

УДК 164.01

Негода А. В.*

РЫНОК ЛОГИСТИКИ В УКРАИНЕ: ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

У даній статті розглядаються основні проблеми формування та розвитку логістики в Україні, проаналізовано історичні етапи розвитку логістики, розглянуті перспективні напрями реалізації логістичного потенціалу за допомогою індексу ефективності логістики (LPI), розрахованого Світовим банком.

Ключові слова: логістика, логістика в Україні, Українська логістична асоціація, індекс ефективності логістики, індекс розвитку ринку логістики в країнах з економікою, що розвивається.

This article explores the basic problems of formation and development of logistics in Ukraine, analyzed historical stages of development of logistics, described promising directions of realization of logistical potential by Logistics Performance Index (LPI) of World Bank.

Key words: logistics, logistics in Ukraine, Ukrainian Logistics Association, Logistics Performance Index, Emerging Market Logistics Index.

В данной статье рассматриваются основные проблемы формирования и развития логистики в Украине, проанализированы исторические этапы развития логистики, рассмотрены перспективные направления реализации логистического потенциала при помощи индекса эффективности логистики (LPI), рассчитанного Всемирным банком.

Ключевые слова: логистика, логистика в Украине, Украинская логистическая ассоциация, индекс эффективности логистики, индекс развития рынка логистики в странах с развивающейся экономикой.

Постановка проблеми. В современных условиях развития хозяйства для предприятий возникает острая необходимость обратить серьезное внимание на оптимизацию своей деятельности, так как во все большей степени в стране укореняются принципы рыночной экономики, усиливается конкуренция. В этом контексте особое значение приобретает создание систем, позволяющих повысить эффективность управления материальными потоками, что улучшает всю хозяйственную деятельность. Резервы повышения конкурентоспособности в сфере производства для многих российских предприятий, практически исчерпаны. Поэтому необходимо больше внимания уделять оптимизации процессов, связанных со сферой обращения. В целом, эту проблему можно определить как формирование конкурентных преимуществ через сокращение логистических издержек и улучшение

* кандидат экономических наук, доцент кафедры мирового хозяйства и международных экономических отношений Института международных отношений Киевского национального университета имени Тараса Шевченко.

качества обслуживания на основе создания эффективно функционирующих логистических систем.

Анализ исследований и публикаций. Теоретической и методологической базой исследования послужили труды российских и зарубежных ученых и практиков, которые опубликовали за последние годы фундаментальные и прикладные работы в области национальной и мировой экономики, внешнеэкономических связей, логистики, транспорта. В частности, данная проблематика освещалась в работах Б. А.Аникина [1], А. М. Гаджинского [3], В. В. Дыбской [1], Л. Б.Миротина [9], Ю. М. Неруша [10], Д. С. Николаева, Т. Н. Поляновой, О. Д. Проценко, Т. А. Прокофьевой, С. М. Резера, А. И. Семененко, В. И. Сергеева, В. И. Степанова, А. Н. Стерлиговой, К. В. Холопова др. Из зарубежных авторов следует отметить работы: Д. Бауэрскса и Дж. Клосса [2], Е. Барди, Д. Коула, Дж. Ленгли [17], П. Казабана, Д. Ватерса, Д. Стока, М. Линдерса [7].

Среди украинский ученых, занимающихся вопросами логистики, следует отметить К. В. Захарова [5], А. Г. Кальченко [6], И. Г. Смирного [11; 12].

Несмотря на многочисленные зарубежные разработки для Украины актуальным вопросом остается повышение эффективности логистики и Участие страны в мировых логистических процессах.

Целью статьи является анализ логистического потенциала Украины в современных условия развития мирового рынка логистики.

Изложение основного материалы. Для зарубежных стран давно стало характерным функционирование разнообразных национальных логистических сообществ, организаций и ассоциаций. В США, например, существуют такие организации, как Общество инженеров-логистов, Американское общество по проблемам управления закупками, успешно работает Европейская логистическая ассоциация, Союз логистики Германии. В 2005 году была зарегистрирована Украинская логистическая ассоциация (УЛА), целью создания которой являлось объединение усилий и координация действий предприятий, организаций, государственных, научных и образовательных учреждений для популяризации и развития теории и практики логистики в Украине [4].

