

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

Циклова комісія економіки та управління

ТЕКСТ ЛЕКЦІЙ

з навчальної дисципліни «Транспортна логістика»
обов'язкових компонент
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

Логістика

за темою – Україна у світовій та європейській транспортно-логістичній системі

Харків 2022

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 30.08.2022 № 8

СХВАЛЕНО

Методичною радою
Кременчуцького льотного
коледжу Харківського
національного університету
внутрішніх справ
Протокол від 22.08.2022 № 1

ПОГОДЖЕНО

Секцією науково-методичної ради
ХНУВС з гуманітарних та соціально-
економічних дисциплін
Протокол від 29.08.2022 № 8

Розглянуто на засіданні циклової комісії економіки та управління,
протокол 15.08.2022 № 1

Розробники: старший викладач циклової комісії економіки та управління,,
к.е.н., спеціаліст вищої категорії, викладач – методист, Харченко М.В.

Рецензенти:

1. Голова циклової комісії економіки та управління, КЛК ХНУВС, к.е.н., спеціаліст вищої категорії, старший викладач – методист Цимбалістова О.А.
2. Професор кафедри логістики НАУ, доктор економічних наук, професор, експерт Українського логістичного альянсу (УЛА) Смерічевська С.В.

План лекції

1. Історія розвитку шляхів сполучення.
2. Державна підтримка транспортної системи.
3. Світовий ринок транспортно-логістичних послуг.
4. Європейські транспортні коридори і панєвропейські транспортні зони.

Рекомендована література:

Основна

1. ДСТУ ISO 28004:2017 «Системи управління безпекою ланцюга постачання. Найкраща практика запровадження безпеки ланцюга постачання, оцінка та плани. Вимоги та настанови» – К.: Держспоживстандарт України, 2017. – 29 с
2. Акименко Н., Рябова К. Вдосконалення механізму транспортно-логістичного обслуговування міжнародних вантажних перевезень як фактору підвищення конкурентоспроможності підприємств 2015. № 9. С. 15-27.
3. Крикавський Є. Логістика та управління ланцюгами поставок: Навч. посібник / Є.Крикавський, О.Тохильченко, М.Фертч. — Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2017. – 844 с.
4. Гришко В. В., Болдирєва Л. М. Управління транспортною логістикою в умовах Євроінтеграції. Економіка і регіон. № 1 (56). 2016. С.31- 37.
5. Марченко В.М. Логістика: Підручник/ В.М. Марченко, В.В. Шутюк. – К.: Видавничий дім «Артек», 2018. – 312 с.
6. Організація та проектування логістичних систем: Підручник / за ред. М.П. Денисенка, Л. Г. Шморгуна, В. С. Маруніча, В. С. Харута – К.: Мілениум, 2016. 387 с.
7. Транспортна логістика. Навчальний посібник. Ігор Смірнов, Тетяна Косарева, видавничий центр навчальної літератури, 2018. – 224с.

Додаткова

8. Транспортна і складська логістика: підручник / Сокур М. І., Сокур Л. М., Петченко М. В. К.: ПП Щербатих О. В., 2016. 328 с.
9. Тюріна Н.М. Логістика: навчальний посібник. / Н. М.Тюріна, І. В. Гой, І. В. Бабій. - Київ: Центр учбової літератури, 2020. – 392с.
10. Харсун Л. Г. Логістичного обслуговування товаропотоків між Україною та країнами ЄС. Науковий журнал “Економіка України”. 2016. № 4 (653). С.112

Інформаційні ресурси в Інтернеті

1. Автоматизація транспортної логістики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.armatel.com.ua/solutions/logdep/>

2. Аналітичні матеріали Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
3. Господарський Кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>
4. Державна підтримка українського експорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ukrexport.gov.ua/ukr/vnishno_t_balans/6425.html
5. Закон України №1955-IV від 1 липня 2004 р. «Про транспортно - експедиторську діяльність» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>
6. Закон України №232/94-ВР від 10 листопада 1994 року «Про транспорт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
7. Закон України № 959-ХІІ від 16 квітня 1991 року «Про зовнішньоекономічну діяльність» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12>
8. Закон України № 1172-ХІV від 20 жовтня 1999 року «Про транзит вантажів» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14>
9. Європейська спілка транспортників України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.estu.com.ua/news.html>
10. Логістика: практика управління [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.logist.com.ua/>
11. Митний Кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>
12. Складський портал України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://terazus.com/>
11. Транспортно-логістичні центри: зарубіжний досвід [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.lobanov-logist.ru/index.php?newsid=6127>.

