

ПОРІВНЯННЯ ЕКОНОМІЧНИХ ІНДИКАТОРІВ ВИКОРИСТАННЯ ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

Григорак М. Ю.

1. Вступ

В умовах пошуку оптимальних шляхів виходу економіки України із кризового стану, що загострюється військовими діями на сході країни, надзвичайно актуальним стає питання ефективного використання наявного ресурсного потенціалу, зокрема, логістичного. Процеси глобалізації, інтернаціоналізації і транснаціоналізації світової економіки сприяли зростанню ролі логістики як ефективного інструменту підвищення ефективності і конкурентоспроможності підприємств на ринках товарів і послуг, а також призвели до формування міжнародних транспортних коридорів, глобальних та регіональних ланцюгів поставок. Логістика має все більший вплив на формування структури національної економіки, визначаючи її профіль, що проявляється у зростанні внеску логістичних послуг в структуру ВВП, зростанні чисельності зайнятих працівників, ускладненні логістичних взаємодій і залученні значних інвестиційних коштів в розвиток транспортно-логістичної інфраструктури. Очевидно, що зміна економічних моделей призводить до створення нових механізмів і адаптаційних інституцій, які здатні знівелювати кризові явища і усунути невідповідності між новими бізнес-процесами і старими інфраструктурами у трансформованому інноваційному середовищі.

Оскільки Україна має вигідне географічне розташування на перехресті багатьох панєвропейських транспортних коридорів, має одну з найбільших у світі густину залізниць, є морською та авіаційною державою, володіє значним транзитним і туристичним потенціалом, то для максимального використання цих потенційних можливостей необхідно консолідувати зусилля бізнесу і влади з метою відбору і реалізації інфраструктурних проєктів, що стануть стимулами економічного зростання. Для ефективного використання обмежених ресурсів і врахування геоекономічних факторів особливої значущості набуває проблема оцінки якості і перспектив розвитку логістичного потенціалу України в контексті європейської інтеграції. Чимало зарубіжних експертів вважають, що Україна має величезний логістичний потенціал, який оцінюють в 100 млрд. дол. США. Однак неефективне державне управління, недооцінка вітчизняними державними інститутами ролі і механізмів логістики, недостатній рівень компетентності логістичного персоналу на всіх рівнях управління призвели до системного невикористання цього потенціалу, а зростаючі конкурентні позиції країн-сусідів в сфері розвитку логістичної інфраструктури на кордоні з Україною нівелюють імідж нашої держави як транзитної.

2. Об'єкт дослідження та його технологічний аудит

Поставлені українським урядом завдання економічного зростання вимагають не тільки збільшувати конкурентоспроможність вітчизняних товарів на міжнародних ринках з точки зору їх ціни і якості, але й забезпечити ефективну

взаємодію вітчизняних підприємств із закордонними бізнес-партнерами в глобальних та регіональних ланцюгах поставок, створити умови безбарерного (безшовного) руху товарних потоків в мережі міжнародних логістичних коридорів, розвивати транскордонну співпрацю та шукати можливості для отримання синергічного ефекту за рахунок збільшення доданої споживчої цінності і зменшення сукупних витрат учасників мережевої кооперації, глобального партнерства, геоекономічних союзів і альянсів. Адекватна оцінка можливостей логістичної системи країни стимулює прийняття рішень щодо інвестування об'єктів інфраструктури як на національному, так і на регіональному рівнях з метою забезпечення їх стійкого соціально-економічного розвитку.

Об'єктом дослідження є методичні підходи до оцінювання рівня використання логістичного потенціалу національної економіки з точки зору її конкурентоспроможності та ефективного використання наявних ресурсів.