Украина имеет огромный логистический потенциал, который может вывести Украину в круг самых логистически развитых стран мира. Однако пока этот потенциал реализуется слабо, что связано, прежде всего, с недооценкой как органами государственной власти, так и участниками рынка того факта, что логистика является движущей силой (мотором) экономики как на макроуровне, так и на уровне субъектов хозяйствования.

История становления логистики в Украине имеет свои особенности. В постсоветский период логистическое обслуживание в Украине было примитивным. Отдельные услуги предлагали транспортные компании (автопарки) и таможенные брокеры. Согласно результатам расчета специалистов, в большинстве отраслей экономики Украины в середине 90-х г. удельные затраты на производство продуктов и услуг были минимум в 2 раза выше, чем в Японии, Германии, США. Одной из причин стало игнорирование принципов логистики. Среди фактором, которые обусловили необходимость развития отрасли можно выделить следующие: изменение философии рынка; рост международной торговли, рост грузопотоков; приход на рынок международных корпораций.

Конец 90-х гг. характеризуется развитием дистрибуции и торговых компаний, которые выполняли функции продвижения, транспортировки и распространения товаров по всей стране. Позже из дистрибуторских и торговых компаний стали возникать первые логистические операторы. Прежде всего, для обеспечения потребностей в профессиональных логистических сервисах международных брендов.

Начиная с 2000 года, появились национальные логистические компании, которые соответствовали мировому уровню оснащения и развития в своей отрасли. Логистическая компания УВК, основанная в 2001 г, стала первым в Украине 3PL-оператором. В свою очередь, на рынок Украины выходят европейские логистические компании. Это начальный период формирования профессионального рынка логистических услуг. Однако на данном начальном уровне развития – он был не до конца сформирован, не структурирован и в большинстве случаев непрозрачен.

Период с 2006-2008 г был весьма удачным для всех игроков рынка логистических услуг. Обороты логистических операторов активно росли пропорционально росту спроса на их услуги. В этот период на рынок складской недвижимости заходят девелоперы. Одновременно стартует несколько крупных проектов строительства логистических комплексов.

Финансовый кризис стал настоящим испытанием для всех операторов рынка. Вслед за сокращением объемов поставок и закупок практически во всех сферах в первом квартале 2009 года стало уменьшаться и количество операторов логистического рынка, замораживались строительные проекты, прошли неминуемые сокращения. «Выжившие» компании работали на грани рентабельности, а зачастую и в убыток.

Сегодня рынок логистики Украины находится на этапе стабилизации. Он становится более цивилизованным, открытым и профессиональным. Компании-участники заинтересованы в развитии своего бизнеса и бизнеса Клиента, смело идут на внедрение инновационных решений и ИТ продуктов, ищут новые методы оптимизации затрат на логистику. Появляются новые узкоспециализированные направления в логистике.

Логистические операторы не только развивают свои конкурентные преимущества, но и кооперируются. Активно работают отраслевые ассоциации, объединения. Это этап активного обмена опытом для получения синергетического эффекта для каждого участника.

Практическое направление логистики развивается общими усилиями отечественных и зарубежных компаний. Например, лидерами в сфере распределительной и складской логистики являются компании «УВК», «Raben Group», «Комора-С», «Kuehne&Nagel», «Schenker Ukraine», «ICT», «REWICO», «FIM Group». В ближайшем будущем следует ожидать качественных изменений на рынке: поскольку клиенты становятся всё более требовательными, логистические операторы будут работать над повышением качества услуг, расширять сеть региональных офисов и городов доставки. Рынок также будет развиваться количественно: будут увеличиваться складские площадки, расти автопарки, появятся новые операторы рынка и специализированные логистические компании.

