанії, які у спадщину отримали склади та автопарк. Їхній менеджмент, як правило, навіть не намагається прорахувати можливу вигоду від зміни схеми роботи

і керується принципом «краще, коли все своє». Донедавна самостійно будували логістику навіть великі міжнародні компанії, що вийшли на український ринок у 90-х роках. Причина — відсутність логістичних операторів, складських приміщень класів А і В, нерозвинений ринок автоперевезень. Щоправда, більшість іноземних компаній поступово віддають логістику на аутсорсинг. Наприклад, так вчинила Кока-Кола Бевериджиз Україна, яка ще в 2004 році самостійно доставляла у роздріб 100 % продукції. У 2005-му власним транспортом у магазини компанія постачала 85 % товарів, 2007 року — 75 %.

Майже 90 % українських виробників працюють за схемою 2pl. Зазвичай рішення приймається спонтанно: «Є склад? Зберігатимемо в ньому. Є земля? Побудуємо на ній склад. Є вантажівка? Возитимемо на ній». Типовий ланцюжок поставки товару від українського виробника у роздріб виглядає так: виробник накопичує на своєму складі тижневий чи місячний запас продукції, власним транспортом доставляє на свої ж регіональні склади, зберігає товар тиждень-два, доки його не забере дистриб'ютор, який своїм або найманим транспортом доставляє товар або відразу в роздріб, або на власний склад, де він також може зберігатися ще кілька днів чи тижнів.

Компаній, які повністю віддали всю логістику на аутсорсинг, в Україні щонайбільше один відсоток.

Експерти стверджують, що як мінімум половина українських підприємств можуть зменшити логістичні витрати на 10—30 %. Найбільші з них уже зробили це. «Наприкінці 2005 року три пивзаводи компанії були об'єднані в одну юрособу. З цього часу ми стали централізовано закуповувати сировину та матеріали, укладати контракти з транспортними, брокерськими та девелоперськими компаніями», — ділиться рецептом зниження витрат національний директор з логістики САН Інтербрю Україна Олександр Мазуркевич.

Щоправда, оптимізація логістики не завжди проходить просто. Здебільшого через те, що багато власників намагаються заощадити на певній логістичній операції, випускаючи з уваги весь ланцюжок. Наприклад, зменшують запаси сировини та готового товару на складі, щоб не будувати нові сховища у разі зростання виробництва. Але забувають при цьому про збільшення витрат на перевезення дрібними партіями. Або, навпаки, завантажують склади сировиною і продукцією, заощаджуючи на перевезеннях, але не враховують зростання витрат на зберігання.

2.1 Структура витрат на логістику

У 2008 році всередині України перевезли близько 2 млрд тонн вантажів. Три чверті — автотранспортом, ще чверть — залізницею. За експертними оцінками, на внутрішні перевезення буде витрачено майже \$10 млрд. Близько \$2 млрд з них припадає на частку Укрзалізниці. Навіть після підвищення тарифів залізничні перевезення обходяться на 10 % дешевше, ніж автотранспортні. Великі вантажні автоперевізники (переважно приватні), на думку експертів, отримують \$1—1,5 млрд офіційних доходів. Експерти уточнюють, що це лише частина фінансових надходжень вантажоперевізників — у тіні перебуває понад половина автоперевезень, реальний обсяг ринку внутрішніх автоперевезень може перевищувати \$3 млрд. Ще \$5 млрд — власні витрати підприємств на перевезення сировини та готової продукції. Як ми можемо побачити з наступних рисунків, більше за обсягом (у тоннах) перевозять автотранспортом, залізничний транспорт використовують при здійсненні перевезень на більші відстані.

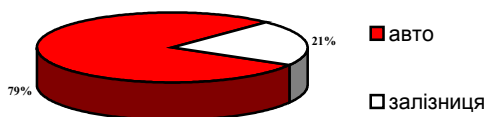


Рис. 2. Структура ринку внутрішніх перевезень вантажу за обсягом (тонн) [3]

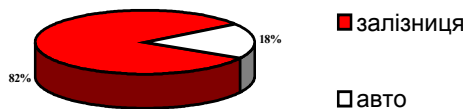


Рис. 3. Структура ринку внутрішніх перевезень вантажу за відстанню (т/км) [3]

Як правило, замовників для вантажоперевізників знаходять експедиторські компанії — посередники між транспортними компаніями та споживачами їхніх послуг. За на думку експертів, у світі понад 85 % усіх вантажів перевозяться за участю експедиторів. В Україні ця цифра у кілька разів менша — на ринку працює лише близько двохсот експедиторських компаній.

За оцінками керівника агенції нерухомості «Полісся» Анатолія Осадчого, в Україні для оренди доступно близько 6 — 7 млн кв. м легальних складських приміщень, з них приблизно 1 млн — у Києві та області. Але сучасних складів класів А і В менш ніж 10 %. Через брак якісних складських комплексів їх завантаження перевищує 90 %. Утім, навіть менш якісні склади часто заповнені на 70—80 %. За оцінками експертів, офіційні доходи власників складів перевищують \$400—600 млн щороку. До останнього часу попит споживав весь складів, доступних для оренди.



