

М.В. Кіндій, М.М. Мамчин, Б.Д. Гречин
Національний університет "Львівська політехніка"

ПРОБЛЕМИ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ БІЗНЕСУ

Ó Кіндій М.В., Мамчин М.М., Гречин Б.Д., 2010

Наведено рекомендації щодо вдосконалення управління проблемами транспортної логістики в Україні, обґрунтовано умови розвитку транспортної логістики в умовах глобалізації бізнесу та спрогнозовано наслідки її діяльності; охарактеризовано вплив на навколишнє середовище і опрацьовано дані з функціонування автотранспорту, на прикладі Львівської області; на сучасному етапі визначено перспективи розвитку та заходи для покращення транспортної логістики в Україні.

Ключові слова: глобалізація бізнесу, транспортна логістика, стандарти "Євро", автотранспорт, система управління транспортом, логістика в Україні, екологічна логістика, шкідливі викиди.

THE PROBLEMS LOGISTIC OF TRANSPORT IN UKRAINE IN BUSINESS GLOBALIZATION ENVIOUREMENT

Presented recommendations to improve logistics management problems in Ukraine, favorable conditions for development of transport logistics in global business conditions and predicted consequences of its activities; the influence of the environment and developed data on the functioning of transport, land use area, at the present stage of development and perspectives measures to improve transport logistics in Ukraine.

Keywords: globalization of business, logistic of transport, standards of "Euro", vehicles, Transportation Management System, logistics in Ukraine, environmental logistics, emissions.

Постановка проблеми. Транспорт як провідна галузь економіки забезпечує функціонування і розвиток всіх галузей господарського комплексу країни, виступає фундаментальною основою їх взаємодії під час економічного розвитку. Проблеми транспортної галузі поглиблюються за рахунок підприємств – основних споживачів транспортних послуг, які не здатні забезпечити достатні обсяги перевезень, а отже, відповідний сучасним потребам рівень дохідності.

Складна економічна ситуація в країні вимагає від працівників транспортної галузі великої уваги до вирішення питань організації і управління перевезеннями, підвищення якості надаваних послуг, вибір каналів руху товару. Основна мета логістики у сфері транспортування полягає в усуненні перебоїв у разі безперервного переміщення товарів і транспортних засобів від пункту відправлення до пункту призначення. Проблемами в транспорті теж є: зношеність рухомого складу; його недовантаження; недосконалість системи страхування вантажу і транспортних засобів; труднощі в організації взаємодії декількох видів транспорту. Також в Україні на часі запровадження екологічних норм граничних викидів шкідливих речовин автомобілів, які б відповідали європейським вимогам, у зв'язку з декларуванням України вступу до ЄС.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема розвитку транспортної логістики в Україні зацікавила багатьох зарубіжних та вітчизняних дослідників. Аналіз останніх досліджень і

публікацій, в яких започатковано вирішення цієї проблеми, засвідчує, що цим питанням займалися достатньо вчених, як, наприклад, *М.О. Устенко [1], В.Л. Дикань [2], Л.Г. Зайончик [4] та інші*. Проте, проблему управління вітчизняною транспортною логістикою та визначення шляхів її вдосконалення досліджено недостатньо, що і обумовлює актуальність статті.

Цілі статті. Цілями статті є :

- Представлення, на засадах логістики, етапів розвитку та шляхів зменшення негативного впливу транспорту на навколишнє середовище.
- Визначення проблем розвитку транспортної логістики (на прикладі Львівської області);
- Представлення шляхів покращення розвитку транспортного бізнесу України, зокрема, через впровадження новітніх розробок.

Виклад основного матеріалу. Розвиток транспортної логістики в Україні є однією з необхідних умов подальшої структурної перебудови економіки в державі, підвищення конкурентоспроможності вітчизняних товарів і послуг на світових ринках і інтеграції країни в систему міжнародних відносин, що динамічно розвивається. Великий вплив у близькій перспективі на діяльність і розвиток транспорту, формування українського транспортного ринку матимуть:

- Жорсткі вимоги до викидів автомобільного транспорту.
- Процеси світової політичної і економічної глобалізації і адекватно цьому – глобалізація транспортних систем і процесів, переміщення товаропотоків між державами, регіонами, континентами.
- Широке впровадження в систему вітчизняних транспортних послуг принципів транспортної логістики, побудованої на досягненнях інформаційних технологій і вимогах світового рівня [2].