Всемирный банк (ВБ) публикует исследование «Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy» («Подключение к конкуренции: Торговая логистика в глобальной экономике») каждые два года, начиная с 2007 г. В основе этого исследования лежит Индекс эффективности логистики (LPI), который измеряет показатели логистики (155 стран в 2012 году). Этот рейтинг помогает национальным лидерам, политикам и трейдерам частного сектора лучше понять испытания, с которыми они и их торговые партнеры сталкиваются на пути к снижению логистических барьеров в международной торговле. Проекты, связанные с логистикой и упрощением процедур торговли составляют около 10% портфеля ВБ.

Индекс эффективности логистики LPI (Logistics Performance Index) рассчитывается на основе опросов международных, национальных или региональных логистических и складских операторов, транспортно-экспедиторских компаний. Опрос состоит из двух частей: определяется международный индекс LPI (по пятибалльной шкале респонденты

оценивают критерии, отражающие эффективность логистической системы в отношении 8 стран, с которыми работает логистическая компания) и внутренний (по пятибалльной шкале респонденты оценивают логистическую систему страны, в которой работают). На их основе рассчитывается интегральный показатель индекса LPI и место среди стран мира, участвующих в рейтинге.

В качестве основных критериев оценки эффективности логистики выбраны:

- эффективность таможенного и пограничного оформления (customs);
- качество торговой и транспортной инфраструктуры (infrastructure);
- простота организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам (international shipments);
- качество и компетентность логистических услуг (logistics quality and competence);
- отслеживание прохождения грузов (tracking & tracing);
- своевременность поставок грузов (timeliness).

Наиболее развитыми логистическими системами обладают Сингапур, Германия, Нидерланды, Япония, Великобритания, Гонконг (Китай), Швеция, Бельгия, Финляндия, Дания и США.

В LPI (Logistics Performance Index 2012) Украина заняла 66 место, набрав 2,85 балла. Об этом говорится в обзоре банка «Строить связи, чтобы конкурировать». Относительно рейтинга за 2010 год Украина поднялась сразу на 36 позиций, став лидером в СНГ. В 2007 году Украина была на 73 месте. Из постсоветских стран Украину обошли только Литва (58 место) и Эстония (65 место), Латвия заняла в рейтинге 76 место [18].

LPI измеряет производительность логистики поставок на внутреннем и международном уровне. Для международной части респонденты оценивали ситуацию в шести ключевых областях логистики восьми основных зарубежных рынков. Для внутренней части респонденты предоставили данные о логистике в странах, где они работают – например, информация о времени и затратах цепочки поставок. Также собирались данные о времени и стоимости импортных и экспортных операций. Частный сектор увеличил свое участие в LPI: в 2012 году было около 6000 оценок, примерно на 20% больше, чем в 2010 году. Результаты исследования предоставляются по шкале от 1 (худший) до 5 (наилучший). Столбец «% от лучшего» получается путем нормализации оценки LPI. То есть лучший участник рейтинга достигает максимальной оценки 100%, а худший менее 19,5%. Общая оценка индекса эффективности логистики отражает восприятие логистики страны на основе эффективности процесса таможенного оформления, качества торговой и транспортной инфраструктуры, простота организации поставки по конкурентным ценам, качество логистических услуг, возможность отслеживать перемещение груза и частота своевременных поставок. Данные основаны на опросах, проведенных Всемирным банком в партнерстве с академическими и международными учреждениями, частными компаниями и физическими лицами, занимающимися международной логистикой. В исследовании почти 1000 международных экспедиторов охватили более 5000 анализов по странам. Респонденты оценили восемь рынков, которые выбирались с учетом наиболее важных показателей эффективности логистики.

LPI служит мировым эталоном для измерения эффективности логистики, заполнения пробелов в базах данных с помощью предоставления систематических сопоставлений стран. Экспедиторы оценили страны по ключевым показателям логистики, таких как эффективность таможенного оформления, качество инфраструктуры, возможность отслеживать грузы и др. Как пример, рассмотрим показатели эффективности логистики для выборки стран СНГ (Табл. 1).