Загальні тенденції розвитку світової економіки та досвід провідних країн світу свідчать, що логістика стала важливим національним ресурсом, інструментом підвищення ефективності господарювання в країні, а також окремою галуззю економіки, що має потужний експортний потенціал. Загальний обсяг світового ринку логістики становить майже 4 трлн.дол.США і за прогнозами його зростання становитиме 6,5 % до 2021 р. [1, 2]. У зв'язку з цим країни розробляють національні стратегії розвитку логістики та проводять дослідження щодо можливостей реалізації наявного логістичного потенціалу у відповідності до стратегічних пріоритетів національної економіки [3–5]. Досвід Німеччини, Фінляндії, Нідерландів, Китаю, Сингапуру, Малайзії, свідчить, що за рахунок ефективної логістики можна значно підвищити ефективність ведення бізнесу в країні, а також економічну ефективність і конкурентоздатність національної економіки [6]. Для здійснення порівняльного аналізу і бенчмаркінгу національних логістичних систем ефективним інструментом є індекс логістичної ефективності Світового банку, який дозволяє країнам підвищити результативність логістичної діяльності, визначити економічну політику та наочно порівняти результати своєї країни та подібних до неї країн щодо переміщення товарів між країнами та налагодження зв'язків з глобальними ланцюгами поставок [7]. Активне вивчення зарубіжного досвіду щодо розвитку національних логістичних систем та вдале поєднання економічних інтересів з точки зору розвитку внутрішнього виробництва і залучення вітчизняних виробників до глобальних ланцюгів поставок дозволить реалізувати потужний логістичний потенціал і визначити пріоритети залучення значних інвестиційних коштів для розвитку логістичної інфраструктури.

3. Мета та завдання дослідження

Метою дослідження обрано визначення особливостей та методів оцінювання логістичного потенціалу України з урахуванням геоекономічних факторів та пріоритетів розвитку національної економіки.

Для досягнення поставленої мети визначено такі наукові завдання:

- сформулювати визначення логістичного потенціалу національної економіки,
- довести взаємозв'язок якості логістичної системи країни з конкурентоспроможністю та ефективністю національної економіки, провести рейтинговий та статистичний аналіз рівня використання логістичного потенціалу України,

– провести аналіз ефективності використання логістичного потенціалу України з точки зору сукупних логістичних витрат та вартості логістичної складової національної економіки.

4. Дослідження існуючих рішень проблеми

Проблеми економічного потенціалу взагалі та окремо його складових для різних економічних систем знаходяться під постійним науковим поглядом як вітчизняних, так і зарубіжних вчених. Найбільш дослідженими, на нашу думку, є сутність, структура та особливості реалізації потенціалу підприємства. Разом з тим все більше наукових праць засвідчують статистично значущий зв'язок між продуктивною силою потенціалу окремого економічного суб'єкта та інфраструктурними характеристиками регіону і національної економіки [8].

На думку більшості вчених, наразі поняття «логістичний потенціал» значно розширене і має як кількісні, так і якісні характеристики логістичних процесів на різних рівнях господарювання. Всесвітньовідомі дослідники макроекономічних логістичних систем визначили практичний потенціал логістики як її можливість впливати на величину логістичних витрат у сукупній вартості товарів і послуг [9, 10]. В роботі [11] акцентовано увагу на тому, що логістичний потенціал дає можливість реалізувати стратегічні цілі організації, у тому числі і держави. Білоруські вчені розробили методичний підхід до оцінки логістичного потенціалу держави в умовах глобалізованої економіки [12]. Економічну сутність логістичного потенціалу ланцюгів поставок досліджено в [13].

Серед вітчизняних дослідників більшість публікацій присвячено дослідженню логістичного потенціалу підприємства або регіону [14–17]. Окремі аспекти логістичної активності національної економіки та використання її логістичного потенціалу відображені в роботах [18–20]. Проте чимало проблемних положень і методичних підходів залишилися поза увагою вітчизняних дослідників і потребують подальшого вивчення.

5. Методи досліджень

В наукових працях з проблем формування та розвитку як потенціалу взагалі, так і логістичного потенціалу зокрема, питання вимірювання величини наявного потенціалу та рівня його використання розроблені недостатньо. Загалом прихильники ресурсного підходу пропонують використовувати експертний, бальний, рейтинговий та індексний методи, результативного – статистичні методи.