Так, зокрема, середня тривалість життя українців – всього лише 67 років (для порівняння: французи живуть у середньому 79,2 роки, а японці – 80,9 років). Ця невтішна для нас статистика пояснюється тим, що повітря, яким ми дихаємо, дуже забруднене. Причому близько половини отруйних речовин потрапляє в атмосферу з вихлопних труб автомобілів. У разі повного згоряння вуглеводнів кінцевими продуктами є вуглекислий газ (CO_2) і водяна пара. Однак у будь-якому вуглеводному паливі міститься безліч домішок, що аж ніяк не поліпшують властивості відпрацьованих газів. Усього до складу викидів автомобілів входить більше 200 різних хімічних речовин. Повного їхнього згорання досягти технічно неможливо. Донедавна в Україні можна було продавати нові автомобілі, максимально допустимі норми викиду CO яких, наприклад, перевищували європейські норми в сім і більше разів.

Майже десять років поспіль в Україні намагалися запровадити екологічні норми граничних викидів шкідливих речовин автомобілів, які б відповідали європейським вимогам зразка 1996 р.. Однак «екологічний» закон щоразу відтермінували. Стандарти "Євро" за вмістом у вихлопі автомобіля токсичних речовин були введені Європейською економічною комісією ООН. Стандарт "Євро-1" передбачає викид бензиновим двигуном оксиду вуглецю (CO) не більше 2,72 грама на кілометр шляху, вуглеводню (CH) – не більше 0,72 г/км, оксиду азоту (NO) – не більше 0,27 г/км. "Євро-1" діяв у Європі з 1993 р., а в 1996-му його замінив більш жорсткий – "Євро-2". У ньому, зокрема, майже втричі скорочені норми викидів вуглеводню. Стандарту "Євро-3" відповідають всі нові машини, виготовлені в європейських країнах з 2001 р.. Згодом Європа перейшла на ще жорсткіший стандарт "Євро-4", а з 2009 р. розвинені європейські країни перейшли на "Євро-5". Аналогічні вимоги існують у США та Японії.

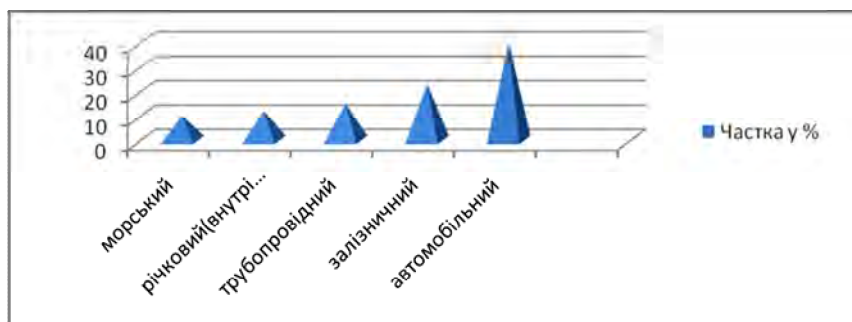
Машини з карбюраторними двигунами, про які в Європі вже давно забули, в Україні займали істотну частку ринку продажів нових легковиків і комерційного транспорту. Що вже говорити про ті кілька мільйонів вживаних автомобілів, які наразі експлуатуються в Україні й не відповідають навіть нормам «Євро-0»! У Європі з 2010 р. діють норми «Євро-5», а в Україні лише недавно вийшов закон про встановлення екологічних норм Євро-2. Це своєю чергою вимагало відкриття мережі автосервісних підприємств у багатьох невеликих населених пунктах і спричинило подорожчання найдоступніших вітчизняних автомобілів, які пішли із ринку.

Україна планує встановити відповідні норми так: – не нижче рівня "ЄВРО-3" – з 2010 р.; не нижче рівня "ЄВРО-4" – з 1 січня 2012 р.; не нижче рівня "ЄВРО-5" – з 1 січня 2014 р.. Проте, не завжди все що екологічно, є економічно. Якщо подивитися на ситуацію з логістичної точки зору, то у 2009 р. на підприємстві автомобільної галузі виготовляли продукцію, яка відповідає екологічним нормам "ЄВРО-2". На початку року з постачальниками комплектуючих та матеріалів були укладені контракти на виробництво певної кількості таких автомобілів. В умовах фінансової кризи на українському ринку значно скоротилися обсяги продажу автомобільної техніки. Автовиробники вимушені постійно корегувати плани виробництва та реалізації продукції у бік зменшення. На складах підприємств-виробників утворилися значні запаси матеріалів та автокомпонентів для виробництва продукції, зокрема тієї, що відповідає екологічним нормам "ЄВРО-2" [8].