Таблица 1.
Показатели эффективности логистики стран СНГ за 2012 г., место/баллы

Страна	Интегральный индекс	Качество таможенных процедур	Инфраструктура	Отгрузки	Компетентность	Контроль	Своевременность
Украина	66 / 2,85	88 / 2,41	70 / 2,69	83 / 2,72	61 / 2,85	50 / 3,15	68 / 3,31
Грузия	77 / 2,77	44 / 2,90	58 / 2,85	91 / 2,68	70 / 2,78	93 / 2,59	115 / 2,86
Казахстан	86 / 2,69	73 / 2,58	79 / 2,60	92 / 2,67	74 / 2,75	70 / 2,83	132 / 2,73
Беларусь	91 / 2,61	121 / 2,24	65 / 2,78	107 / 2,58	89 / 2,65	98 / 2,58	114 / 2,87
РФ	95 / 2,58	138 / 2,04	97 / 2,45	106 / 2,59	92 / 2,65	79 / 2,76	94 / 3,02
Армения	100 / 2,56	116 / 2,27	110 / 2,38	96 / 2,65	115 / 2,40	99 / 2,57	92 / 3,07
Азербайджан	116 / 2,48	147 / 1,92	101 / 2,42	120 / 2,43	143 / 2,14	80 / 2,75	74 / 3,23
Узбекистан	117 / 2,46	118 / 2,25	120 / 2,25	127 / 2,38	117 / 2,39	105 / 2,53	101 / 2,96
Молдова	132 / 2,3	129 / 2,17	98 / 2,44	145 / 2,08	142 / 2,15	116 / 2,44	126 / 2,74
Таджикистан	136 / 2,28	85 / 2,43	138 / 2,03	135 / 2,33	130 / 2,22	143 / 2,13	146 / 2,51

Источник: [19].

Анализ индекса LPI за 2007-2012 гг. вызывает определенные сомнения в достоверности результатов исследования. Методология оценки эффективности логистики, предложенная Всемирным банком, не является научно обоснованной. Исследование основывается на результатах опросов преимущественно международных (транснациональных) логистических компаний. При этом не ведется опрос потребителей логистических услуг. Не учитываются и особенности отдельных стран, например, наличие выхода к морю, площадь территории и т.д.

Кроме того, во многих странах нет национальной статистики по логистике. Так, в Республике Беларусь отсутствуют данные по логистической инфраструктуре, нет сведений по структуре логистических услуг, поэтому достоверно оценить их качество не представляется возможным. Да и как вообще за два года страна может подняться в рейтинге LPI на несколько десятков позиций, а потом опуститься на десятки позиций? Например, Казахстан в 2007 г. занимал 133 место в рейтинге LPI, в 2010 г. поднялся до 62-го места, а в 2012 г. опустился до 86-го. Аналогично с Украиной: 2007 г. – 73 место, 2010 г. – 102-е, 2012 г. – 66-е (табл.2). При этом эксперты Всемирного банка причины таких резких взлетов и падений аргументировано прокомментировать не могут.

Таблица 2.
Результаты рейтинга Мирового банка относительно индекса логистической эффективности Украины за 2007, 2009, 2011 гг. (место/ оценка в баллах)

Показатели	LPI 2007	LPI 2010	LPI 2012
Интегральный индекс	73 / 2,55	102 / 2,57	66 / 2,85
Качество таможенных процедур	97 / 2,22	135 / 2,02	88 / 2,41
Инфраструктура	74 / 2,35	79 / 2,44	70 / 2,69
Отгрузки	83 / 2,53	84 / 2,79	83 / 2,72
Компетентность	90 / 2,41	77 / 2,59	61 / 2,85
Контроль	81 / 2,53	112 / 2,49	50 / 3,15
Своевременность	55 / 3,31	114 / 3,06	68 / 3,31

Источник: [19]

Обескураживает и отсутствие прогресса логистики в России. По методологии LPI в 2007 г. она занимала 99 место, в 2010 г. – 94-е, в 2012 – 95-е. Достоверность данных фактов вызывает сомнения хотя бы по очевидным фактам ввода в эксплуатацию по всей стране новых объектов логистической инфраструктуры, упрощению таможенного контроля на границе со странами-членами Таможенного союза, модернизации морских портов, железнодорожной инфраструктуры, уровню подготовки кадров для логистической отрасли.