Рис. 4. Розподіл складських приміщень за класами у київському регіоні [1]

З урахуванням цих площ загалом, українські компанії щороку витрачають на зберігання продукції та перевалку понад \$1 млрд. Якщо ж урахувати власників дрібних складів, що працюють переважно за готівку і не сплачують податки, ця сума може збільшитися до \$2,4—3,5 млрд.

Управління у структурі витрат на логістику, за оцінками експертів, становить 5—10 %. Аутсорсинг таких послуг в Україні

нерозвинений — ним користується близько сотні компаній, разом вони щороку виплачують логістичним провайдерам \$3—4 млн.

До 2008 року продаж більшості видів споживчих товарів зростає на 15—20 % щороку. Це означає збільшення обсягів виробництва, вантажоперевезень, площ складських приміщень. Хоч як це парадоксально, але витрати на логістику при цьому практично не збільшувались. Більшість підприємств активно займаються оптимізацією витрат на транспортування, зберігання та управління цими процесами, прогнозують експерти. Оптимізувати витрати на перевезення та зберігання підприємства будуть за рахунок аутсорсингу послуг, зокрема, повністю віддаючи управління логістичним провайдерам. За переконанням більшості експертів частка аутсорсингу у логістиці невпинно збільшується. Зараз частка логістичних операторів у сумарних витратах українських компаній на логістику не перевищує 1 %. До 2012 року доходи професіоналів можуть збільшитися у 4 рази.

Огляд базових інфраструктурних складових ринку логістичних послуг України

2.1. Характеристика українського ринку вантажоперевезень

За даними Держкомстату, в 2008 р. підприємствами транспорту перевезено 891,8 млн т вантажів, що на 1,3 % менше, ніж за 2007 р. Вантажообіг склав 491,7 млрд ткм, що на 0,2 % менше, ніж за 2007 р.

Вантажообіг автотранспорту збільшився на 27,3 %. Вантажообіг на річковому транспорті зменшився на 20,8 %, морському — 12,0 %, авіа — 2,6 %, ж-д — 2,1 % і трубопровідному — на 0,5 %.

Одеська ЖД збільшила вантажообіг на 2,6 %. На останніх 5 залізницях за підсумками минулого року спостерігається скорочення об'ємів: Львівська ЖД — на 9,6 %, Південна (– 6,6 %), Придніпровська і Південно-західна (– 4,5 %) і Донецька (– 3,1 %). Перевезення вантажів по залізницях в порівнянні з 2007 р. зменшилося на 3 %, у т.ч. відправка вантажів — на 3,9 %. На Одеській ЖД і Південно-західною об'єм відправлених вантажів зріс на 16,5 % і 1,4 % відповідно.

На Донецькій ЖД відправка вантажів знизилася на 4,0 %, Придніпровською — на 7,0 %, Південною — на 8,4 % і Львівською — на 12,2 %. Відправка зерна і продуктів перемола збільшилася в 2,3 рази, кам'яного вугілля — на 6,2 %. Разом з тим, скоротилися об'єми відправки: нафти і нафтопродуктів на 23,3 %, лом чорних металів — на 15,6 %, чорних металів — на 13,5 %, лісових вантажів — на 10,7 %, будівельних матеріалів — на 9,9 %, хімічних і мінеральних добрив — на 9,6 %, залізної і марганцевої руди — на 5,5 %, коксу — на 0,7 %, цементу — на 0,4 %.

Перевезення вантажів водним транспортом скоротилося на 19,6 %, у цілому замовникам доставлено 19,5 млн т вантажів. Перевезення вантажів підприємствами річкового транспорту в порівнянні з 2007 р. зменшилося на 25,5 %, морського транспорту — на 9,8 %. Зарубіжні перевезення вантажів морським транспортом скоротилися на 7,3 %, річковим — на 21,7 %. Об'єм переробки вантажів у торгових і рибних портах і на промислових причалах (морських і річкових) зріс на 4,4 % і склав 184,2 млн т. Переробка експортних вантажів збільшилася на 17,9 %, імпорتنих — на 12,2 %. Переробка вантажів у внутрішньому повідомленні скоротилася на 17,6 %, транзитних вантажів — на 4,1 %. Кількість оброблених судів (закордонних і інфракт) збільшилася на 7,2 % і склала 21,3 тис. од.

Підприємствами автотранспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) за 2008 р. перевезено 186,6 млн т вантажів, що на 10,3 % більше в порівнянні з 2007 р., і виконано вантажообіг в об'ємі 37,4 млрд ткм (+ 27,3 %).

Магістральними трубопроводами транспортовано 186,8 млн т вантажів, що на 4,7 % менше, ніж за 2007 р. Перекачування газу виросло на 0,5 %, аміаку — на 1,8 %. Транспортування нафти зменшилося на 19,5 %. Транзит газу зріс на 3,8 %. Транзит нафти скоротився на 17,4 %, аміаку — на 1,8 %.