Враховуючи усі ці причини, проект впровадження норм краще відтермінувати хоча б на півроку, тоді це надасть можливість вітчизняним автовиробникам виготовити продукцію із вже закуплених матеріалів і комплектуючих виробів, які призначені лише для виготовлення продукції, що відповідає нормам "ЄВРО-2". Надходження до державного бюджету від виробництва та реалізації цієї автомобільної техніки становили би близько 540 млн. грн. Також доцільно після запровадження в Україні кожного наступного рівня екологічних стандартів дозволити першу реєстрацію в Україні транспортних засобів, які були виготовлені або ввезені на територію України під час дії екологічних вимог нижчого рівня. Це полегшить життя як підприємствам, що виготовляли автомобілі за стандартом Євро-2, так і споживачам. Якщо нововведення відтермінують то це дасть змогу:

- українським автовиробникам вчасно виконати необхідний комплекс робіт із впровадження у виробництво автомобілів, які відповідатимуть екологічним нормам ЄВРО-3;
- автомобільним виробникам та дилерам реалізувати залишки готової продукції, які утворилися внаслідок різкого падіння попиту на автомобілі;

Але переважно, на сьогодні транспортна логістика розглядає обсяги перевезень, напрями та номенклатуру транспортованих вантажів, визначає суб'єкти товарного ринку, котрі належать до підсистем логістики транспортування, які керують і якими керують. Для логістики транспортування важливе значення мають різновиди перевезень, які залежать від видів використовуваних транспортних засобів: залізничного, автомобільного, водного, повітряного, трубопровідного та змішаних перевезень кількома видами транспорту, які є всі наявні в Україні. Співвідношення різновидів транспорту в Європі наведені на рисунку.



Співвідношення різних видів транспорту на території Європи

Для транспортної системи будь-якої держави активна участь у глобалізації ринку транспортних послуг означає:

- 1) лібералізацію усіх сфер транспортної діяльності, відмову від державного регулювання, що спричинюється, отже, до зростання конкуренції;
- 2) уніфікацію і універсалізацію транспортних засобів, технологій, технічних вимог, активний розвиток і модернізацію транспортної інфраструктури;
- 3) зростання транспарентності ринку транспортних послуг, зростання інформаційної відкритості (зокрема фінансову інформацію), підпорядкування діяльності транспортних компаній вимогам закону і міжнародних угод [1].

Так, зокрема, перехід до ринкових відносин в Україні, поставив Укрзалізницю та багато транспортних підприємств на межу виживання і змусив різко скорочувати витрати. Складна економічна ситуація в нашій країні вимагає від працівників транспортної галузі підвищеної уваги до вирішення питань організації і управління перевезеннями. Нині при всій великій кількості змін на ринку транспортних послуг і наявності величезної кількості експедиторів, перевізників і логістичних компаній замовники послуг, як і раніше, не задоволені їх якістю. Навіть впровадження складних програмних продуктів не завжди вирішує проблеми підприємств. Часто відбувається недотримання термінів подавання транспортних засобів і термінів доставки, псування або втрата вантажів, проблеми з документообігом тощо. Причиною цього є відсутність аналізу основних проблем, властивих залізницям, окремим підприємствам і транспортній галузі загалом. А рішення про вибір каналів руху товару – одне з найскладніших та найвідповідальніших завдань, з якими доводиться мати справу, доставляючи товари на ринок [3].

Основна мета логістики у сфері транспортування полягає в усуненні перебоїв в безперервному переміщенні товарів і транспортних засобів від пункту відправлення до пункту призначення. Принципи транспортної логістики стають основними напрямками вдосконалення транспортних технологій у сфері руху товару, інтеграції виробничих і транспортних процесів [5].

Аналізуючи логістичну діяльність українських транспортних підприємств, можемо виділити, основні проблеми:

- 1) недостатню якість транспортного обслуговування;
- 2) зношеність рухомого складу;
- 3) недовантаження рухомого складу;
- 4) недосконалість системи страхування вантажу і транспортних засобів;
- 5) труднощі в організації взаємодії декількох видів транспорту [2].

