

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Голубкова И.А. Факторы и закономерности структуризации глобального круизного рынка / И.А. Голубкова // Вісник економіки транспорту і промисловості : Зб. наук. праць. – Х.: УкрДАЗТ, 2010. - № 31. – С. 75-78.
2. Жихарева В.В. Современные тенденции развития рынка круизного судоходства / В.В. Жихарева // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – 2012. № 39 (2). – С. 153-166.
3. Михайлова Ю.В. Модели интеграции участников рынка круизных услуг / Ю.В.Михайлова, А.М. Холоденко // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: Зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ, 2008. – № 13. – С.107-119.
4. Papathanassis A. Income lighthouses at sea: The potential of cruise tourism for German destinations / A.Papathanassis. - TASH Fachtaunq Kreuzfahrt. – Kiel, 2011. – 23 p.
5. Brida J.G. The impacts of the cruise industry on tourism destinations/ J.G. Brida, S.Z. Aguirre [Электронный ресурс]. – 2013. – Режим доступа: <http://ssrn.com/abstract=1298403>.
6. Паладич Л. Морские круизы (Морской туризм)/ Л. Паладич - М. : Знание, 1989. – 64 с.
7. Шпилько С. Морские круизы: теория и практика: учеб. пособие / С. Шпилько, Н. Андросова, Р. Чударев. – М.: Советский спорт, 2012. – 147 с.
8. Биржаков М. Б. Индустрия туризма: перевозки / Биржаков М. Б., Никифоров В. И. – [2-е изд., перераб. и доп.]. – М. : Издательский дом Герда; СПб. : Невский Фонд, 2003. – 397 с.
9. Закон Украины «О Туризме» / Ведомости Верховной Рады, 1995. - № 31. - ст. 241.
10. Маслоу А. Теория человеческой мотивации // А.Маслоу. – СПб: Евразия, 1999. – С. 77-105.

*Рецензент д.э.н., профессор КГМТУ Подсолонко В.А.  
Експерт редакційної колегії д.э.н., доцент УкрГАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 65.37-81.я73

**ТРАНСПОРТ - НАИБЛЬШ ВИТРАТНА СКЛАДОВА  
ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

*Сумець О. М., к.т.н., доцент (ХНТУСГ ім. Петра Василенка)*

*У статті наведені результати аналітичного огляду щодо структури витрат на логістичну діяльність розвинених країн світу. Визначена частка витрат на транспорт у загальних витратах на здійснення логістичної діяльності підприємств, для різних галузей і на державному рівні.*

*Ключові слова: транспорт, структура витрат, логістичні витрати, логістична діяльність.*

**ТРАНСПОРТ – НАИБОЛЕЕ ЗАТРАТНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ  
ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

*Сумець О. М., к.т.н., доцент (ХНТУСХ ім.Петра Василенка)*

*В статье приведены результаты аналитического обзора касательно структуры затрат на логистическую деятельность развитых стран мира. Определена доля затрат на транспорт в общих затратах на ведение логистической деятельности предприятий, для различных отраслей и на государственном уровне.*

*Ключевые слова: транспорт, структура затрат, логистические затраты, логистическая деятельность.*

**TRANSPORT - THE MOST COSTLY COMPONENT OF LOGISTICS ACTIVITIES**

*Sumets A. M., Candidate of Technical Sciences, associate professor (KhSTUA Peter Vasilenko)*

*This article is the definition of definition of «logistics activities». Substantiates the key role of transport in Ukraine. Provides information on the distribution of the vehicle fleet between the countries of the world. Specified proportion of the various modes of transport in general domestic and international traffic in the European Union. The structure of the cost of product distribution in the United States and England. Determined share of the cost in the income from sales for each mode*

of transport for the developed countries. Contains the structure of the implementation cost of logistics activities by means of transportation at the macro level.

Determined share of the cost of transport to the overall cost of doing business logistics activities for various industries and at the state level.