Текст Лекції

2.1 Історія розвитку шляхів сполучення

Транспорт України представлений автомобільним , залізничним , повітряним , водним (морським, річковим і озерним) і трубопровідним , у населених пунктах та у міжміському сполученні діє громадський транспорт пасажирських перевезень. Особливо розвинена інфраструктура залізничного і водного транспорту.

Головним видом пасажирських і вантажних перевезень виступає автомобільний. Площа країни дорівнює 603 550 км² (46-те місце у світі).

Форма території країни — складна, витягнута в широтному напрямку; максимальна дистанція зі сходу на захід — 1316 км, з півночі на південь — 893 км.

Географічне положення України дозволяє країні контролювати:

- сухопутні, повітряні транспортні шляхи між країнами Східної та Центральної Європи; морські транспортні шляхи в акваторіях Чорного і Азовського морів;
- транспортні коридори внутрішніми водними магістралями між акваторіями Балтійського і Чорного морів (Дніпровсько-Бузький канал водної системи Вісла — Дніпро);
- трубопровідний транспорт вуглеводнів до країн Європи зі сходу (Дружба, Союз, Уренгой — Помари — Ужгород).

Шляхи сполучення - це елементи транспортної інфраструктури, де здійснюється рух транспортних засобів, тобто безпосередньо залізничні колії, автомобільні дороги, трамвайні колії, канали, судноплавні фарватери і т.п.

Технологічні об'єкти - це виробничі об'єкти, призначені для забезпечення функціонування шляхів сполучення. *До них відносяться будівлі і споруди служб утримання та ремонту шляхів сполучення (дорожньо-експлуатаційні ділянки, дистанції колії), а також об'єкти енергетичного господарства (силові і тягові підстанції, котельні) і інші об'єкти забезпечення, необхідні для виконання транспортної роботи на відповідних шляхах сполучення.*

Об'єкти засобів управління рухом включають будівлі та споруди, системи зв'язку, навігації та управління рухом транспортних засобів. *До них відносяться центри управління рухом окремих видів транспорту і комплексні, лінії і обладнання дротового і бездротового зв'язку, периферійні технічні засоби організації та управління рухом.*

Будинки й споруди обслуговування учасників руху - це різні пасажирські термінали, тобто автобусні, залізничні, морські, річкові вокзали і станції, аеропорти, транспортно-пересадочні вузли і вантажні термінали окремих видів транспорту, транспортно-логістичні комплекси.

На автомобільних дорогах створюються елементи їх облаштування, призначені для забезпечення учасників дорожнього руху (водіїв і пасажирів) різними видами послуг, необхідних для нормальних умов їх роботи і відпочинку, зокрема об'єкти сервісу, включаючи будівлі і споруди для відпочинку водіїв та пасажирів, пункти харчування та торгівлі, медичної допомоги, станції заправні і технічного обслуговування транспортних засобів.

Соціально-економічний розвиток країни, її інтеграція у світове співтовариство значною мірою залежить від розвитку транспортної мережі.

Наявність розгалуженої мережі транспортних шляхів та їх технічний стан є важливим показником цивілізованості суспільства, оскільки суттєво впливають на:

- 1) темпи розвитку економіки;
- 2) рівень витрат з перевезення вантажів та пасажирів;
- 3) швидкість перевезень;
- 4) якість і ціну перевезеної продукції;
- 5) мобільність, зайнятість і рівень доходів населення;
- 6) транспортну доступність населених пунктів та соціальних об'єктів;
- 7) максимальну реалізацію транзитного потенціалу країни;
- 8) екологічний стан навколишнього середовища;
- 9) безпеку та стабільність транспортної системи.

Шляхи сполучення є простором, в якому або по якому здійснюється рух транспортного засобу.

