

УДК 65.37-81.я73

РЕСУРС ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ЯК БАЗОВИЙ ЧИННИК ВПЛИВУ НА СТАН ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЛІСОВОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Сумець О.М., канд. техн. наук, доцент

(Харківський національний технічний університет сільського господарства
ім. Петра Василенка)

У статті наведені результати аналітичного огляду витратної складової транспортної галузі. Показано значний вплив транспорту на формування ефективного логістичного потенціалу країни, зокрема лісового комплексу.

Постановка проблеми. В період проведення економічних реформ і подальшого розвитку ринкових умов господарювання транспорт продовжує залишатися ключовою ланкою між підприємствами, фірмами і компаніями народногосподарського комплексу держави. Транспортний сектор України сьогодні – це значний і важливий сегмент лісового комплексу країни. Нині в Україні створена потужна транспортна система. Вона характеризується великими матеріальними потоками. Так, наприклад, – у 2008 р. загальний обсяг перевезених вантажів складав 1972 млн тон, а вантажообіг – 507,7 млрд. ткм [12]. Таким чином, без чіткої і злагодженої роботи транспорту використання логістичного потенціалу України, який за оцінками німецьких експертів становить біля 400 млрд дол., буде вельми неповним.

Логістичний потенціал лісового комплексу України формується в основному за рахунок такої складової як транспортна система, що поєднує в собі дорожню мережу і транспорт з відповідними інфраструктурами означеного комплексу, а також відповідні організації й інститути владного та приватного рівнів.

Зважаючи на вище зазначене, підтримання високої експлуатаційної надійності транспортних засобів є одним із пріоритетних напрямів розвитку

транспортної галузі та лісового комплексу на найближчі роки. Найважливіша якість, яка характеризує надійність транспортних засобів узагалі, довговічність, визначається терміном служби і ресурсом. Ресурс транспортних засобів є базовим показником потенціалу як окремого транспортного засобу так і потенціалу транспортної системи країни. У свою чергу потенціал транспортної системи є важливою складовою логістичного потенціалу лісового комплексу держави. Таким чином, до рішення проблеми якнайповнішого використання логістичного потенціалу лісового комплексу України необхідно підходити з точки зору системного аналізу. Це значить, що стратегія використання логістичного потенціалу лісового комплексу держави повинна будуватись з урахуванням наступного ланцюжка пріоритетів: потенціал транспортних засобів → потенціал транспортних підприємств → потенціал транспортної системи країни → потенціал інших складових логістичної інфраструктури лісового комплексу країни → логістичний потенціал лісового комплексу країни.

Практичне значення проблеми забезпечення ресурсу транспортних засобів не підлягає ніяким сумнівам – збільшення ресурсу призведе до значної економії матеріалів, енергетичних і трудових витрат, які сьогодні використовуються на поповнення парку транспортних машин та на їх ремонт. А прогнозування й оцінка ресурсу відкриває додаткові шляхи для одержання економічного ефекту за рахунок зниження витрат на транспортні процеси, підвищення якості обслуговування клієнтів, зростання надійності й своєчасності виконання замовлень. Щоб конкретно оцінити важливість забезпечення високого ресурсу транспортним засобам і внесок транспорту в підвищення ефективності використання логістичного потенціалу лісового комплексу країни, необхідно виконати теоретичні дослідження щодо встановлення рівня витрат транспорту у забезпеченні загального товароруку. Але спершу необхідно дослідити значимість транспортної галузі, зокрема автомобільного транспорту, на формування логістичного потенціалу держави.

Аналіз літературних джерел. Протягом останніх 20 років транспортна галузь України зазнала суттєвих змін. На теперішній час у галузі діють десятки тисяч суб'єктів господарювання різних форм власності та організаційно-правових форм. Частка обсягів перевезень вантажів суб'єктами приватної форми власності складає 56,1%, пасажирів – 44,0% [8, 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 [1]. Російські фахівці під керівництвом проф. Лукінського В.С. 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 7-8 автомобілів.

Якщо аналізувати у повній мірі розвиток транспортної системи України, то можна вказати, що автопарк саме за останні три роки збільшився десь на 5%, а кількість об'єктів перевезень по дорогах – на 20% [1, с. 58].

Автомобільний транспорт є невід’ємною складовою частиною 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 складовою частиною світового господарства, розвивається одночасово з іншими галузями і відображає зміни, які спостерігаються в світовому виробничому процесі.