Впрочем, и сами исследователи Всемирного банка указывают, что оценка на основе индекса LPI дается через видение мирового частного сектора на то, как страны взаимосвязаны между собой торговыми операциями, поэтому в ней не отражены в полной мере изменения, происходящие на уровне отдельной страны. Данная оценка дополняет, а не заменяет всесторонние исследования логистической отрасли. Как отмечают эксперты, индекс LPI позволяет определить страны с опережающим и отстающим развитием логистики. Высокая оценка не обязательно означает равномерно высокие показатели эффективности логистики по всей стране. В целом авторы исследования признают, что логистика многомерна, поэтому определение и анализ эффективности по разным странам представляет проблему.

Методология оценки развития логистики, предложенная Всемирным банком, не является единственной.

В 2010 г. исследовательский институт «Transport Intelligence» (Великобритания) разработал индекс развития рынка логистики в странах с развивающейся экономикой (Emerging Market Logistics Index – EMLI), отражающий степень привлекательности рынка логистики для иностранных инвестиций [16]. Общий показатель индекса подсчитывается на основе трех промежуточных показателей: размер и динамика развития рынка, рыночная совместимость, развитие транспортных коммуникаций. В 2010 г. оценка развития рынка логистики проводилась по 38 странам с развивающейся экономикой. В январе 2013 г. был опубликован уже четвертый отчет развития рынка логистики в 45 странах с развивающейся экономикой. Из стран СНГ, присутствующих в рейтинге, Россия занимает 7 место (в 2010 г. – 5-е), Казахстан – 18-е (в 2010 г. – 33-е), Украина – 20-е (в 2010 г. – 18-е). Первые места в рейтинге EMLI занимают Китай, Индия, Бразилия, Саудовская Аравия и Индонезия. В табл. 3 показан рейтинг наиболее привлекательных развивающихся стран для инвестирования в сферу логистики по индексу EMLI за 2010-2013 гг.

Страна	Общий индекс EMLI (место страны)			
	2010	2011	2012	2013
Китай	–	8,32 (1)	8,58 (1)	8,30 (1)
Индия	7,51 (1)	7,00 (2)	6,96 (2)	6,94 (2)
Бразилия	7,28 (2)	6,74 (3)	6,84 (3)	6,89 (3)
Саудовская Аравия	5,69 (9)	6,01 (6)	6,70 (4)	6,67 (4)
Индонезия	7,02 (3)	6,73 (4)	6,44 (6)	6,60 (5)
ОАЭ	5,74 (7)	5,59 (9)	6,49 (5)	6,55 (6)
Россия	6,38 (5)	6,22 (5)	6,29 (7)	6,44 (7)
Малайзия	5,56 (10)	–	6,01 (8)	6,11 (8)
Мексика	6,46 (4)	5,98 (7)	5,84 (10)	6,07 (9)
Турция	6,03 (6)	5,80 (8)	–	5,99 (10)
Чили	–	5,29 (10)	5,97 (9)	–
Египет	5,69 (8)	–	–	–

Таблица 3.
Наиболее привлекательные развивающиеся страны для инвестирования в сферу логистики по индексу EMLI в 2010-2013 гг.

Примечание: «–» страна не входит в первые десять мест рейтинга EMLI.

Источник: [16].

Компания DHL, мировой лидер в области логистики и экспресс-доставки, в 2011 г. выпустила в свет первое исследование «Индекс глобальной интеграции DHL (DHL Global Connectedness Index – GCI)». Результаты исследования GCI 2012 демонстрируют, что сегодняшняя непостоянная и нестабильная деловая среда испытывает на себе последствия продолжительного воздействия финансового кризиса. В нынешний период медленного роста важно помнить о том, что глобализация уже улучшила качество жизни людей во всем мире и является двигателем экономического прогресса. Но главное, правительствам различных стран следует избегать протекционистских мер, препятствующих международному взаимодействию [20].