Класифікація шляхів сполучення:

- 1) за видами – природні(*моря, річки, повітряний транспорт, пішохідні тропи*), штучні(*автомобільні і залізничні дороги, тунелі, монорельсові і канатні дороги*), штучно-вдосконалені(*укріплення берегів, поглиблення дна, видалення порогів*);
- 2) за призначенням – шляхи загального користування, приватні шляхи(*автомобільні і залізничні шляхи на території підприємств*) та шляхи сполучення суспільного користування(*належать приватним особам*);
- 3) за характером транспортних засобів - автомобільні дороги(*загального користування, відомчі, особисті, під'їзні, технологічні, патрульні*), залізничні дороги(*загального користування, промислового транспорту, під'їзні, технологічні*), річкові, морські та повітряні шляхи, трубопроводи.

Транспортна мережа - сукупність шляхів сполучення всіх видів транспорту, що пов'язують населені пункти країни або окремого регіону (міста); характеризує рівень транспортного обслуговування окремої території та потужність транспорту.

Транспортна мережа є одним із найважливіших елементів кожного виду транспорту, що характеризує рівень потенційної транспортної забезпеченості держави або окремої її території.

Щільність мережі, її конфігурація, пропускна і провізна спроможність окремих напрямів визначають значною мірою обсяг транспортної роботи.

Формування транспортної мережі, її видова структура, щільність шляхів сполучення як загалом, так і окремих видів транспорту, проходження основних магістралей визначаються:

- 1) розвитком та розміщенням господарського комплексу регіону;
- 2) галузевою структурою та виробничою спеціалізацією;
- 3) територіальною організацією, яка проявляється через напрям та потужність основних внутрішньорегіональних і міжрегіональних транспортно-економічних зв'язків;
- 4) густотою населених пунктів;
- 5) розміщенням курортів та потужних туристичних центрів;
- 6) особливостями історичного розвитку, а також економікогеографічним положенням території країни або її регіонів;
- 7) впливають фактори оборонного та геополітичного значення.

Серед шляхів сполучення виділяють магістралі – головні лінії залізниць, автомобільних шляхів, від яких відгалужуються другорядні лінії.

За видами сполучень та характером обслуговування розрізняють міжнародні та внутрішньодержавні сполучення.

Внутрішньодержавні бувають міжрегіональні, внутрішньорегіональні, місцеві, міжміські та внутрішньоміські.

Від довжини мережі шляхів сполучення, їх пропускної й провізної спроможності, конфігурації розміщення транспортних ліній залежать показники транспортної забезпеченості і доступності, які відображають рівень транспортного обслуговування господарюючих об'єктів.

2.2 Державна підтримка транспортної системи

Державна підтримка:

Розпорядження Кабінет міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р
 Київ «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року», *розроблено згідно з Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, ратифікованої Законом України від 16 вересня 2014 р. № 1678-VII, а також зміни геополітичного середовища в регіоні.*

Найбільш залежними від транспортної галузі є сільське господарство, металургійне виробництво, вугільна промисловість, гірничо-металургійний комплекс, хімічна та харчова промисловість, будівництво, роздрібна торгівля, зв'язок і поштові послуги, оборона.

На сьогодні транспортна галузь в цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, але не за якістю. Сучасний стан транспортної галузі не повною мірою відповідає вимогам ефективної

реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу.

Мета впровадження стратегії - забезпечить міцну основу сталого розвитку транспортної галузі та створення вільного та конкурентного ринку транспортних послуг.

Основні принципи стратегії державного регулювання:

- забезпечення доступності транспортних послуг для всіх верств населення, зокрема осіб з обмеженими фізичними можливостями, малозабезпечених громадян;
- узгодження планів розвитку транспортної інфраструктури з генеральною схемою планування території України, планами використання земельних ресурсів;
- реалізація жорсткої антимонопольної політики;
- лібералізація ціноутворення на ринку транспортних послуг;
- функціонування транспортних підприємств на засадах самоокупності;
- концентрація фінансових ресурсів на виконанні основних завдань розвитку галузі транспорту;
- компенсація з державного та місцевих бюджетів витрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій громадян;
- забезпечення екологічної безпеки, обов'язкового дотримання екологічних стандартів і нормативів під час провадження діяльності у галузі транспорту;
- стимулювання розвитку енергозберігаючих і екологічно безпечних видів транспорту.