Пріоритетну роль зберігає автомобільний транспорт і по видах перевезень у країнах ЄС, про що свідчать статистичні дані, наведені в табл. 2.

Таблиця 2. Доля 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 логістичному потенціалі країни за рахунок забезпечення транспортування вантажів і пасажирів. Однак транспортна галузь вимагає і великих витрат на підтримання своїх функціональних можливостей, зокрема, на підтримання належного ресурсу транспортних засобів.

Мета статті. Виконати теоретичні дослідження витратної складової транспортної галузі у забезпеченні логістичного потенціалу країни.

Виклад основного матеріалу. За останній час в Україні стрімко розвивається ринок логістичних послуг, у якому транспортна складова має вагому частку. За даними світового банку майже 90% логістичних послуг в Україні – це операції, пов’язані з транспортною логістикою, 8% – з операціями складського зберігання, 2% – з експедируванням і лише 1% – це управління ланцюгами поставок [1, с. 55].

Наведені цифри, звісно, підкреслюють важливу роль транспорту в сфері послуг. Але є й інша сторона наведеного цифрового матеріалу – це витрати на транспортні послуги. Згідно з результатами дослідження Пилипа Котлера витрати на транспорт серед функціональних областей логістики є найбільшими – вони становлять 46% від загальних витрат на логістику (табл. 3) [2].

Таблиця 3. Частка функціональних областей логістики у відсотках до загальної суми витрат на неї

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

Ю.М. Ельдештейн, досліджуючи структуру витрат на товарорух 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) [11]. Проф. Є.В. Крикавський, досліджуючи структуру витрат за видами транспорту в США, виявив, що автомобільний транспорт серед інших видів транспорту є найбільш витратним – на його долю припадає 78,5 % (табл. 5) [3]. Сагайдак-Нікітюк Р.В. у своїх дослідженнях щодо визначення відсоткової долі логістичних витрат у доходах від продажів для розвинених країн світу вказує, що витрати на транспортування складають найбільшу частку (табл. 6) [6].

Таблиця 4. Структура витрат на товарорух 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

Таблиця 5. Структура витрат 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

Таблиця 6. Відсоткова доля 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
Прийом 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

Автори монографії [13, 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 сягають до 9–15%. І далі автори конкретизують наступне:

– для Японії витрати на транспортування складають 13,5% від обсягу продажів;

– для Англії витрати на транспортування складають 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.

Саркісов С.В. структуру витрат на логістику по країнам світу подає як тріаду витрат на запаси, складування і транспорт (табл. 7) [7]. За його дослідженнями по транспортним витратам лідирують Великобританія, США, Канада і Франція (45–48%), по витратах на складування – Італія, Великобританія, Росія і Середня Європа (27–34%), по витратах на запаси й облік замовлень – Бенілюкс, США, Росія (35–47%).

Таблиця 7. Структура витрат на логістику в розвинених 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

Смиричинський В.В. [9] 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 %».

Лактіонова О.Є., розробляючи механізм управління витратами у виробничо-збутових системах, наводить приклад структури логістичних витрат на підприємствах США (табл. 8). У даній структурі витрат лідируючі позиції займають транспортно-заготівельні витрати (до 60%) і витрати на утримання запасів – до 35% [5, с. 312].

Таблиця 8. Структура логістичних витрат 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
Сукупні логістичні витрати	725	100

Проф. Смахов А.О. [10, с. 44] указував, що якщо прийняти для підприємства витрати на логістику за 100 %, тоді питома вага окремих складових розподілиться у такий спосіб:

- витрати на перевезення вантажів на магістральному транспорті: 28–40 %;
- витрати 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, зокрема автомобільний, є самим витратним у логістиці?». 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 врахуванням розміру заробітної плати водіям, витрат на паливно-мастильні матеріали, ремонти і технічне обслуговування транспортних засобів, 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 ремонті й технічні обслуговування транспортних засобів з ростом їх пробігу (фізичного старіння) зростають. І це зростання обґрунтовується втратою ресурсу транспортним засобом за час його експлуатації.

Висновки. Виконані дослідження у формі аналітичного огляду сучасних публікацій щодо встановлення витратної складової транспорту у загальних витратах на організування товароруку в межах країни дозволяють сформулювати наступні висновки:

1) Складова транспортних витрат на здійснення товароруку на рівні держави є значною. Це досить сильно впливає на ефективність реалізації логістичного потенціалу лісового комплексу будь-якої країни.