Исследование проводилось по заказу компании DHL всемирно известным специалистом в области стратегии международного бизнеса и экономики Панкаджем Гемаватом (Pankaj Ghemawat), преподающим международную стратегию в бизнес-школе IESE, Барселона. В 2012 г. был опубликован уже второй отчет, содержащий всесторонний анализ глобализации в мире, включающий данные по 140 странам.

С помощью Индекса глобальной интеграции DHL изучаются данные по различным типам международных торгово-экономических связей, включающим такие субиндексы, как международные потоки товаров (Trade Pillar), капитала (Capital Pillar), информации (Information Pillar) и человеческих ресурсов (People Pillar). В отличие от существующих индексов, с помощью индекса DHL GCI анализируется не только глубина межгосударственных взаимосвязей (Depth), но и их географический охват (Breadth). Таким образом, с одной стороны, выделяются страны, тесно сотрудничающие с большим количеством других государств, а с другой – страны с прочными связями только в рамках небольшой группы государств-партнеров.

В то время как в период в 2011 году в мире наблюдался лишь незначительный рост уровня глобальной интеграции, некоторые страны демонстрировали значительную динамику. Страны, показавшие наибольшие показатели прироста в глобальной интеграции в период, - это регион Африки южнее Сахары: Мозамбик, Того, Гана, Гвинея и Замбия. В то время как сам регион остается наименее интегрированным регионом мира, имен в них наблюдался наибольший рост уровня глобальной интеграции в период с 2010 по 2011 гг. (табл. 4). С 2010 г. Нидерланды сохранили свою позицию самой интегрированной страны в мире. При этом девять европейских стран вошли в десятку наиболее интегрированных в мире - таким образом, Европа регионом с наивысшим уровнем проникновения глобализации.

Страна	Место страны по индексу DHL GCIS	
	2011	2012
Нидерланды	1	1
Сингапур	2	2
Люксембург	5	3
Ирландия	3	4
Швейцария	4	5
Великобритания	6	6
Бельгия	8	7
Швеция	7	8
Дания	–	9
Германия	–	10
Гонконг (Китай)	9	–
Мальта	10	–

Таблица 4.
Страны с наиболее обширными
и глубокими международными
связями по индексу DHL GCI
в 2011-2012 гг.

Примечание: « – » страна не входит в десятку стран по индексу DHL GCI.

Источник: [20].

По итогам исследований в 2011 г. наиболее обширными и глубокими международными связями обладали Нидерланды, Сингапур, Ирландия, Швейцария, Люксембург, Великобритания, Швеция, Бельгия, Гонконг (Китай) и Мальта. В 2012 г. Гонконг (Китай) и Мальта были вытеснены из десятки рейтинга, их место заняли Дания и Швеция.

Таким образом, позицию самой интегрированной страны сохраняют Нидерланды. При этом 9 европейских стран (в 2011 г. – 8) вошли в десятку наиболее интегрированных, а Европа – стала регионом с наивысшим уровнем проникновения глобализации.

Среди стран СНГ и Балтии по Индексу глобальной интеграции DHL в 2012 г. на первом месте Эстония (43 место), на второе неожиданно вышла Украина (52 место), сместив при этом Казахстан на третье (54 место) и Литву на четвертое (55 место).