Принципи державної політики:

- 1) збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі;
- 2) вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства;
- 3) посилення взаємодії між державним та приватним сектором, органами державної влади та органами місцевого самоврядування;
- 4) проведення необхідних реформ, у тому числі запровадження децентралізації, особливо шляхом скоординованих ініціатив державної політики.

Сучасна інфраструктура, чесні ринкові умови та вільна ринкова конкуренція, ефективний розвиток і координація діяльності різних видів транспорту разом із запровадженням ефективної системи державного регулювання та управління забезпечать основу для розвитку та функціонального зростання національної транспортної системи України.

Підвищення ефективності та якості надання транспортних послуг дасть змогу покращити його конкурентоспроможність, стимулюватиме український експорт і сприятиме розвитку внутрішнього виробництва та торгівлі.

Стратегія визначає основні напрями покращення якості надання транспортних послуг:

- 1) наближення рівня надання транспортних послуг та розвитку інфраструктури до європейських стандартів;
- 2) підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище;
- 3) необхідність поліпшення системи управління;
- 4) проведення адміністративної реформи та децентралізації повноважень центральних органів виконавчої влади;
- 5) запровадження антикорупційної політики, корпоративного управління у державному секторі економіки.

Стратегія відповідає положенням Угоди про асоціацію, Угоди про певні аспекти повітряного сполучення від 1 грудня 2005 р. та парафованого проекту Угоди між ЄС та його державами-членами про спільний авіаційний простір, Стратегії сталого розвитку “Україна - 2020”, схваленої Указом Президента України від 12 січня 2015 р. № 5, Рамкової конвенції ООН про зміну клімату, ратифікованої Законом України від 29 жовтня 1996 р. № 435/96-ВР, Паризької угоди, ратифікованої Законом України від 14 липня 2016 р. № 1469-VIII, резолюції Генеральної Асамблеї ООН 25 вересня 2015 р. № 70/1 “Перетворення нашого світу: Порядок денний розвитку у галузі сталого розвитку на період до 2030 року”, а також середньострокового плану пріоритетних дій Уряду до 2020 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 3 квітня 2017 р. № 275.

Стратегія є основним документом розвитку транспорту. Інші програмні документи в транспортній галузі та дорожнього господарства повинні відповідати положенням даного документа.

Стратегія враховує світові тенденції, що притаманні транспорту:

- 1) використання високотехнологічних та ергономічних транспортних засобів, принципів мультимодальності, супутникової навігації, інтелектуальних транспортних систем, інформаційних технологій, електронного документообігу;
- 2) застосування композитних матеріалів, зниження металоємності, покращення аеродинаміки та безпечності транспортних засобів;
- 3) використання паливно-економічних та екологічних транспортних засобів, застосування альтернативних видів палива, «зелених» видів транспорту, пріоритетність потреб охорони навколишнього природного середовища та збереження цінних природоохоронних територій під час розвитку транспортної інфраструктури;
- 4) масова контейнеризація перевезень у складі ланцюгів поставок;
- 5) прискорення і забезпечення своєчасної доставки пасажирів та вантажів завдяки швидкісним видам транспорту та розвитку логістики;
- 6) глобалізація трансконтинентальних авіаційних перевезень в рамках потужних світових альянсів;

- 7) зростання ролі дешевих авіап перевезень для прямих міжрегіональних сполучень;
- 8) забезпечення транспортної доступності для населення, високої мобільності трудових ресурсів, збільшення дальності та скорочення часу поїздки пасажирів у мегаполісах;
- 9) насичення автомобілізацією в розвинутих країнах, її подальше стримування у містах завдяки розвитку громадського та мускульного транспорту.

Розвинена мережа транспортних комунікацій є потужною базою для участі України в глобальних та регіональних інтеграційних процесах.

