

Є. Альошинський, д. т. н., професор,
В. Марунчак, магістр,
Г. Акулова, магістр,
Український державний університет залізничного транспорту (УкрДУЗТ), м. Харків

АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ УКРАЇНИ

КЛЮЧОВІ СЛОВА: логістика, Індекс логістичної ефективності LPI, міжнародні перевезення, митні процедури.

Динаміка логістичної ефективності України останнім часом має негативний тренд. Підвищення українського Індексу ефективності логістики можливе, зокрема, шляхом впровадження на пунктах митного пропуску Системи управління ризиками.

Є. Альошинський



В. Марунчак



Г. Акулова



Розташування України на перетині магістральних транспортних шляхів з Європи до Азії та від Скандинавських держав до регіону Середземномор'я створює унікальні можливості для розвитку послуг у сфері транспортно-логістичних послуг. Логістика є особливо важливою для України, оскільки міжнародна торгівля складає значну частину ВВП. Крім того, розвиток сектора логістичних послуг України є також невід'ємною частиною Угоди про асоціацію України з ЄС. Саме тому ефективність логістики вважається одним з найважливіших факторів економічного розвитку країни.

Ефективність логістики в будь-якій державі визначається за допомогою так званого «Індексу логістичної ефективності LPI (Logistics Performance Index)», який дозволяє відстежити ефективність міжнародних ланцюгів постачання, а також

складає рейтинг країн, які випереджають або відстають у розвитку логістики (рис. 1).

Основними критеріями оцінки ефективності логістики є:

— ефективність митного та прикордонного оформлення (*Customs*);

— якість торгівельної та транспортної інфраструктури (*Infrastructure*);
— простота організації міжнародних перевезень за конкурентними цінами (*International shipments*);
— якість і компетентність логістичних послуг (*Logistics quality & competence*);

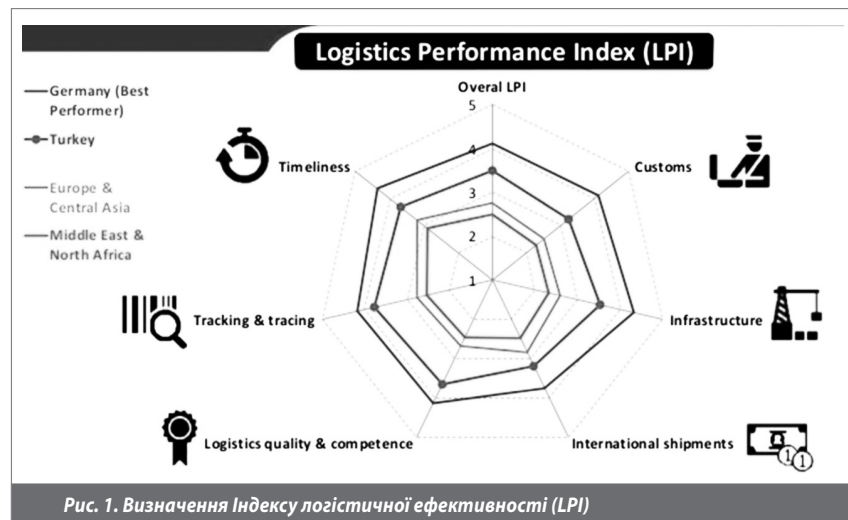


Рис. 1. Визначення Індексу логістичної ефективності (LPI)

- можливості щодо виявлення та відстеження вантажів (*Tracking & tracing*);
- своєчасність поставок вантажів (*Timeliness*).