Так, зокрема, у Львівській області сьогодні діє 17 офіційних автотранспортних підприємств, які подали свої звіти. За даними 2009 р., найприбутковішим з яких є «ВАТ Львівське автотранспортне підприємство 14631», чистий прибуток якого становив 4 478 000 грн. Це непоганий показник, проте ще крім чотирьох інших підприємств отриманням прибутку похвалитися ніхто не може, оскільки 11 з них є збитковими. Візьмемо хоча б «ВАТ Бродівське АТП 14610», збиток від діяльності якого за даними 2009 р. становить 582 000 грн. За даними 2008 р. на ринку працювало 23 підприємства, а це на 6 більше, ніж у 2009 р.. Порівнюючи загальні статистичні і грошові дані усіх автотранспортних підприємств за ці два роки, бачимо шалений спад, так, наприклад, загальний розмір чистого доходу по всіх підприємствах за 2008 р. становив 287 494 000 грн., а вже в 2009 знизився до 107 478 000 грн, а це більше як 2,5 рази. Проте розмір чистого прибутку/збитку становив -31 162 000 грн., а піднявся до 2 317 000 грн. Ці показники є вражаючими, що свідчить про наявність кризи транспортних логістичних перевезень у нашій області та прихованість автотранспортними фірмами реальних фінансових результатів своєї діяльності. Фінансові дані діяльності автотранспортних підприємств у Львівській області наведені в таблиці [6].

Сьогодні, багато компаній пропонують свої бізнес-послуги іншим суб'єктам господарювання для покращення логістики транспорту. Існує безліч рекомендацій, систем, заходів і рішень для ефективної роботи в цій сфері. Наприклад, система управління транспортом (Transportation Management System, TMS) – інформаційна система автоматизації управління перевезеннями, яка є складовою здійснення ланцюга постачань (SCE). Система управління транспортом дає можливість складання графіків прибуття, відправлення вантажів, їх переміщення в межах підприємства, моделювання маршруту і встановлення точок відвантаження, регулювання тарифів, підтримки баз даних, складання товарно-транспортних накладних, планування та оптимізації завантаження транспорту.

Розглядаючи докладніше компанію «ANTOR», яка ефективно функціонує в Європі та рекомендує ефективні рішення з управління транспортною логістикою та вантажоперевазами, GPS/ГЛОНАСС моніторинг транспортних засобів і мобільних об'єктів, планування міжміських вантажопереважень, наведемо переваги її впровадження в Україні.

**Показники фінансово-економічної діяльності вибраних суб'єктів господарювання
у автотранспортному комплексі Львівської області у 2008–2009 рр.**

№ з/п	Компанія	Чистий дохід/збиток, тис. грн.		Чистий прибуток/збиток, тис. грн.	
		2008	2009	2008	2009
1	Західукртранс транспортний експедиційний комбінат ЗАТ	82,336.00	-	-27,499.00	-
2	Транспортні комунікації ЗАТ	79,358.00	-	800.00	-
3	Львівське автотранспортне підприємство 14631 ВАТ	31,705.00	38,097.00	3,474.00	4,478.00
4	Львівське АТП – 14630 ВАТ	25,172.00	26,966.00	575.00	167.00
5	Червоноградська автобаза ВАТ	12,958.00	-	-1,426.00	-
6	Червоноградське автотранспортне підприємство 14628 ВАТ	8,959.00	8,724.00	-334.00	-294.00
7	Миколаївське АТП – 24665 ВАТ	6,865.00	5,059.00	-190.00	-369.00
8	Фіакр ВАТ	6,368.00	6,501.00	444.00	-12.00
9	Яворівське АТП14632 ВАТ	5,578.00	5,318.00	46.00	30.00
10	Самбірське автотранспортне підприємство 14608 ВАТ	4,227.00	4,571.00	178.00	74.00
11	Торг-Сервіс-Україна ЗАТ	4,024.00	-	-3,916.00	-
12	Бродівське АТП 14610 ВАТ	3,325.00	3,208.00	-418.00	-582.00
13	Дрогобицьке АТП – 24655 ВАТ	2,575.00	3,094.00	246.00	102.00
14	Дрогобицьке АТП – 24663 ВАТ	2,464.00	578.00	-85.00	-383.00
15	Стрийське автотранспортне підприємство 14609 ВАТ	2,367.00	133.00	-916.00	-27.00
16	Радохівське АТП-14629 ВАТ	2,348.00	2,607.00	-457.00	-104.00
17	Володимир-волинське автотранспортне підприємство №10762 ВАТ	1,852.00	1,907.00	-35.00	147.00
18	Миколаївське АТП-14627 ВАТ	1,403.00	1,192.00	-253.00	-36.00
19	Золчівське АТП -14611 ВАТ	993.00	-	-133.00	-
20	Львівське автотранспортне підприємство №24662 ВАТ	899.00	480.00	-114.00	-123.00
21	Богданівське Львівське автотранспортне підприємство - 24656 ВАТ	741.00	688.00	-686.00	-168.00
22	Львівавтотранс ВАТ	664.00	-	-401.00	-
23	Орлан-Транс ВАТ	313.00	262.00	-62.00	-436.00
	Разом	287,494.00	109,385.00	-31,162.00	2,464.00