Украина заняла 52-ю позицию в рейтинге самых интегрированных стран, поднявшись при этом с 56-й позиции, которую страна занимала по итогам 2010 г. Уровень интеграции Украины в мировую экономику быстро возрастал до момента начала финансового кризиса. Затем произошел умеренный спад, а сейчас динамика восстановилась и продемонстрировала новый рекорд роста в 2011 г. В сфере интеграции Украина занимает самую высокую позицию по показателю «торговля» - 34-я позиция среди 140 стран мира. По глубине торговых связей Украина заняла 31-е место, а по их охвату – 73-е место. Глубина торговли показывает, насколько тот или иной вид деятельности больше осуществляется на международном уровне, а не в пределах страны. Охват торговли дополняет глубину торговли – этот показатель демонстрирует, насколько широко определенный вид экономической деятельности распределен по разным странам. Главные регионы экспорта товаров и услуг для Украины – это Россия (27%), Турция (6%), Италия (5%), Польша (4%) и Китай (4%).

Стоит отметить, что среди европейских стран Украина занимает 4-ю наибольшую долю по экспорту товаров, которые отправляются в другие регионы (за пределы Европы), а среди стран, не входящих в ЕС, Украина занимает 2-ю наибольшую долю в этой категории (после Швейцарии). Чтобы улучшить взаимную интеграцию, Украине нужно искать способы упрощения ведения бизнеса между различными странами и работать в направлении заключения региональных торговых соглашений. Чрезвычайно важно, чтобы продолжали улучшаться таможенные нормы и правила и возрастала эффективность работы пограничных служб. Принятие нового Таможенного кодекса оказало значительное влияние на поток грузов небольшой стоимости, которые перевозятся операторами рынка экспресс-доставки, а также на скорость прохождения таможенных формальностей.

Исследование реальных масштабов глобализации путем сравнения стран и анализа регионов проливает свет на два критически важных момента. Во-первых, объемы пересылки грузов между странами значительно ниже. Во-вторых, в каждой стране, даже в Нидерландах, есть неиспользованные возможности, которые могут принести экономические выгоды в случае углубления интеграции. В периоды экономического спада такие факторы представляют собой один из самых мощных имеющихся рычагов для увеличения экономического роста [13].

В GCI 2012 также включены ситуационные исследования по Мексике и Вьетнаму и приведены восемь рекомендаций, благодаря которым различные страны могут усилить или расширить свою интеграцию в мировую экономику. В новом исследовании также приводятся аргументы в пользу того, что глубина глобальной интеграции – соотношение потоков грузов, пересекающих границы страны, – содействует экономическому развитию и процветанию. В новой редакции GCI также приводится анализ интеграции на уровне раз-

личных секторов экономики. Согласно выводам отчета, смещение «центра тяжести» мировой экономики меняет формат интеграции в различных индустриях. Производство и потребление на развивающихся рынках увеличиваются, что оказывает определенное влияние на три отрасли, важность которых подчеркнута в отчете: это фармацевтика, легковые автомобили и производство мобильных телефонов. Кроме этого, в отчете содержатся практические советы для компаний по адаптации бизнес-стратегий для получения экономической выгоды от изменения географии производства и потребления.

Украинский бизнес оценил роль логистики. Стремясь оптимизировать соответствующие расходы бизнеса, повысить уровень лояльности клиентов, получить стратегический перевес над конкурентами, управленцы всё чаще прибегают к повышению эффективности логистики по всей цепи поставок. Очевидно, участников рынка логистики ожидает новый виток развития.

На сегодняшний день в Украине в связи с недостаточным развитием логистики как отрасли народного хозяйства существует ряд проблем, среди которых на первом месте стоит государственная политика, требующая большего внимания и пересмотра условий существования на рынке. На сегодня логистический рынок стабилизировался, и по прогнозам экспертов в ближайшее время выйдет на докризисный показатель – вакансия складских площадей составляет около 15%, а арендные ставки колеблются от 4 до 7 долларов за квадрат [15].

Выводы. Украина может больше использовать свой транзитный потенциал, создавая складские хабы, и привлекая к этой работе иностранные транспортные компании. Открытие новых пунктов обеспечит создание новых рабочих мест, а также крупных логистических центров, складов, что в свою очередь уменьшит импорт овощей и фруктов в Украине. Ведь украинцы зимой потребляют импортные овощи из-за нехватки специально оборудованных овощехранилищ для длительного хранения продуктов.