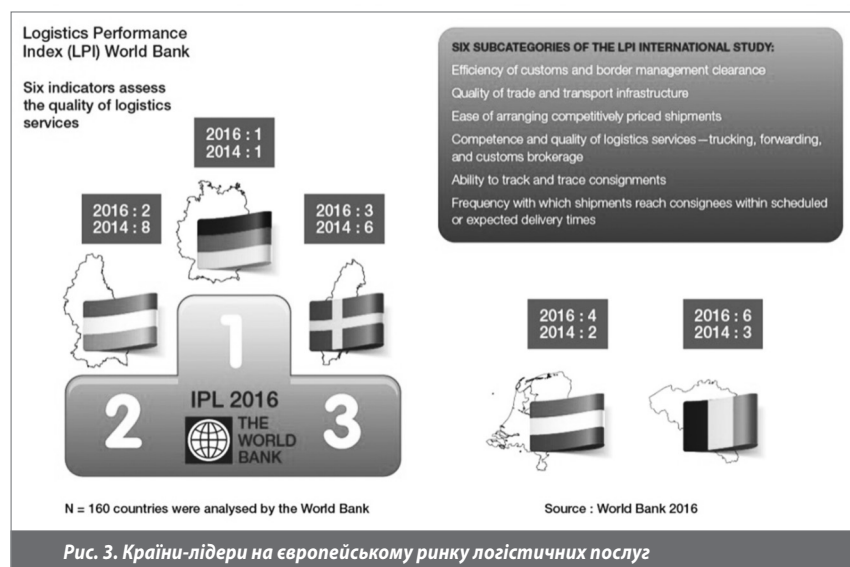
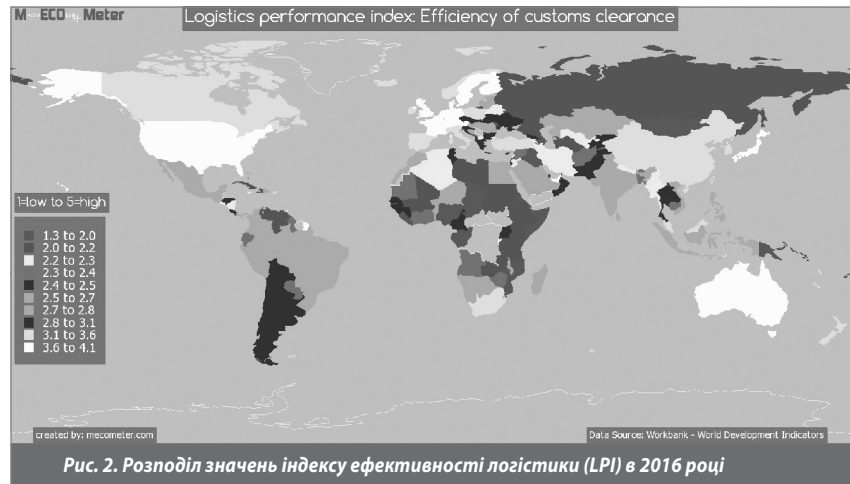
Індекс ефективності логістики LPI розраховується через кожні 2 роки на основі опитувань міжнародних, національних або регіональних логістичних та складських операторів, транспортно-експедиторських компаній. Опитування складається з двох частин: визначається міжнародний індекс LPI (за п'ятибальною шкалою респонденти оцінюють критерії, що відображають ефективність логістичної системи щодо країн, з якими працює логістична компанія) і внутрішній (оцінюється внутрішній ринок). На їх основі розраховується інтегральний показник індексу LPI та місце серед країн світу, які беруть участь в рейтингу. Останній такий рейтинг проводився у 2016 році. Розподіл значень індексу ефективності логістики LPI у світі [6] виглядає наступним чином (рис. 2).

Всі країни світу в залежності від наявності перешкод для розвитку логістичного середовища за рівнем LPI розбиваються на 4 групи (4 типи країн) [1]:

1) країни з низьким рівнем розвитку логістики (до характеристик країн 1-ї групи відносять: брак належної інфраструктури, низьку якість логістичних послуг та поставок, проблеми з проходженням митних пропускних пунктів, регіональні обмеження через відсутності виходу до моря);

2) країни з обмеженою ефективністю логістики (в цих країнах поганий розвиток інфраструктури, слаборозвинутий ринок логістичних послуг, наявність потенційної необхідності можливості перебудови митних пропускних пунктів, присутність проблеми у регіональному обмеженні транзиту);

3) країни з достатньою ефективністю логістики (добре розвинені митні пропускні пункти, технічно оснащені митні кордони, але існує наявність можливого дефіциту або надлишку окремих логістичних послуг);



4) країни з високою ефективністю логістики (відмінна якість логістичних послуг; система обробки транзитних потоків функціонує без перешкод; проблеми з облаштування кордону відсутні).