Впровадження цієї системи, яка складається з рішень управління транспортом ANTOR LogisticsMaster™ і ANTOR MonitorMaster, дає можливість:

- Знизити витрати вантажоперевезень на 25–40 %;
- Значно підвищити продуктивність праці менеджерів з логістики, диспетчерів;
- Знизити експлуатаційні витрати на утримання автопарку;
- Ефективно планувати і управляти витратами;
- Формалізувати і систематизувати бізнес-процеси управління транспортною логістикою;
- Збільшувати продажі і підвищувати конкурентоспроможність бізнесу;
- Побудувати дійсно клієнтоорієнтованої організації;
- Припинити зловживання та розкрадання;
- Підвищити безпеку транспортних засобів і вантажів.

Основне призначення рішень ANTOR LogisticsMaster™ – це підвищення ефективності роботи персоналу підприємства і автотранспорту за рахунок автоматизованого планування доставки продукції.

ANTOR LogisticsMaster™ надає можливість не тільки обробляти велику кількість інформації за короткий проміжок часу, а й чітко організувати структуру робочих процесів, що приводить до підвищення ефективності роботи компанії загалом.

Програмне рішення ANTOR LogisticsMaster™ призначене для автоматизації роботи диспетчерів і дає змогу підприємствам, що займаються доставкою товарів клієнтам або транспортуванням вантажів на торговельні точки і склади, автоматизувати процеси управління перевезеннями і планування маршрутів. Система ANTOR LogisticsMaster™ автоматично формує звітні документи за результатами планування рейсів.

Додаткові можливості ANTOR LogisticsMaster™ розкриваються під час інтеграції цього рішення з програмно-апаратним комплексом з моніторингу та аналізу місця розташування і стану транспорту, вантажів і мобільних співробітників ANTOR MonitorMaster. Він призначений для моніторингу транспорту і мобільних об'єктів, визначення відхилень від заданих маршрутів і графіків їхнього пересування. ANTOR MonitorMaster забезпечує збір і зберігання інформації про місцезнаходження і стан транспорту, вантажів і інших мобільних об'єктів за допомогою GPS і передавання її із заданою періодичністю за допомогою GPRS-з'єднання через Інтернет.

За її допомогою, можна аналізувати розрахункові і фактичні значення, а також різницю між планом і фактом. Програма підтримує декілька робочих місць операторів, призначена для роботи з великою кількістю автомобілів і не вимагає постійної участі людини. Встановлювані апаратні засоби – це комплект, який монтується в автомобіль і під'єднується до системи електроживлення.

ANTOR M.M. забезпечує також таку важливу складову процесу управління, як контроль [7]. Тому впровадження цієї системи в Україні дало би поштовх якіснішому розвитку транспортної логістики. Але це може відбутися тільки за сприяння держави, яка, на жаль, не завжди фінансує розвиток галузі. Підприємці відмовляються від такого виду діяльності і стараються приховати свої реальні доходи, займаючись тіншовим бізнесом. Актуальність вирішення транспортних проблем підтверджується ще тим, що до 50 % всіх витрат на логістику, становлять транспортні витрати. Крім того, транспортна логістика є одним із способів підвищення конкурентоспроможності зовнішньоторговельних вантажів. А це важливо, оскільки окремо взятій транспортній компанії чи транспортній галузі загалом все важче зберігати конкурентоспроможність за рахунок екстенсивного розвитку, особливо в умовах глобалізації бізнесу [4].

