

http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_to_pic/448552/. – Назва з екрану.

2. Укрзалізниця стала найбільшим виробником вантажних вагонів в Україні та масштабно оновила пасажирський рухомий склад [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_to_pic/464347/. – Назва з екрану.

3. Укрзалізниця побудувала в цьому році тисячу вантажних вагонів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://info.uz.ua/articles/ukrzeliznitsya-pobuduvala-v-tsomu-rotsi-tisyachu-vantazhnikh-vagoniv>. – Назва з екрану.

4. Кравченко Є.В. Транскордонне співробітництво машинобудівних підприємств: дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук; спеціальність: 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / Кравченко Євген Вікторович. – Одеса, 2015. – 274 с.

УДК 656.135(4)

ЕВРОПЕЙСКИЙ ВЕКТОР В РАЗВИТИИ АВТОПЕРЕВОЗОК

*Леушкин Д.Г., генеральный директор
(перша транспортна компанія «Прайм»)*

Уже четко прослеживается тенденция, когда все больше украинских мукомольных комбинатов и сахарных заводов получают сертификаты, необходимые для поставок их продукции в Европу. За ними последовала украинская молочка. И вслед за переработчиками аграрного сырья сертификаты начали получать и производители некоторых строительных материалов: окна, двери и все прочее все более активно продается в страны Еврoзoны. Поэтому объемы автоперевозок из Украины в Европу будут только возрастать.

Также, одно из основных конкурентных преимуществ Украины – дешевая рабочая сила, она у нас уже дешевле, чем в Китае. Поэтому в Украине будет производиться все больше товаров с высокой долей затрат на ручной труд – легкая и швейная промышленность. Все это также

будет активно шиться здесь, и вестись в Европу.

Однако активное вхождение на европейский рынок принесла автоперевозчиками и проблему: грузоотправители взяли моду требовать от грузоперевозчиков кредитовать их – оплата услуг по перевозке теперь зачастую происходит через 30 или 60 дней, а в некоторых случаях срок оплаты вырос уже до 90 дней.

Такие правила игры действуют в Европе, но там перевозчикам это не доставляет никаких неудобств за 30-90 дней с евро ничего не случится, и перевозчик, даже получив оплату с опозданием, уверен в себе, поскольку покупательная способность европейской валюты за этот срок не упадет. Но ведь в Украине никто не даст гарантию, что, получив оплату услуг через три месяца, ты сможешь купить на эти деньги, например, то же количество топлива. И украинские грузовладельцы в этом вопросе, к сожалению, не прошибаемы. Они говорят: с отсрочкой платежей работает вся Европа и мы так будем. Но на практике получается, что мы бездумно копируем европейские правила игры, которые в украинских реалиях или не работают, или работают, но – в одни ворота.

Кроме того, отсутствие государственной поддержки, что неизбежно ведет к ухудшению качества грузоперевозок и полному его исчезновению способствует так же и вывозу такого вида бизнеса в Европу. Среди владельцев автоперевозочных компаний 30-40% планирует перевезти свое дело в соседнюю Польшу уже в этом году.

Чаще всего свои новые европейские компании украинские перевозчики регистрируют в Польше. Потом они за копейки покупают себе автопарк подержанных фур и пригоняют их в Украину. Здесь их моют, ремонтируют, красят – и фуры как новенькие. Водителей тоже нанимают украинских. Почему? Во-первых, многие соотечественники любыми правдами и неправдами стремятся уехать работать в Европу, поэтому желающих трудоустроиться хоть отбавляй. Во-вторых, в Украине очень дешевая рабочая сила.

Вырисовывается очень выгодная бизнес-модель. Там организовал компанию и нанял людей. Загнал фуры в Украину и залил

полные баки дешевым топливом на украинских АЗС, оно существенно дешевле чем в Европе! Потом взял небольшой заказ на перевозку, к примеру, Украина—Польша. Отработал его, и у тебя осталась заправленная дешевой соляркой машина. Бери и отработывай заказы по Европе по их тарифам. Выгода налицо. Украинцы сейчас даже поляков потеснили, потому что те не могут с нашими конкурировать по цене фрахта. Небольшое уточнение: чтобы было понятнее, полных баков хватит, чтобы «долететь» где-то до Берлина. То есть обслужить территорию где-то в радиусе 800 км от украинской границы. Когда топливо заканчивается – опять в Украину, заправился и дальше в Европу. И это можно повторять до бесконечности.

Для развития экспорта транспортных услуг, получения качественного сервиса со стороны автотранспортных компаний, правительство и Верховная Рада должны задуматься об отмене НДС и пошлин на ввоз в Украину грузового автотранспорта, отвечающего нормам Евро-5 и Евро-6.

Нужно помнить, что около половины экспорта услуг Украины – это именно транспортные услуги. Автоперевозчики приносят государственному бюджету хорошие деньги, но взамен – не дает ничего. Сегодня государство при покупке украинской компанией современного импортного автомобиля взывает в казну 20% его стоимости, не понимая, что за полгода работы в Украине эта машина принесет намного больше.

УДК 656.072:656.224

РАЗВИТИЕ НОВЫХ ФОРМ КОРПОРАТИВНОЙ ЛОГИСТИКИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

*Михальченко А.А., к.т.н., доцент,
Ходоскина О.А., магистр э.н., (БелГУТ)*

Создание и развитие корпоративной логистики имеет большую историю. Они связаны, в первую очередь, с транспортной логистикой, когда требовалось интегрировать

цеховую деятельность корпораций на большие расстояния – завоз сырья и оборудования, комплектующих изделий и вывоз готовой продукции. Затруднения в реализации корпоративной логистики возникали в странах, не имеющих прямого выхода к водным путям сообщения. С созданием транспортной сети, интегрирующей виды транспорта в XIX–XX вв., появилась потребность в модернизации корпоративной логистики с учетом новых требований мировой экономики.

В результате сложилось современное понятие корпоративной логистики как научного направления, которое включает [1]:

- изучение рациональной организации производства и распределения, снабжения, сбыта товаров и распределения средств производства, выходящих за рамки одного или нескольких предприятий;

- оценку различных видов деятельности в целях получения необходимого количества продукции в установленное время в заранее установленном месте, где сложилась потребность в этой продукции с учетом взаимодействия всех элементов производственно-транспортных систем от снабжения, производства до потребления;

- увязку принципов управления процессами физического территориального распределения продукции и по срокам поставок во взаимосвязи и взаимодействии снабжения со сбытом и транспортировкой;

- выделение новых критериев оптимальной интеграции производственного и перевозочного процессов, включая транспортные, погрузочно-разгрузочные и другие операции, затребованные клиентами, и их необходимое математическое и информационное обеспечение;

- создание новых методов планирования, управления и контроля поступающего материального потока на предприятие, обрабатываемого там и покидающего это предприятие в соответствии с требованиями цифровой экономики;

- планирование, управление и контроль ресурсами транспортных корпораций при реализации логистики производства, распределения и поставок;

- физическое распределение материальных ресурсов, а также техническое,