Для забезпечення розвитку транспортної системи повинні бути здійснені такі заходи:

- **у транспортно-дорожньому комплексі:**
 - а) забезпечення зростання обсягів зовнішньоторговельних перевезень, зокрема транзитних контейнерних, сполученням Європа – Азія, насамперед в напрямку країн Південно-Східної Азії та Китаю;
 - б) розвиток та інтеграція української транспортної інфраструктури в європейську транспортну систему та створення мережі контейнерних терміналів, логістичних центрів та “сухих портів”;
 - в) оновлення зношених основних фондів усіх галузей транспорту;
 - г) технологічна модернізація обладнання та процесів проходження кордону та інформаційного забезпечення;
 - д) активізація та послідовність процесу реформування усіх сегментів транспортної системи відповідно до міжнародних вимог якості транзитних послуг;
 - е) посилення взаємодії видів транспорту шляхом розвитку мультимодальних перевезень і міжнародних транспортних коридорів;
- **в авіаційному транспорті:**
 - а) гармонізація вітчизняної нормативно-правової бази у сфері цивільної авіації відповідно до вимог міжнародного права;
 - б) активізація процесу модернізації авіаційного парку;
 - в) збільшення пропускної та транзитної спроможності існуючих авіатransпортних вузлів України;
 - г) збільшення частки авіаційного транспорту в системі транзитних перевезень;
- **в автомобільному транспорті та дорожньому господарстві:**
 - а) збільшення обсягу фінансування дорожнього господарства;
 - б) використання передових технологій, машин, механізмів, матеріалів і конструкцій при модернізації існуючої системи автомобільних доріг для підвищення швидкості руху автотранспорту, економії пального та забезпечення безпеки руху;
 - в) приведення існуючої сервісної інфраструктури автомобільних доріг у відповідність із сучасними міжнародними вимогами щодо архітектурно-будівельних характеристик, оснащення, переліку і якості послуг;

- г) забезпечення конкурентоспроможності вітчизняного автомобільного транспорту на національному та міжнародному ринку транспортних послуг;
- д) створення ефективної системи допуску перевізників і транспортних засобів до надання послуг з перевезення вантажів, включаючи питання тарифів і фінансового навантаження для суб'єктів малого і середнього бізнесу;

е) підвищення дорожньої безпеки;

- у залізничному транспорті:

- а) оновлення колійного господарства та рухомого складу залізниці, впровадження сучасних інформаційних, цифрових, телеметричних технологій з метою вирішення завдання транспортного забезпечення як внутрішніх потреб, так і транзитних перевезень;
- б) поліпшення якості послуг залізничного транспорту відповідно до зростаючих споживчих вимог та міжнародних стандартів;

- у морському та річковому транспорті:

- а) закупівля нових суден, реконструкція та модернізація існуючої інфраструктури морських і річкових портів України з метою забезпечення прийому, перевантаження, зберігання та подальшого транспортування всієї номенклатури експортно-імпортних, транзитних і каботажних вантажів;
- б) збільшення частки вантажів, які перевозяться суднами під Державним Прапором України, що дасть змогу зменшити додаткові транспортні витрати, розширити ринки збуту, підвищити показники міжнародної конкурентоспроможності країни та збільшити валютні надходження.

Держава, розробляючи та реалізуючи закони і правила щодо зовнішньої торгівлі і перевезень з позиції національних інтересів, також отримує вигоду від ефективного управління транспортними процесами, оскільки воно дає змогу впорядкувати і зробити більш сучасними адміністративні процедури і правила доставки товарів, стимулювати розвиток зовнішньої торгівлі, транзитних перевезень, активізувати інноваційні процеси на транспорті і розвивати діяльність транспортного комплексу країни.

2.3 Світовий ринок транспортно-логістичних послуг

Найбільш високі темпи росту обсягу світового транспортно-логістичного ринку можна спостерігати в 2007р., що пояснювалось розвитком азійського ринку, зокрема Китаю, а також ряду інших країн, таких як Росія, Індія, Бразилія.

У 2012-2013 рр. траєкторія розвитку світового ринку транспортно-логістичних послуг визначалася уповільненням темпів зростання світової економіки і торгівлі.

Сегменти структури ринку логістичних послуг:

- вантажоперевезення й транспортно-експедиторські операції;
- комплексні логістичні послуги, що включають послуги зі зберігання й дистрибуції товарів;

- послуги з оптимізації логістичних бізнесів-процесів (управлінська логістика).

Розвиток світового ринку призводить до утворення трьох великих торгових регіонів: Європи, Північної Америки та Азійсько- Тихоокеанського регіону.

Відповідно ринок логістичних послуг характеризується перевагою країн Західної Європи, Північної Америки та Азійсько-Тихоокеанського регіону.