Висновки та перспективи подальших досліджень. Вищенаведене є підґрунтям створення ефективної транспортно-логістичної системи в країні, здатної не тільки надавати транспортні послуги, а й забезпечувати координацію та взаємодію різних видів транспорту, сприяючи тим самим економічному розвитку суб'єктів господарювання. Держава повинна контролювати вплив автотранспорту на екологічну ситуацію в країні, застосовуючи все вищі і вищі Євровимоги, до того ж не забуваючи про сам бізнес.

Ситуація, що склалася в економіці країни, вимагає створення принципово нової системи управління вантажопотоками, заснованої на сучасній технології і логістичних принципах переміщення вантажів. Основні завдання, що є перед транспортними організаціями, передбачають зниження вартості перевезень, поліпшення їх якості, скорочення термінів доставки, гармонійне поєднання на ринку транспортних послуг усіх видів сучасного транспорту через конкуренцію, їх координацію у разі змішаних перевезень, створення у транспортній галузі загального інформаційного простору, що може відбутися через впровадження в Україні ANTOR Logistics за сприяння цьому державних органів.

1. Устенко М.О «Основні проблеми транспортної логістики» УкрДАЗТ // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 29. – С. 2–5
2. Дикань В.Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети // Вісник економіки

транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2006. – № 13. – С. 13–20.
3. <http://baltki.com.ua/transport/transportna-logistyka-zavdannya-tendenciji-rozvytku/> 4. Зайончик Л.Г. Транспортно-логістичні системи містоутворюючих підприємств: особливості формування і розвитку // Тези доповідей. Національний транспортний університет. – К., 2006 5. <http://fsoler.com/transportne-ta-skladske-zabezpechennya-logstiki/149-rol-transportu-v-logsticz.html> 6. http://alt.com.ua/ukr/rating_by_firms//fixed_assets_share//total_equity/desc///2009/13/60///ind_other_non_curr_ent_assets 7. <http://www.antor.ru/products/planirovanie-marshrutov/> 8. Столярчук П.Г., Краснопольська О.І. Аналіз застосування екологічних норм Євро на дизельне паливо // Вісн. Нац. ун-ту "Львівська політехніка". – 2007. – № 574: Автоматика, вимірювання та керування. – С. 86.

УДК 330.1 : 338.4

О.С. Кіндзюр

Національний університет "Львівська політехніка",
Техніко-економічний коледж

ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНИЙ КОМПЛЕКС ЯК СКЛАДОВА НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

О Кіндзюр О.С., 2010

Розглянуто сучасний стан підприємств житлово-комунального господарства як муніципальних природних монополістичних структур у вітчизняній ринковій економіці. Визначено основні проблеми ефективності їх діяльності та розвитку. Запропоновано напрямки адаптивності житлово-комунальної сфери до умов ринкового господарства та шляхи забезпечення цих умов.

Ключові слова: житлово-комунальне господарство, муніципальні природні монополії, реформування, тарифи, дотації, пільги, субсидії.

HOUSING AND PUBLIC UTILITIES AS PART OF THE NATIONAL ECONOMY OF UKRAINE

The current status of housing and municipal utilities as natural monopoly structures in the domestic market economy. The main problem of their performance and development. An aligning the housing sector to a market economy and ways to ensure these conditions.

Keywords: housing, utilities, municipal natural monopoly reform, tariffs, subsidies, allowances, subsidies.

Постановка проблеми. Житлово-комунальний комплекс є важливою складовою національної економіки, оскільки підприємства цієї галузі не тільки забезпечують життєдіяльність населених пунктів, а й значною мірою впливають на соціально-політичний клімат регіонів. Важливість реформування житлово-комунального господарства однозначно відзначають як науковці, так і практики. Основними напрямками реформування ЖКГ розглядаються цільові урядові програми й окремі форми державно-приватного управління підприємствами та інвестиційної політики. У цьому контексті можна відзначити, що у світогосподарській практиці ефективнішою вважається змішана державно-приватна форма власності чи передавання цих підприємств у концесію комерційним фірмам. Низька інвестиційна привабливість підприємств ЖКГ та невисокий рівень платоспроможності населення за житлово-