Останнім часом перші місця логістичного рейтингу посідають Німеччина, Люксембург, Швеція та Нідерланди [2, 3, 4, 5]. Крім них десятку лідерів за показниками LPI довершують Сінгапур, Бельгія, Австрія, Великобританія, Гонконг і США (табл. 1).

Таким чином, на сьогодні найбільш розвинутими в питаннях логістики є країни Європи, особливо Німеччина та країни Бенілюксу (рис. 3).

Як можна бачити, на фоні прискореного розвитку логістики в країнах Європейського союзу ефективність логістичної системи

України за індексом Світового банку помітно знижується. Зокрема в 2016 році Україна з кількістю балів 2,74 посіла лише 80 місце. Це свідчить про те, що наша держава, як і більшість країн СНД, входить до групи з обмеженим рівнем розвитку логістичного середовища і значно відстає від країн-лідерів (рис.4).

Серед країн пострадянського простору та країн, що межують з Україною, найвищу позицію займає Литва, яка посіла 29 місце, хоча Україна в період 2012-2014 рр., на відмінність від сучасного становища, також не пасла задніх, а навпаки випереджала багатьох європейських країн-сусідів (табл. 2).

Для проведення аналізу причин регресу рівня ефективності логістики в Україні доцільно розглянути значення індексу LPI за окремими критеріями з 2010 по 2016 рр. (рис. 5).

Таблиця 1. Рейтинговий аналіз логістичного індексу ефективності ТОП-10 країн-лідерів та України за період з 2010 р. по 2016 р.

Країна	Інтегральний показник LPI (місце в рейтингу)			
	2010	2012	2014	2016
Німеччина	4,11 (1)	4,03 (4)	4,12 (1)	4,23 (1)
Люксембург	3,98 (5)	–	3,95 (8)	4,22 (2)
Швеція	4,08 (3)	–	3,96 (6)	4,20 (3)
Нідерланди	4,07 (4)	4,02 (5)	4,05 (2)	4,19 (4)
Сінгапур	4,09 (2)	4,13 (13)	4,00 (5)	4,14 (5)
Бельгія	3,94 (9)	3,98 (7)	4,04 (3)	4,11 (6)
Австрія	–	–	–	4,10 (7)
Великобританія	3,95 (8)	3,90 (10)	4,01 (4)	4,07 (8)
Китай	–	4,12 (2)	–	4,07 (9)
США	–	3,93 (9)	3,92 (9)	3,99 (10)
...
Україна	2,57 (102)	2,85 (66)	2,98 (61)	2,74 (80)

Примітка: «–» країна не входила в ТОП-10.

Economy	LPI		Customs		Infrastructure		International shipments		Logistics quality and competence		Tracking and tracing		Timeliness	
	Rank	Mean score	Rank	Mean score	Rank	Mean score	Rank	Mean score	Rank	Mean score	Rank	Mean score	Rank	Mean score
Germany	1	4.17	2	4.07	1	4.38	7	3.79	1	4.20	1	4.21	2	4.41
Ukraine	74	2.81	101	2.40	80	2.56	84	2.72	80	2.67	59	3.02	59	3.45

Рис. 4. Порівняльна характеристика України та Німеччини за окремими показниками LPI

Вищі значення є кращими показниками кожної із характеристик.

Якщо розглядати бали за кожною характеристикою окремо (рис. 6), найгірше Україну оцінено з критерію ефективності проведення митних процедур (*Customs*) при переробці міжнародних вантажопотоків (2,40 бала проти, наприклад, 4,12 у Німеччини). Це лише 116 місце в списку згідно з рейтингом за цією окремою характеристикою.