Найбільшим ринком транспортно-логістичних послуг залишаються США (23,1%), на другому місці — європейські країни (19,2%, в тому числі Німеччина — 3,8%). На частку Китаю припадає 14,7%.

Світова класифікація провайдерів логістичних послуг:

- First Party Logistics. 1PL — це автономна логістика, всі операції виконує сам вантажовласник.
- Second Party Logistics. 2PL — провайдер надає традиційні послуги із транспортування й/або управління складськими приміщеннями.
- Third Party Logistics. 3PL — провайдер розширює функції 2PL оператора за рахунок додаткових послуг: перевантаження, обробка вантажів, а також використання субпідрядників.
- Fourth Party Logistics . 4PL — це управлінська логістика, інтеграція всіх компаній, залучених у ланцюг поставки. 4PL-провайдер вирішує завдання, пов'язані із плануванням, управлінням і контролем всіх логістичних процесів компанії-клієнта з урахуванням стратегічних цілей.
- Fifth Party Logistics. 5PL — це управління всіма компонентами, що складають єдиний ланцюг поставки вантажів, за допомогою електронних засобів інформації.

Регіональні та національні логістичні ринки:

1. Канада й США мають розвинену логістичну інфраструктуру. В Північній Америці пропонується широкий вибір провайдерів транспортних послуг з усіх видів транспорту, сучасних обладнаних складських приміщень й додаткових послуг. *Започаткувавши кілька десятиліть назад використання ІТ-технологій для підтримки логістичної діяльності, цей континент й тепер залишається найбільшим їх користувачем у світі. Позитивний вплив на логістичну діяльність спричинило укладання Північноамериканської угоди про вільну торгівлю між Канадою, США та Мексикою (NAFTA).*
2. У міжнародних поставках країн Південної Америки провідна роль належить океанському транспорту. *З розширенням експорту зі США в цьому регіоні з'явилося більше ліній судноплавства, що забезпечують сполучення з Латинською Америкою. Однак логістична діяльність в регіоні утруднена такими факторами, як протекціоністські імпорتنі мита, високі транспортні тарифи на внутрішні перевезення, слабка конкуренція.*

3. Азійський регіон - розвиток міжнародної логістики (*перші місця займають Китай та Індія*). Міжпортові торговельні потоки в регіоні сприяють швидкому зростанню обсягів лінійного океанського судноплавства.

До цієї групи можна додати ще кілька швидкозростаючих країн з експортно-орієнтованою економікою — Малайзію, Філіппіни, Таїланд й Індонезію, які завдяки дешевій та відносно кваліфікованій робочій силі досягли значних обсягів торгівлі з Японією, Південною Кореєю й Китаєм.

Азійсько-Тихоокеанський регіон має досить добре налагоджену логістичну інфраструктуру.

Логістичні ринки в Японії, Південній Кореї, Австралії й інших азіатських розвинених країнах є сучасними й надають послуги, аналогічні тим, які підприємство може одержати у Північній Америці й Західній Європі.

Великі відстані між країнами служать стимулом для розвитку авіаційних, морських і змішаних вантажоперевезень.

4. Великомасштабні логістичні проекти виконуються в країнах Південно-Західної Азії, зокрема, в державах Персидської Затоки, які займають вигідне транспортно-логістичне положення.

В Об'єднаних Арабських Еміратах споруджений найбільший в світі аеропорт, а на його основі сформований один з найбільш сучасних міжнародних логістичних центрів — Дубайське логістичне містечко.

5. На логістичні ринки країн Європи істотно вплинуло створення ЄС.

Зміни за напрямками:

- а) зростання числа стратегічних союзів;
- б) використання аутсорсингу й посередників;
- в) розробка пан'європейської транспортної мережі;
- г) використання меншого числа розподільних центрів, що обслуговують більші ринкові зони.

З розширенням ЄС збільшилась частка міжнародних транспортних перевезень. Лідерами європейського логістичного ринку є Німеччина, Нідерланди, Великобританія і Франція. В деяких країнах Східної Європи перевезення вантажів утруднюються через недосконалі процедури митного очищення та погану логістичну інфраструктуру.