**Keywords:** transportation, cost structure, logistics costs, logistics activities.

**Постановка проблеми.** Під логістичною діяльністю (ЛД) слід розуміти один із основних видів господарської діяльності (ГД) суб'єктів господарювання, що пов'язаний з плануванням, організацією, управлінням та контролем матеріальних потоків і відповідної їм інформації у процесі їх фізичного переміщення від місця виробництва до місця споживання шляхом послідовного та взаємоузгодженого у часі й просторі виконання логістичних активностей, а саме: постачання або закупівлі, транспортування, приймання, складування, контролю запасів, комплектації замовлень, вантажопереробки, упакування, розподілу готової продукції, переробки, повернення продукції, що була піддана рекламції з метою якнайповнішого задоволення потреб споживачів і збільшення маси прибутку. Однією із основних складових ЛД є реалізація транспортного процесу, що має на меті переміщення матеріальних потоків від виробника до безпосереднього споживача, і який здійснюється за рахунок використання різних типів і видів транспорту.

На період проведення економічних реформ і подальшого розвитку ринкових умов господарювання транспорт продовжує залишатися ключовою ланкою між суб'єктами господарювання (СГ) народногосподарського комплексу держави у процесі здійснення ними ГД. Транспортний сектор України сьогодні – це значний і важливий сегмент економіки країни. Нині в Україні створена потужна транспортна система. Вона характеризується переміщеннями матеріальних потоків значних обсягів. Так, наприклад, за січень–червень 2013 р. підприємства транспорту перевезли 356,1 млн тонн вантажів, а вантажообіг склав 177,8 млрд ткм [1]. Таким чином, без чіткої і злагодженої роботи транспорту здійснення ЛД СГ, що функціонують на ринку України, буде вельми проблематичним.

Щоб конкретно оцінити значущість транспорту в забезпеченні ЛД СГ і визначити основні напрямки підвищення її ефективності, необхідно виконати теоретичні дослідження щодо встановлення рівня витрат на транспорт у загальному товарорусі.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Протягом останніх 20 років транспортна галузь України зазнала суттєвих змін. Нині у галузі діють десятки тисяч СГ різних форм власності та організаційно-правових форм. Частка обсягів перевезень вантажів суб'єктами приватної форми власності складає 56,1%, пасажирів – 44,0% [2, с. 102].

Нині на ринку автоперевезень України функціонує біля 80 тисяч суб'єктів господарювання, які відповідно до законодавства мають ліцензії цієї діяльності. Приблизно 50% із них здійснюють перевезення вантажів. За даними Світового банку 80-90% автотранспортних підприємств мають у своєму розпорядженні 10 вантажних автомобілів [3]. Російські фахівці під керівництвом проф. В.С. Лукінського встановили, що в результаті приватизації, роздержавлення і акціонування в сфері транспорту основна маса автотранспортних підприємств нараховує нині не більше 10 одиниць рухомого складу [4, с. 140]. Щодо України, то ця цифра за даними дослідження особисто автора на сьогодні становить у середньому 6-8 автомобілів.

Якщо аналізувати у повній мірі розвиток транспортної системи України, то можна вказати, що автопарк саме за останні три-чотири роки збільшився десь на 5%, а кількість об'єктів перевезень по дорогах – на 20% [3, с. 58].

Автомобільний транспорт є невід'ємною складовою транспортної системи світової економіки. За даними статистики нині в усіх країнах світу експлуатується більше 600 млн автомобілів (табл. 1).

Таблиця 1

Фрагмент розподілу автомобільного парку між країнами світу [4]

Країна	Загальна кількість автомобілів, млн шт.	Країна	Загальна кількість автомобілів, млн шт.
США	200–205	Франція	28–30
Японія	73–76	Фінляндія	2,2–2,3
Германія	45–49	Росія	21–23

Автомобільний транспорт, який є частиною світового господарства, розвивається паралельно з іншими галузями і відображає зміни, які

спостерігаються в світовому виробничому процесі. Він лідирує і за видами перевезень у країнах ЄС, про що свідчать статистичні дані, наведені в табл. 2.

Таблиця 2

*Частка різних видів транспорту в загальних внутрішніх і міжнародних перевезеннях в країнах ЄС, % [4]*

Вид транспорту	Внутрішні перевезення	Міжнародні перевезення
Автомобільний	91,7	46,5
Залізничний	6,2	39,8
Внутрішній водний	2,1	13,7

Вище наведене доводить вельми значиму роль транспортної галузі, зокрема, автомобільного транспорту, у забезпеченні ЛД СГ. Однак транспортна галузь вимагає і великих витрат на підтримання своїх функціональних можливостей, зокрема, на утримання транспортних засобів.