За 2008 р. авіаційним транспортом перевезено 101,4 тис. т вантажів, що на 2,6 % менше, ніж за 2007 р. Вантажообіг авіатранспорту склав 378,4 млн ткм, що також на 2,6 % менше в порівнянні з 2007 р.

Таблиця 1

**ПОКАЗНИКИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ-ТЯГАРІВ
ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ У 2008 р. [3]**

	Вантажопереvezення		Вантажообіг	
	млн т	у % до 2007 р.	млн ткм	у % до 2007 р.
Усіма видами транспорту	891,8	98,7	491746,0	99,8
у т.ч.				
залізничним	498,8	97,0	256867,7	97,9
автомобільним	186,6	110,3	37393,8	127,3
водним	19,5	80,4	15841,6	85,3
трубопроводним	186,8	95,3	181264,5	99,5
авіаційним	0,1	97,4	378,4	97,4

Тенденції розвитку ринку логістичної послуг України

Серед основних причин і тенденцій розвитку сучасної української логістики можна виділити наступні вісім:

1. Значно виросла вартість транспортних послуг. Транспорт перестав вважатися стабільним фактором бізнесу, у проблемах логістики, зв'язаних із транспортом, потрібно було здійснювати менеджмент більш високого рівня, причому одночасно як на рівні поточних операцій, так і на рівні політики,

2. Ефективність сучасного добре налаштованого виробництва досягла максимуму. Стало важко домагатися додаткової економії коштів, оскільки весь прибуток формувався у виробництві. Але фізичний розподіл і логістика були фактично недослідженими областями з погляду прибутковості й ефективності,

3. Відбулися фундаментальні зміни у філософії товарно-матеріальних запасів.

4. Асортимент товарів істотно розширився. Кількість одиниць обліку запасів росло за експонентним законом, що значно ускладнювало ефективне управління запасами.

5. Відбулися революційні зміни у сфері виробництва комп'ютерів і комунікаційних технологій, що сприяло здійсненню логістичного підходу, побудованого на безлічі облікових елементів і оперуючого великими обсягами даних.

6. Використання комп'ютерів у світі бізнесу постійно розширюється. У багатьох фірм з'явилася можливість систематично вивчати якість сервісу, що їм надають постачальники. Проводячи такого роду аналіз, багато фірм одержали можливість модернізації своїх систем розподілу.

7. Громадськість звернула увагу на проблеми забруднення навколишнього середовища і повторного використання відходів (рециклінг). Ці проблеми зв'язані з логістикою, оскільки мова йде про пакувальні матеріали і про створення каналів повернення відходів для переробки.

8. З'явилися нові, великі мережі роздрібного продажу і торговельні фірми масового продажу з дуже складними логістичними системами. Крім центрів масової торгівлі, з'явилися також мережі великих спеціалізованих магазинів, що процвітають багато в чому завдяки добре відпрацьованим логістичним системам.

Література

1. *Андрій Бережанський*. Дорогі дороги // КОНТРАКТИ. — 2006. — № 47.
2. *Елена Бабак*. Логистика: перспективы развития // Logistics. — 2007. — № 10.

3. Итоги грузоперевозок транспортом Украины за 2008 г. http://www.tbu.com.ua/news/itogi_gruzoperevozok_transportom_ukrainy_za_2008_g_.html

4. Логістична нерухомість України — реалії і перспективи // <http://www.socmart.com.ua/ukr/articles/read/2965/>

5. Обзор рынка недвижимости Украины' 08, Cooliers International. — 2008.

6. Ринок логістичної нерухомості України: тенденції розвитку та перспективи // <http://www.maygerconsulting.com>

7. Порты Украины отстают от «Укрзализныци» http://www.tbu.com.ua/top/porty_ukrainy_otstaut_ot_ukrzaliznytsi.html

Стаття надійшла до редакції 24.06.2009 р.

УДК 347.763

В. І. Перебийніс, д-р екон. наук, професор

О. В. Перебийніс, канд. екон. наук

Л. М. Болдирева, канд. екон. наук

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

АНОТАЦІЯ. Обґрунтовано методологічні засади транспортної логістики як складової логістики, доцільність формування транспортно-логістичних систем підприємств.

КЛЮЧОВІ СЛОВА. Логістика, транспортна логістика, транспортно-логістичний менеджмент, транспортний маркетинг, транспортні логістичні системи.

Транспорт підприємств, з одного боку, є частиною транспортної системи України, а з іншого — невід'ємною, інтегруючою усі процеси (від постачання ресурсів до реалізації продукції) складовою виробничо-комерційної діяльності підприємств.

Останні кілька десятиліть минулого століття в розвинених країнах пройшли під знаком логістизації постачальницько-виробничо-збутової діяльності підприємств. Роль транспорту у логістиці є ключовою, адже рух матеріальних потоків без транспортування не можливий.

Питання формування та ефективності функціонування логістичних систем і розвитку логістики, зокрема транспортної дослі-