

НЕОБХІДНІСТЬ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Н. М. Тимченко, О. Ю. Кузьменко
Херсонська державна морська академія

У сучасних умовах господарювання високий рівень соціально-економічного розвитку країни забезпечується стійким зростанням окремих галузей економіки. І особливої актуальності останнім часом набувають питання підвищення ефективності функціонування саме транспортних підприємств через застосування логістичних підходів до управління їх розвитком.

На сьогоднішній день важливим показником, який дозволяє проводити порівняльний аналіз розвитку логістики в різних країнах є Logistics Performance Index (LPI) [1], який розраховується кожні 2 роки Всесвітнім банком як складова процесу визначення конкурентоздатності країни. Ми вважаємо, що цей індекс є відмінним індикатором існуючих проблем в логістичній сфері і вказує, на які проблеми, перш за все, необхідно звернути увагу.

Витрати на логістику в Україні в даний час приблизно на 40 % вище, ніж у провідних країнах світу. Наша держава за індексом ефективності логістики сьогодні істотно відстає від США та країн ЄС і «чемпіону» – Німеччини, яка посідає перше місце в світі за ефективністю логістики (за інтегральною оцінкою 2,83 бали проти 4,20 балів).

Індекс ефективності логістики включає в себе 6 найважливіших складових: ефективність митних і прикордонних органів при митному оформленні вантажів (за інтегральною оцінкою в Україні 2,49 балів проти 4,09 балів); якість торгівельної і транспортної інфраструктури (2,22 бали проти 4,37 балів); легкість узгодження цін на транспортування (2,83 бали проти 3,86 балів); вправність і якість логістичних послуг (2,84 бали проти 4,31 бали); можливість відслідковувати рух вантажу (3,11 бали проти 4,24 балів); частота, з якою вантажі досягають пункту призначення відповідно до заявлених термінів (3,42 бали проти 4,39 балів) [1].

Проведений аналіз складових індексу LPI переконливо доводить необхідність розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств водного транспорту.

Ми вважаємо, що наявний потенціал перевезень вантажів саме річковим транспортом залишається нерезалізованим. І розвиток річкової логістики вантажів в Україні знаходиться на мінімальному рівні. Якщо, наприклад, порівнювати логістику зерна до морських портів в Європі та України, то в першому випадку лівова частка зерна доставляється в порти річковим транспортом по р. Дунай, а в нашій державі близько 98 % зернових вантажів доставляється колісним транспортом (автомобільним та залізничним).

Певні зрушення в напрямку розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств водного транспорту є. За рахунок будівництва елеваторів у портах, збільшення перевалочних потужностей і зниження

присвячена пам'яті професорів Фоміна Ю. Я. і Семенова В. С.

вартості перевалки ціна доставки пшениці з часом зменшується. Так, якщо в 2015 році середня вартість доставки пшениці в порт становила близько 58 \$/т, то в 2016 році витрати на логістику знизилися до 48 \$/т, і вартість доставки вантажу в Україні наближається до показників, які зараз є в США та ЄС [2]. Однак, з початку поточного року витрати на логістику в нашій державі знову зросли через підвищення тарифів на залізничному транспорті.

Отже, розвиток транспортно-логістичної інфраструктури підприємств водного транспорту є важливим чинником інтеграції нашої держави у світовий економічний простір. Ми погоджуємося з науковцями, які вважають, що модернізація логістичної інфраструктури, яка залишилася в Україні у спадок від СРСР, повинна полягати не тільки у заміні застарілого обладнання, інженерних споруд, а також комплексної та системної їх переробки відповідно до нових технологій обробки вантажних потоків. Відповідно актуалізується проблематика досліджень впровадження інновацій та оптимізації річкової логістики.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Глобальный рейтинг 2018. Режим доступу: <https://pri.worldbank.org/international/global>.
2. Сільгоспвиробники недоотримують прибуток через неефективну логістику. Режим доступу: <http://agro-business.com.ua/agrobusiness/item/10987-silgospvirobniki-nedootrimuyut-pributok-cherez-neeefektivnu-logistiku-eksport.html>.

Відомості про авторів

Тимченко Надія Миколаївна – к.с.н., доцент, доцент кафедри економіки та морського права Херсонської державної морської академії.

Кузьменко Олена Юрївна – аспірант Херсонської державної морської академії.