6. В країнах, що розвиваються (країни колишнього СРСР, Африки, деякі країни Східної Європи, Південної Америки, Азії) недостатньо розвинуті транспортна та складська системи, інформаційна підтримка логістики, не вистачає кваліфікованих працівників з логістичного менеджменту.

В багатьох країнах зберігається засилля бюрократії державне регулювання, включаючи торговельні обмеження, що заважає росту торгівлі. Ряд зазначених країн, що побудували логістику відповідно до вимог

закордонних партнерів, досягти успіху на експортних ринках (Чілі, Колумбія, Кенії).

7. Логістичні ринки України, Білорусі, Росії знаходяться в стадії формування, але мають значний потенціал, для реалізації якого необхідно спрощення процедур торгівлі й вдосконалення транспортного та складського обслуговування .

Логістика в Україні розвивається відповідно до світових тенденцій. Незважаючи на позитивну динаміку, темпи розвитку логістичного ринку в Україні є нижчими порівняно зі світовими темпами розвитку цієї галузі.

На вітчизняному логістичному ринку діє приблизно 40 фірм. Більшість з них — це потужні логістичні оператори світового масштабу, а саме: Кюне і Нагель Україна, Рабен Україна, Фіге Україна, Жефко Україна, Шенкер, UPS, TNT, DHL та ін.

Поодинокую конкуренцію їм становлять вітчизняні підприємства, такі як УВК ("Українські вантажні кур'єри")., "ТБН Логістик Україна", "Рapid", компанії експрес-доставки "Нова Пошта", "Автолюкс", "Гюнсел" та ін.

У структурі українського транспортно-логістичного ринку найбільшу частку становлять транспортно-експедиторські послуги, значно меншу — складування і митно-брокерські послуги і зовсім незначну — управлінська логістика.

Розвиток ринку складських послуг приводить до росту обсягу складських приміщень в Україні, однак лише близько 10% пропонованих площ являють собою сучасні складські комплекси.

2.4 Інтеграція України у світову та європейську транспортно-логістичні системи.

Україна активно включається у світові суспільно-економічні процеси: приєдналася до Світової організації торгівлі, стратегічною метою визнано отримання асоційованого членства у Європейському Союзі (ЄС).

Транспорт, як інфраструктурна галузь, має розвиватися випереджальними темпами з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі у міжнародному поділі праці.

Проблеми діяльності українських транспортних підприємств:

- 1) недостатня якість транспортного обслуговування,
- 2) знос рухомого складу,

- 3) недовантаження рухомого складу,
- 4) недосконалість системи страхування вантажу і транспортних засобів,
- 5) труднощі в організації взаємодії декількох видів транспорту.

Перспективи розвитку транспорту, формування українського транспортного ринку:

- 1) жорсткі вимоги до викидів автомобільного транспорту,
- 2) процеси світової політичної і економічної глобалізації і адекватно цьому - глобалізація транспортних систем і процесів, переміщення товаропотоків між державами, регіонами, континентами,
- 3) широке впровадження в систему вітчизняних транспортних послуг принципів транспортної логістики, побудованої на досягненнях інформаційних технологій і вимог світового рівня.

Зростання транзитного потенціалу країни безпосередньо залежить від тенденцій розвитку її макроекономічних показників, а також ступеня відповідності вітчизняного транспортного комплексу вимогам світової транспортної системи.

На сучасному етапі європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортна система країни все ще не відповідає стандартам і вимогам Європейського Союзу і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм.

Інтеграційні процеси транспортного комплексу України не мають обмежуватися лише його адаптацією до вимог та стандартів ЄС, а також вимагають застосування методичних підходів до організації управління розвитком транспортних систем, що ґрунтуються на концептуальних засадах логістики.

Транспортно-логістична система – це інтегрована сукупність суб'єктів транспортно-логістичної діяльності та об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, що взаємодіють між собою з метою оптимізації руху вантажопотоків “від дверей до дверей” за мінімальних витрат на максимально вигідних умовах.

Транспортно-логістична система складається з підсистем та елементів, до яких залежно від функціональної фази логістичного обслуговування вантажного потоку в процесі руху відносяться підсистеми: транспортно-постачальницька, транспортно-складська, транспортно-логістичного обслуговування та управління, інтегрованої інформації та транспортно-логістичних рішень, а також транспортно-збутова.