Еще одна проблема – отсутствие квалифицированных кадров на рынке труда в сфере логистики. Хотя в Украине на сегодняшний день уже 16 университетов страны готовят для этой отрасли профессиональные кадры, тем не менее существует необходимость повышения престижа этой специальности в стране, поскольку на многих предприятиях наблюдается неправильное понимание роли и места логистики в управлении.

Однако одним из главных вопросов в сфере логистики является ее лицензирование и приведение в соответствие с законодательными нормами. Сегодня эту сферу контролирует Министерство инфраструктуры Украины, однако лишь направление – транспортировку, а это лишь одна составляющая логистики.

На данный момент для Украины приоритетны следующие шаги в развитии логистики: интенсификация развития инновационных технологий; дальнейшая интеграция в мировое сообщество, изучение и внедрение зарубежного опыта; строительство логистических центров и развитие инфраструктуры на всей территории страны; воспитание высококвалифицированных кадров путем развития вузовского образования и бизнес – программ повышения квалификации.

Список використаних джерел

1. Аникин Б. А. Логистика. / Б. А. Аникин, В. В. Дыбская. – М. : Инфра-М, 2007. – 352 с.
2. Бауэрсокс Доналд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок

- / Пер с англ. – М. : ЗАО «Олимп-Бизнес», 2001. – 640 с.
3. Гаджинский А. М. Логистика: Учебник. / А. М. Гаджинский. – М. : «Дашков и К», 2007. – 431 с.
 4. Гурч Л. Современное состояние логистики в Украине и кадровые проблемы // Персонал. – 2003. – № 4-5. – с. 94 – 100.
 5. Захаров К. В., Циганок А. В., Захаров Ф. К. Логистика: эффективность и риски внешнеэкономических операций. – К. : ИНЭКС, 2000. – 252 с.
 6. Кальченко А. Г. Логістика: Навч. посібник. / А. Г. Кальченко, В. В. Кривещенко.– К. : КНЕУ, 2008. – 472 с.
 7. Линдерс Майкл Р. Управление снабжением и запасами. Логистика: Пер. с англ. / Линдерс Майкл Р., Фирон Харольд Е. – СПб : ООО «Издательство Полигон», 1999. – 768 с.
 8. Логистика в Украине – история длиной 20 лет [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.ukrlogist.com/article/vne-kategorij/1315>.
 9. Миротин Л. Б. Основы логистики. / Под ред. Миротина Л. Б., Сергеева В. И. – М., 2000. – 200 с.
 10. Неруш Ю. М. Логистика: Учебник. / Ю. М. Неруш. – М. : ЮНИТИ-Дана, 2000. – 389 с.
 11. Смирнов І. Г. Міжнародна логістика: Конспект лекцій. / І. Г. Смирнов. – К. : ІММБ, 2004. – 105 с.
 12. Смирнов І. Г. Логістика: просторово-територіальний вимір: Монографія. / І. Г. Смирнов. – К : Обрій, 2004. – 335 с.
 13. Украина улучшила свои позиции – таковы результаты исследования «Индекс глобальной интеграции» от DHL. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.dhl.com.ua/ru/press/releases/releases_2013/local/010313.html.
 14. Эксперт назвал главные проблемы развития логистической отрасли в Украине. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://news.finance.ua/ru/~1/0/all/2012/11/27/291956>.
 15. Agility Emerging Markets Logistics Index 2013. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.agilitylogistics.com/EN/Documents/Agility_Downloads/2013_Emerging_Markets_Logistics_Index.pdf.
 16. Coyle J. J., Bardi E. J., Langley C. J. Zarzadzanie logistyczne / J. J. Coyle, E. J. Bardi, C. J. Langley. – Warszawa: PWE, 2002. – 243 s.
 17. LPI - www.worldbank.org/lpi.
 18. The World Bank [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://siteresources.worldbank.org/TRADE/Resources/239070-1336654966193/LPI_2012_final.pdf
 19. www.dhl.com/gci, www.delivering-tomorrow.com – официальный сайт компании DHL.