**Виділення не вирішених частин загальної проблеми.** Проблема забезпечення ЛД СГ багатогранна. Однак транспортна складова ЛД є найбільш значимою. Таким чином, на сьогодні для науковців і практиків необхідно все ж звернути увагу на дослідження і встановлення впливу транспорту на забезпечення ЛД підприємств, фірм та компаній сааме з економічної точки зору.

**Постановка завдання.** Виконати теоретичні дослідження щодо встановлення рівня витрат транспорту на забезпечення здійснення ЛД підприємствами різних галузей і, зокрема, товароу на макрорівні.

**Вклад основного матеріалу дослідження.** За останній час в Україні стрімко розвивається ринок логістичних послуг (ЛП), у якому транспортна складова має левову частку. За даними світового банку майже 90% ЛП в Україні – це операції, що пов’язані з транспортною логістикою, 8% – з операціями складського зберігання, 2% – з експедируванням і лише 1% – це управління ланцюгами поставок [3, с. 55]. Наведені цифри, звісно, вказують на вельми важливу роль транспорту в сфері послуг. Але слід враховувати й інший бік функціонування транспорту – це витрати на транспорт. Згідно з результатами дослідження П. Котлера витрати на транспорт серед функціональних областей логістики є найбільшими – вони становлять 46% від загальних витрат на здійснення ЛД СГ (табл. 3) [5].

Таблиця 3

*Частка функціональних областей логістики у відсотках до загальної суми витрат на здійснення ЛД*

Функціональна область	Частка від загальної суми витрат, %
Транспорт	46
Складування	26
Запаси	10
Інші	18
Всього	100

Ю.М. Ельдештейн, досліджуючи структуру витрат на товароу у США і Великобританії, також встановив, що витрати на транспортування в

загальній структурі витрат фірм і компаній є значними – для вони становлять США 29,3% і для Великобританії – 34,3% (табл. 4) [6].

Таблиця 4

*Структура витрат на товароу у США і Великобританії (у %)*

Статті витрат	США	Великобританія
Транспортування	29,3	34,3
Утримання запасів	17,4	18,7
Складські витрати	16,9	15,6
Упаковка	11,9	12,5
Обробка замовлень	5,5	5,2
Адміністративні витрати	11,0	12,5
Всього	100	100

Проф. Є.В. Крикавський, досліджуючи структуру витрат при здійсненні ЛД за видами транспорту в США, виявив, що автомобільний транспорт серед інших видів транспорту є

найбільш витратним – на його частку припадає 78,5% (табл. 5) [7]. Автор роботи [8] щодо визначення відсоткової частки логістичних витрат у доходах від продажів для розвинених країн світу

## Загальноекономічні питання

також вказує, що витрати на транспортування є найбільшими (табл. 6).

Таблиця 5

*Структура витрат на здійснення ЛД за видами транспорту в США на період 1993 р.*

Види транспорту	Витрати, %
Автомобільний	78,5
Залізничний	7,9
Повітряний	4,0
Водний	5,3
Трубопровідний	2,2
Всього	100

Автори монографії [9, с. 11–12] констатують, що результати аналізу структури логістичних витрат у країнах з розвинутою економікою дозволяють вказати на витрати з найбільшою часткою – це витрати на управління запасами (20–40%), транспортні витрати (15–35%) і адміністративно-управлінські витрати, які становлять від 9 до 15%. І далі автори

конкретизують наступне: для Японії витрати на транспортування складають 13,5% від обсягу продажів, для Англії – 5,5% від обсягу продажів, для країн ЄС витрати на транспортування продукції рівняються 8,6%, на складування і зберігання запасів – 9,20% і 3,20% на логістичне адміністрування.

Таблиця 6

*Відсоткова частка логістичних витрат у доходах від продажів*

Складові логістичних витрат	Частка, % (по країнам)				
	Франція	Німеччина	Голландія	Англія	США
Транспортування	2,43	5,81	1,44	2,65	2,92
Складування	2,50	2,60	2,07	2,02	1,83
Приєм замовлень	1,30	2,27	1,38	0,72	0,55
Адміністрування	0,65	0,65	0,32	0,27	0,39
Витрати запасів	1,83	0,72	1,53	2,08	1,91
Всього	8,71	12,05	6,4	7,74	7,60

С.В. Саркісов структуру витрат на ЛД по країнам світу подає як тріаду витрат на запаси, складування і транспорт (табл. 7) [10]. За його дослідженнями по транспортним витратам лідирують Великобританія, США, Канада і

Франція (45–48%), по витратам на складування – Італія, Великобританія, Росія і Середня Європа (27–34%), по витратам на запаси й облік замовлень – Бенілюкс, США, Росія (35–47%).