2) Ресурс транспортних засобів є одним із значущих чинників, що формує величину витрат на здійснення товароруку і впливає на ефективність використання логістичного потенціалу держави, зокрема і лісового комплексу. Таким чином, підтримання ресурсу транспортних засобів є загальнонаціональною проблемою, що повинна вирішуватися як на етапі проектування й виробництва останніх, так і в процесі експлуатації. Процес експлуатації є самим складним і відповідальним етапом у життєвому циклі транспортних засобів. А тому, щоб підтримувати ресурс транспортних засобів на належному рівні необхідно грамотно його прогнозувати й оцінювати з метою подальшого коригування стратегії обслуговування і поточного ремонту. Вказане дозволить транспортно-експедиційним підприємствам знизити витрати на експлуатацію транспортних машин, тобто на здійснення транспортних процесів вантажоперевезень, зокрема і у лісовому комплексі країни.

Список літератури

1. Алькема В.Г. Система економічної безпеки логістичних утворень / В.Г. Алькема : [монографія]. –К. : Університет економіки та права «КРОК», 2011. – 378 с.
2. Котлер Ф. Основы маркетинга : [пер. с англ.] / Ф. Котлер. –М. : Ростинтэр, 1996. –704 с.
3. Крикавський Є.В. Логістичне управління : [підручник] / Є.В. Крикавський. –Львів: Вид-во НУ «Львівська політехніка», 2005. – 684 с.
4. Модели и методы теории логистики / Под ред. д.э.н., проф. В.С. Лукинського. –СПб. : Питер, 2003. – 176 с.

5. Посилкіна О.В. Логістичний менеджмент фармацевтичного підприємства / О.В. Посилкіна, Р.В. Сагайдак-Нікітюк, Г.В. Загорій, О.Ю. Горбунова, А.П. Юрченко : [монографія]. – Харків : НФаУ, 2011. – 772 с.
6. Сагайдак-Нікітюк Р.В. Актуальность бюджетирования логистических затрат на фармацевтических предприятиях / Р.В. Сагайдак-Нікітюк // Логистика: проблемы и решения. – 2008. – № 4 (17). –С. 60 – 65/
7. Саркисов С.В. Формирование международных логис-тических систем предприятиями России в условиях глобализации мировой экономики / С.В. Саркисов. –М. : Анкил, 2007. –264 с.
8. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирийчик, А. Фургальські, Ч. Клімкевич, М. Камола, Т. Дяченко, М. Пугачов, О. Філіпенко / За ред. Марчіна Свенчіцкі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
9. Смирчинський В.В. Логістичний менеджмент державних закупівель. Теорет.-прав. та методол. аспект / В.В. Смирчинський : [монографія]. –Тернопіль : Карт-бланш, 2004. –390 с.
10. Смехов А.А. Логистика / А. А. Смехов. –М. : Знание, 1990. –64 с.
11. Ельдештейн Ю. М. Логистика: электронный учебно-методический комплекс. –[Электронный ресурс]. –Режим доступа: http://www.kgau.ru/distance/fub_03/eldeshtein/logistika/index.html.
12. Чернюк Л.Г. Транспортний вектор розбудови економічного простору країни / Л.Г. Чернюк, Т.В. Пепа // Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету. –Вип. 25. –Ч. III. –Т. 1. –Черкаси : ЧДТУ, 2010. –С. 3–7.
13. Шевців Л.Ю. Логістичні витрати підприємства : формування та оцінювання : [монографія] / Л.Ю. Шевців, І. Петецький. –Львів : Вид-во Львівської політехніки, 2011. – 244 с.

Аннотация

РЕСУРС ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАК БАЗОВЫЙ ФАКТОР ВЛИЯНИЯ НА СОСТОЯНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА ГОСУДАРСТВА

Сумець О.М.

В статье приведены результаты аналитического обзора затратной составляющей транспортной отрасли. Показано весомое влияние транспорта на формирование эффективного логистического потенциала страны.

Abstract

RESOURCE VEHICLE AS BASIC FACTORS IMPACT ON THE LOGISTICS CAPABILITIES OF STATES

Sumets A.

The results of an analytical review of the expenditure component of the transport industry. Shown a significant influence on the formation of an effective transport logistics potential.