Територіальні особливості транспортно-логістичної системи як складної динамічної системи зумовлюють необхідність застосування системного підходу.

Структура транспортно-логістичної системи України складається з п'яти рівнів логістичної взаємодії:

- 1) взаємодія об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури (термінальні та вантажні комплекси, складські господарства, підприємства різних видів транспорту та транспортно-логістичного сервісу тощо)

Мета: координація та синхронізація процесів транспортно-логістичного обслуговування вантажного потоку «від дверей до дверей» за оптимальних витрат та відповідного рівня логістичного сервісу;

- 2) транспортно-логістичні центри місцевого, регіонального та міжнародного призначення (формування транспортно-логістичних центрів локального, регіонального та міжнародного значення, а також інформаційно-аналітичні).

Основні завданнями функціонування ТЛЦ: є забезпечення надання транспортно-логістичних послуг за мінімальних витрат на логістичне обслуговування та логістичну інфраструктуру шляхом кооперації транспортно-логістичних компаній, що надають спеціалізований комплекс логістичних послуг.

ТЛЦ утворюють транспортно-логістичні вузли – центри зростання національної та регіональної економіки;

- 3) регіональні транспортно-логістичні системи (РТЛС) - спрямовані на оптимізацію руху вантажного потоку в межах певного регіону. РТЛС сприяють взаємодії суб'єктів транспортно-логістичної діяльності при обслуговуванні вантажного потоку на території конкретного регіону, використовуючи його специфіку та потенційні можливості. РТЛС є підсистемою регіональної економічної системи та транспортно-логістичного кластера.;
- 4) транспортно-логістичні кластери (ТЛК). ТЛК спрямовані на оптимізацію руху вантажного потоку у міжнародних ланцюгах постачання. ТЛК концентрує в собі транспортно-логістичну інфраструктуру прикордонних територій та певних регіонів, транспортно-логістичні компанії, виробничі підприємства тощо.

Концепція створення ТЛК має базуватися на нормативно-правовому регулюванні, організаційному, фінансовому, технічному, а також інформаційному забезпеченні діяльності транспортно-логістичних підприємств.;

- 5) інтегрована транспортно-логістична система України (ІТЛСУ) - підсистема економічної системи країни та міжнародних транспортно-логістичних систем.

Мета:

- координація організаційно-економічної, технічної та технологічної взаємодії суб'єктів ринку транспортно-логістичних послуг і об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури країни для забезпечення оптимального руху вантажного потоку «від дверей до дверей»;
- підвищення ефективності економічної системи держави та зайняття конкурентоспроможних позицій на світовому ринку транспортно-логістичних послуг.

На створення ефективної інтегрованої транспортно-логістичної системи України (ІТЛСУ) впливають:

- міжнародне та національне регулювання перевезення вантажів,
- фінансова система країни (транспортної галузі),
- ринкова інфраструктура,
- природно-ресурсний потенціал країни (транспортної галузі),
- ринок споживачів транспортно-логістичних послуг.

Робота транспорту – це фактор попиту основних вантажоутворюючих галузей суспільного виробництва, обсяги продукції промисловості, сільського господарства, торгівлі, а також експортно-імпортних операцій і транзитних перевезень територією України, визначають завантаженість транспортних комунікацій і розміри вантажної роботи транспорту.

Результати дослідження ринку міжнародних перевезень вантажів показали, що найбільш високою формою організації перевезень, яка задовольняє вимоги споживачів, є інтегральні технології, що дозволяє організаторам перевезень використати переваги кожного виду транспорту і запропонувати споживачам обслуговування високого рівня якості й прийнятні ціни.

Інтеграція виробництва і транспорту призводить до високої взаємної залежності виробничо-транспортного процесу.

З одного боку, вона сприяє гармонізації виробничих зв'язків і розвитку економіки (*за оцінками європейських транспортних аналітиків реалізація ідеї інтеграції забезпечує зниження собівартості доставки на 20-30% порівняно з нинішнім рівнем*). З другого боку, інтеграція висуває особливі вимоги до

транспортних процесів створення єдиних для країн ЄС стандартів і правил регулювання ринку транспортних послуг, уніфікації вимог до документів, транспортних засобів і правил їх експлуатації.