Низька ефективність проведення митних процедур (*Customs*) озна-

чає, що простої рухомого складу на пропускних пунктах занадто великі. Щодо перевізників, то низький рівень показника ефективності митного та прикордонного оформлення призводить до значного збільшення у термінах доставки вантажу. Через це багато європейських та азійських перевізників обирають транзитні маршрути через інші країни (Румунію, Литву, Туреччину, Болгарію тощо), які надають послуги з митного оброблення у рази швидше та простіше.

Для раціоналізації системи організації міжнародних перевезень та задля поліпшення одного з найбільш впливових показників ефективності логістики (LPI з митного і прикордонного оформлення) в першу чергу необхідно:

- створити зі сторони держави умови для розвитку логістики в тому числі митно-брокерських операцій;
- підвищити імідж логістичної системи, яка в першу чергу створюється учасниками цього виду

Таблиця 2. Аналіз оцінок логістичного індексу країн-сусідів України в період з 2010 р. по 2016 р.

Країна	Інтегральний показник LPI (місце в рейтингу)			
	2010	2012	2014	2016
Литва	3,13 (45)	2,95 (58)	3,18 (46)	3,63 (29)
Польща	3,44 (30)	3,43 (30)	3,49 (31)	3,34 (33)
Естонія	3,16 (43)	2,86 (65)	3,35 (39)	3,36 (38)
Латвія	3,25 (37)	2,78 (76)	3,40 (36)	3,33 (43)
Казахстан	2,83 (62)	2,69 (86)	2,70 (88)	2,75 (77)
Україна	2,57 (102)	2,85 (66)	2,98 (61)	2,74 (80)
Росія	2,61 (94)	2,58 (95)	2,69 (90)	2,57 (99)
Білорусь	–	3,61 (91)	2,64 (99)	2,40 (120)

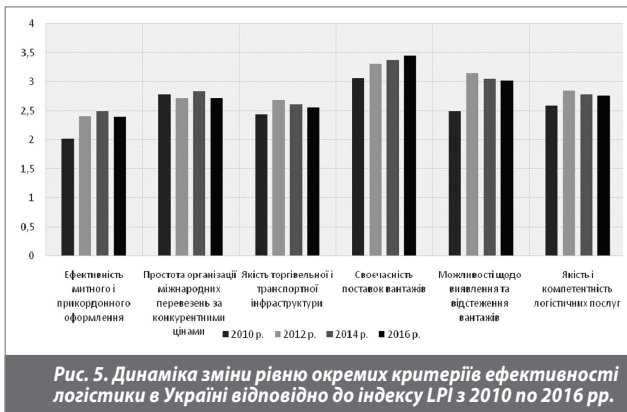


Рис. 5. Динаміка зміни рівню окремих критеріїв ефективності логістики в Україні відповідно до індексу LPI з 2010 по 2016 рр.

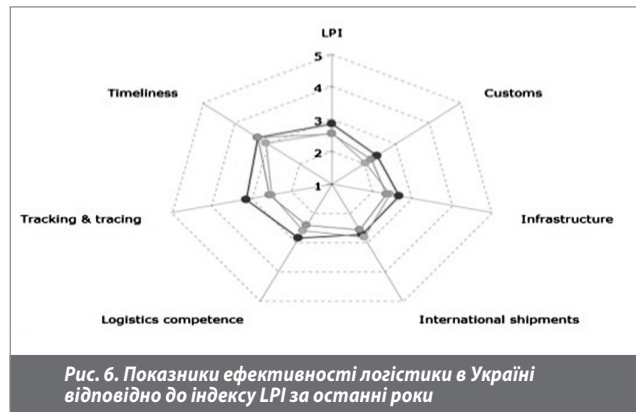


Рис. 6. Показники ефективності логістики в Україні відповідно до індексу LPI за останні роки

діяльності — транспортними компаніями, логістичними менеджерами, митними брокерами та іншими учасниками перевізного процесу, які при взаємодії повинні формувати ефективну систему, що надає якісні транспортні послуги;

— використовувати новітні інформаційні технології, що дозволить скоротити час простою рухомого складу на пропускних пунктах, а також значно заощадити фінансові ресурси.