Таблиця 7

*Структура витрат на ЛД у розвинутих країнах світу*

Країна	Витрати, %		
	запаси і облік замовлень	складування	транспорт
Франція	31	24	45
Бенілюкс	47	22	31
Германія	30	33	37
Італія	28	34	38
Великобританія	24	28	48
Середня Європа	32	28	40
США	35	20	45
Канада	30	25	45
Росія	35	27	38

В.В. Смирчинський [11] також відзначає: «Аналіз структури логістичних витрат розвинених капіталістичних країн показує, що найбільшу питому вагу в них займають витрати на: управління запасами – 20–40 %, транспортування – 15–35%, адміністративно-управлінські функції – 9–14 %».

О.Є. Лактіонова, розробляючи механізм управління витратами у виробничо-збутових системах, наводить приклад структури логістичних витрат на здійснення ЛД на підприємствах США (табл. 8). У даній структурі витрат лідируючі позиції займають транспортно-заготівельні витрати (до 60%) і витрати на утримання запасів – до 35% [12, с. 312].

*Таблиця 8*

*Структура логістичних витрат на здійснення ЛД на промислових підприємствах США*

Складові витрат	Витрати	
	млрд дол. США	%
1. Витрати на зберігання запасів, у т. ч.:	277	38,21
– сплата відсотків	53	7,31
– податки й амортизація	161	22,21
– складські витрати	63	8,69
2. Транспортні витрати, у т. ч.:	415	57,24
– автомобільного транспорту	333	45,93
– залізничного транспорту	33	4,55
– водного транспорту	22	3,03
– трубопровідного транспорту	10	1,4
– повітряного транспорту	17	2,34
3. Витрати, пов'язані з експедируванням товарів	5	0,69
4. Витрати на управління дистрибуцією	28	3,86
<b>Сукупні логістичні витрати на здійснення ЛД</b>	<b>725</b>	<b>100</b>

Проф. Смахов О.О. [13, с. 44] указував, що, якщо прийняти для підприємства витрати на логістику (тобто витрати на ЛД) за 100 %, тоді питома вага окремих складових розподілиться у такий спосіб: витрати на перевезення вантажів на магістральному транспорті – 28–40 %, витрати на складування, витрати на перевантажувальні операції й зберігання вантажів – 25–46%, витрати на упакування до 15–25%, витрати на управління – 5–15%, інші витрати (включаючи обробку замовлень) – 5–17 %.

Беручи до уваги наведені дані, слід задатися питанням: «А чому ж транспорт є самою витратною складовою логістичної діяльності?». На цей рахунок більшість дослідників вказують, що значні витрати на здійснення транспортного процесу при обслуговуванні клієнтів обумовлені тарифами на перевезення. Останні формуються, в основному, з урахуванням розміру заробітної плати водіям, витрат на паливно-мастильні матеріали, ремонти і технічне обслуговування транспортних засобів (ТО і Р), видатки на прибуток. Якщо вести розрахунок величини тарифу на один кілометр, то такі складові як заробітна плата водіям, витрати на паливно-мастильні матеріали за своїм змістом є практично жорстко-фіксованими в часі на певний період, що досліджується. Сплата видатків на прибуток є також фіксованою величиною. А от витрати на ТО і Р транспортних засобів з ростом їх пробігу (фізичного старіння) зростають. І це зростання обґрунтовується

втратаю ресурсу транспортним засобом за час його експлуатації. Таким чином, формування оптимальної стратегії технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів є одним із ключових інструментів зниження витрат на здійснення ЛД СГ і, відповідно збільшення їх доходу.

**Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.** Виконані дослідження у формі аналітичного огляду сучасних публікацій щодо встановлення витратної складової транспорту в загальних витратах на організування і здійснення товароруку дозволили встановити, що лівову частку у структурі витрат ЛД складають саме витрати на транспорт. Це, безперечно, вказує на актуальність проблеми дослідження витрат на транспортування з метою подальшого відпрацювання заходів щодо їх зниження.

