

ЛОГІСТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ

В час потужного проникнення глобалізації в усі сфери економіки, як ніколи важливо оптимізувати усі зовнішньоекономічні операції, аби отримати з них максимум. Одним з ключових моментів для експортера у плануванні поставок продукції є грамотно продумана логістична експортна стратегія.

Логістика як практична діяльність стійко зайняла свою нішу в управлінні сучасними підприємствами. Логістичне забезпечення має суттєве значення для клієнтів, постачальників підприємства, його власників і акціонерів, адже воно допоможе ефективно скоординувати напрямок, впорядкування і розподіл продукції від виробника до кінцевого споживача, враховуючи рентабельність, результативність, продуктивність. Для того, щоб зрозуміти, на що звернути увагу під час планування стратегії та для оцінки логістичного клімату в Україні або країнах-партнерах можна скористатися «Індексом ефективності логістики» LPI (Logistics Performance Index). Проаналізувавши цей індекс та місце України в Світі можна оцінити логістичне середовище країни.

За даними Всесвітнього банку, який опублікував результати досліджень за 2018 р. з питання «Індекс ефективності логістики» LPI (Logistics Performance Index) [5], Україна увійшла до трійки лідерів з логістики на пострадянському просторі і посідає 66 місце в рейтингу з 160 країн Світу. Цей рейтинг формується кожні два роки, й в порівнянні з 2016 роком, це на 14 пунктів краще, що свідчить про стрімке виправлення недоліків.

Серед показників, що враховуються для обчислення вказаного Індeksu найпроблемніші для нашої країни – це якість інфраструктури та ефективність процесу оформлення (табл. 1). Максимальна оцінка складає 5 балів, і вона дається за умови повної відсутності проблем.

Таблиця 1

Порівняльний аналіз Індeksu ефективності логістики та показники України за 2016-2018 рр [5]

Показник	2018 р	2016 р.	Абсолютний приріст
Ефективність процесу оформлення (тобто швидкість, простота і передбачуваність формальностей) органами прикордонного контролю, включаючи митні формальності	2.49	2.30	+0.19
Якість інфраструктури торгівлі та транспорту (наприклад, порти, залізниці, інформаційні технології)	2.22	2.49	-0.27
Простота організації перевезень за конкурентними цінами	2.83	2.59	+0.24
Компетенція та якість логістичних послуг (наприклад, транспортні оператори, митні брокери)	2.84	2.55	+0.29
Можливість відстежувати вантажі	3.11	2.96	+0.15
Своєчасність поставок в пункті призначення в запланований або очікуваний час доставки	3.42	3.51	-0.09

За два роки Україна покращила позиції у питаннях ефективності процесу оформлення на 0,19 балів; простоти організації перевезень за конкурентними цінами на 0,24 бали; компетенції та якості логістичних послуг на 0,29 бали; можливості відстежування вантажів на 0,15 балів. Натомість постраждала своєчасність поставок в пункті призначення в запланований або очікуваний час доставки, яка зменшилася на 0,09 бали та якість інфраструктури торгівлі та транспорту на 0,27 бали.

Як змінювалися оцінки України у рейтингу, що аналізується, протягом 2007-2018 років за всіма складовими індексу представлено на рис. 1:

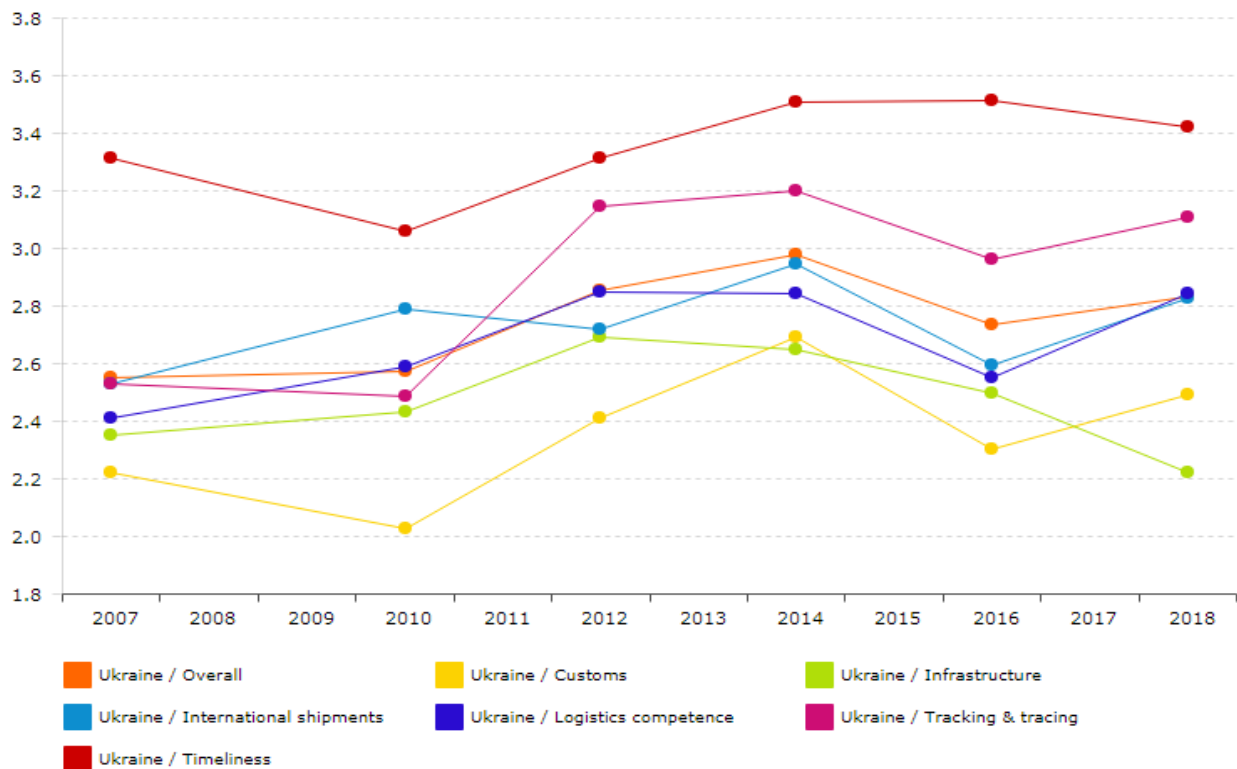


Рис. 1: Індекс ефективності логістики та показники України за 2007-2018 р.р. [5]

Проаналізувавши дані з рис. 1 можна виявити, що до 2014 року Україна стрімко підвищувала свої оцінки по всіх показниках, але наступний спад ймовірно був спричинений військовими діями в країні. Після 2014 року усі показники впали в середньому на 0,1 бали. Починаючи з 2016 року ситуація почала покращуватися, за виключенням інфраструктури, яка й надалі понижує свої позиції, що спричиняє затримки, поломки транспорту, особливо якщо проблеми з інфраструктурою стають несподіванкою для перевізників.

Окрім нерозвинутої інфраструктури, причину несвоєчасних поставок окремих підприємств вбачаємо у недостатньому інформаційному забезпеченні логістичного управління й, як наслідок, неправильному формуванні логістичних моделей та стратегій. Адже, достатність інформації допомагає покращити управління запасами, погодити дії постачальника і споживача, пришвидшує доставку через злагоджену роботу усіх ланок транспортного ланцюга. Зазвичай, ланцюг виглядає наступним чином (рис. 2):



Рис. 2: Етапи експортних операцій на глобальному ринку [4]

Недостатність інформаційних ресурсів на будь-якому з етапів ланцюга породжує бажання підстрахуватися, що і викликає затримки й непередбачувані витрати при поставках.

У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [3] серед існуючих проблем у сфері логістики виділяють низький рівень розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики. Задля вирішення цих проблем планують забезпечити розвиток цифрових транспортних коридорів та електронної логістики, реалізація стратегії (виконання програми) шляхом впровадження безпаперової торгівлі, взаємного визнання електронних товаросупровідних документів та надання трансграничних транспортних послуг.

Очікуваний результат – це гарантування доставки «від дверей до дверей» та виконання «шести правил логістики» в ланцюгах поставок (вантаж, якість, кількість, час, місце, витрати – тобто необхідний товар, необхідної якості, в необхідній кількості доставлений у відповідний час у визначене місце з мінімальними витратами), удосконалення нормативно-правової бази розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики.

Проаналізувавши дані про стан імплементації завдань відповідно до додатків Угоди про асоціацію з ЄС [2] можна зробити висновки, що реформи в галузі транспорту абсолютно не проводилися в період з 2014 по 2018 рік. В цілому в період з 2014 по 2018 рік не розпочато 2 завдання, не виконано 29 завдань та жодного виконаного.

У 2019 році з 19 запланованих завдань, одне вже вирішено й стосується внутрішнього водного транспорту, а саме гармонізації умов отримання свідоцтв капітанів (судноводіїв) для перевезення пасажирів та вантажів внутрішніми водними шляхами та формування механізму взаємного визнання Україною та ЄС кваліфікаційних документів капітанів та членів екіпажів суден внутрішнього плавання. Інші 18 завдань наразі не є розпочатими й стосуються автомобільного транспорту – 7 завдань, морського транспорту – 9 завдань та залишилося 2 завдання по внутрішньому водному транспорту – усі вони мають дедлайн до 1 листопада 2019 року.

Вважаємо, що логістична стратегія як для окремих підприємств, що планують експортувати, так і для країни в цілому, вкрай необхідна для оптимізації зовнішньої торгівлі. Оновлена логістична система забезпечить взаємозв'язок між усіма видами транспорту і розвине цифрову інфраструктуру, що зробить потрібну інформацію для експортерів відкритою та доступною.

Список джерел:

1. Довгань В. Зачем нужна Логистическая стратегия. Новое время Бизнес. 2018, URL: <https://biz.nv.ua/experts/zachem-nuzhna-lohistichestkaja-stratehija-2470107.html>
2. Навігатор угоди - Європейська правда [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://navigator.eurointegration.com.ua/tasks>
3. Розпорядження Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, травень, 2018, URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>
4. Серьога Є.М. Управління експортною діяльністю підприємства в умовах глобалізації : спец. 8.03060104 "Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності" / Серьога Євгеній Миколайович – Київ, 2016. – 22 с.
5. LPI Global Rankings 2018, URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global>