З урахуванням наведених пропозицій одним із найбільш ефективних рішень щодо раціоналізації процесу проведення митних операцій є впровадження на пунктах пропуску Системи управління ризиками (СУР), принцип роботи якої заснований на рейтинговій системі розподілу «високого, середнього та низького ступенів ризику» (або трьох видів коридорів: «червоного, жовтого та зеленого»), яку було детально проаналізовано у статтях Є. Альошинського та О. Пестременко-Скрипки. Як наприклад зазначалось у [6], тривалість обробки транзитного поїзда замість регламентованих 170 хв. (що по факту часто може сягати й 290 хв.), можливо скоротити до 110 хв. (для жовтого коридору), або навіть до 85 хв. (для зеленого). Теж саме стосується й автомобільних пунктів пропуску.

Таким чином, впровадження СУР дасть змогу спростити та прискорити проведення митного огляду та оформлення документів майже в два рази та створити сприятливі умови перевезень для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

Як наслідок це відразу призведе й до загального покращення індексу ефективності логістики (LPI).

Як зазначено вище, індекс LPI, як й всі міжнародні рейтинги, в певній мірі є суб'єктивною експертною оцінкою. Дослідження засновується на результатах опитування переважно міжнародних логістичних компаній. Тому підвищення рівню Індексу LPI не повинно бути самоціллю.

Але, враховуючи суб'єктивність оцінки розвитку логістичної системи, раціоналізація системи проведення митних процедур за рахунок СУР може істотно вплинути на бажання окремих перевізників (які при прийнятті рішень часто спираються на відгуки в Інтернеті та результати опитування користувачів логістичних послуг, навіть без врахування особливостей окремих країн) скористатися транспортно-логістичними послугами саме України.

Це, в свою чергу, вплине на подальші міжнародні відносини України не тільки з країнами-сусідами, але й з іншими країнами, у яких добре розвинена транспортна система. Але, як зазначалося в [7], досягти покращення рейтингу нашої країни за Індексом ефективності логістики та відповідно й підвищення рівню транзитної привабливості України можливо тільки спільними зусиллями державних контролюючих органів та учасників транспортно-логістичного бізнесу. 

► Список літератури

1. Фігун Н. В., Білошевська О. Б. Індекс Ефективності Логістики (LPI) як показник конкурентоспроможності та потенціалу

країни. — Львів, 2014. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npdntu_ekon_2014_4_29.

2. Connecting to Compete 2010: Trade Logistic sinthe Global Economy [Electronic resource] / The International Bank for Reconstruction and Development. — The World Bank. — Access mode: http://site-resources.worldbank.org/INTTLF/Resources/LPI2010_for_web.pdf.
3. Connecting to Compete 2012: Trade Logistic sinthe Global Economy [Electronic resource] / The International Bank for Reconstruction and Development. — The World Bank.
4. Connecting to Compete 2014: Trade Logistic sinthe Global Economy [Electronic resource] / The International Bank for Reconstruction and Development. — The World Bank.
5. Connecting to Compete 2016: Trade Logistic sinthe Global Economy [Electronic resource] / The International Bank for Reconstruction and Development. — The World Bank.
6. Альошинський Є. С., Пестременко-Скрипка О. С., Шаленик О. М. Застосування системи управління ризиками на прикордонних передавальних станціях України при здійсненні міжнародних вантажних перевезень. — Українська залізниця, 2017. — № 9-10 (51-52). — С. 26-29.
7. Альошинський Є. С., Балака Є. І. Раціоналізація митних процедур в умовах міжнародної транспортної діяльності. — Українська залізниця, 2017. — № 7-8 (49-50). — С. 27-30.