У подальшому результати досліджень можуть бути покладені в основу: 1) розробки чи коригування стратегії логістичної діяльності СГ, 2) організації підсистеми транспорту логістичної системи як мікро-, так і мезо- і макрорівнів, 3) формування типової структури підсистеми транспорту логістичної системи як мікро-, так і мезо- і макрорівнів на основі використання економічного критерію.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Економіка України за січень-червень 2013 року. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://advising.kiev.ua/news/2013-08-13-ekonomika-ukraini-za-sichen-cherven-2013-7557.html>.
2. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / [Т. Сирийчик, А. Фургальські, Ч. Клімкевич й ін.] ; за ред. Марчіна Свенціцькі. –К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. –102 с.
3. Алькема В.Г. Система економічної безпеки логістичних утворень / В.Г. Алькема : [монографія]. – К. : Університет економіки та права «КРОК», 2011. – 378 с.
4. Модели и методы теории логистики / Под ред. д.э.н., проф. В.С. Лукинского. –СПб. : Питер, 2003. – 176 с.
5. Котлер Ф. Основы маркетинга : [пер. с англ.] / Ф. Котлер. –М. : Ростинтэр, 1996. –704 с.
6. Ельдештейн Ю.М. Логистика: электронный учебно-методический комплекс. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.kgau.ru/distance/fub\\_03/eldeshtein/logistika/index.html](http://www.kgau.ru/distance/fub_03/eldeshtein/logistika/index.html).
7. Крикавський Є.В. Логістичне управління : [підручник] / Є.В. Крикавський. –Львів: Вид-во НУ «Львівська політехніка», 2005. – 684 с.
8. Сагайдак-Никитюк Р.В. Актуальность бюджетирования логистических затрат на фармацевтических предприятиях / Р.В. Сагайдак-Никитюк // Логистика: проблемы и решения. – 2008. – № 4 (17). –С. 60–65.
9. Шевців Л.Ю. Логістичні витрати підприємства: формування та оцінювання : [монографія] / Л.Ю. Шевців, І. Петецький. –Львів : Вид-во Львівської політехніки, 2011. – 244 с.
10. Саркисов С.В. Формирование международных логистических систем предприятиями России в условиях глобализации мировой экономики / С.В. Саркисов. –М. : Анкил, 2007. –264 с.
11. Смиринский В.В. Логістичний менеджмент державних закупівель. Теорет.-прав. та методол. аспект / В.В. Смиринський : [монографія]. –Тернопіль : Карт-бланш, 2004. –390 с.
12. Посилкіна О.В. Логістичний менеджмент фармацевтичного підприємства / О.В. Посилкіна, Р.В. Сагайдак-Никитюк, Г.В. Загорій, О.Ю. Горбунова, А.П. Юрченко : [монографія]. – Харків : НФаУ, 2011. – 772 с.
13. Смахов А.А. Логистика / А. А. Смахов. – М. : Знание, 1990. –64 с.

*Рецензент д.е.н., професор ІТ НААН України Ульянченко О.В.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 658:338.3

**ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ:  
СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ**

*Чупир О. М., д.е.н., доцент (ХНУБА)*

*У статті проаналізовано діяльність машинобудівної галузі України, проведено дослідження сучасного стану й особливостей розвитку вітчизняного машинобудування. Дослідження тенденцій розвитку машинобудівних підприємств у контексті сучасних соціально-економічних трансформацій засвідчили невідповідність галузевої структури пріоритетам розвитку національної економіки. В результаті проведеного аналізу машинобудівного комплексу України виявлено проблеми, що уповільнюють розвиток машинобудівних підприємств, визначено основні тенденції та перспективи розвитку машинобудування.*

*Ключові слова: машинобудівний комплекс України, тенденції, розвиток, стан галузі, перспективи галузі, промисловість.*

**ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА  
УКРАИНЫ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

*Чупыр Е. Н., д.э.н., доцент (ХНУСА)*

*В статье проанализировано деятельность машиностроительной отрасли Украины, проведено исследование современного состояния и особенностей развития отечественного машиностроения. Исследование*