Найчастіше при оцінці логістичного потенціалу України автори посиляються на міжнародні індекси та рейтинги, зокрема, глобальної конкурентоспроможності, легкості ведення бізнесу, розвитку людського потенціалу, економічної свободи, сприяння торгівлі, конкурентоспроможності подорожей і туризму тощо. Серед цих міжнародних систем оцінювання і позиціонування національних економік для нас особливе значення має індекс логістичної ефективності – Logistics Performance Index (LPI), який розроблений Світовим банком спільно з університетом м. Турку (Фінляндія) для оцінювання ступеня розвитку ринку логістичних послуг. Запропонований метод передбачає проведення дослідження кожні два роки за участю понад 160 країн. За спеціально розробленою системою показників проводиться опитування експертів і фахівців, які мають

досвід роботи у сфері логістики. Вони виставляють оцінки за 5-бальною шкалою (1 – це мінімальне значення, 5 – максимальне значення показника). За єдиним форматом для кожної країни формується база даних з визначеним рівнем ефективності роботи митних органів, якості інфраструктури та логістичних послуг, компетентності персоналу та часових параметрів окремих логістичних процесів і процедур. Основним недоліком даного підходу є суб'єктивність оцінок експертів та невеликий розмір шкали оцінювання, що суттєво впливає на різкі зміни позицій в рейтингу та занижує реальний розкид варіацій окремих показників для різних країн.

Для оцінювання стану логістики на рівні національної економіки часто використовують метод збору даних на основі опитування підприємств із різних галузей, що дозволяє визначити узагальнені оцінки стану ринку логістики в цілому та рівень використання логістичного потенціалу країни. Такий метод часто використовують в Німеччині, Фінляндії, Швейцарії, Тайланді, Індонезії, Малазії тощо [3–6]. В деяких країнах проводять більш детальні дослідження ринку послуг 3PL-операторів і на його підставі роблять висновки про використання логістичного потенціалу країни [2, 21].

Найбільш поширеним є метод збору і обробки статистичних даних, які здійснюють органи національної статистики або міжнародні організації. Цей підхід дозволяє визначити питому вагу логістичних витрат в структурі ВВП країни і на цого основі визначити абсолютне значення. Сукупні витрати на логістику включають витрати всіх галузей і всіх видів економічної діяльності на здійснення логістичних процесів за певний період часу та є мірилом ефективності логістичної діяльності. Зазначимо, що величина логістичних витрат була одним із індикаторів рейтингу LPI, але оскільки методики визначення питомої ваги витрат на логістику в структурі ВВП різних країн суттєво різнилися, то в 2012 році цей показник був вилучений із системи оцінювання.

В країнах, які є лідерами глобального рейтингу логістичної ефективності, використовують більш складні методики до оцінювання стану логістичної сфери. Зокрема, в Великобританії використовують 52 показники в динаміці за 4 роки, що згруповані за такими ознаками: показники транспортно-дорожньої сфери, безпека, ефективність, транспортний потік, економічні показники [19].

Білоруські вчені до найбільш важливих і простих показників оцінки ЛП відносять лінійні характеристики інфраструктури (густину і протяжність доріг тощо), точкові характеристики інфраструктури (кількість аеропортів, водних портів, транспортних терміналів тощо), вузлові характеристики інфраструктури (розмір складських площ, кількість логістичних центрів, розподільчих центрів і тп.) [12]. В роботі [17], запропоновано 5 складових для розрахунку індексу логістичного потенціалу регіону: географічну, соціально-економічну, транспортну, інфраструктурну та інституційну.

Зауважимо, що ці підходи мають ряд недоліків:

- оцінка товарообороту базується на вартісних показниках, які містять інфляційну складову, що не дозволяє коректно оцінити його динаміку,
- кількісні оцінки об'ємних показників розвитку інфраструктури не відображають її якості та ефективності використання,

- більшість макроекономічних показників не відображають розвиток нових ключових компетенцій бізнесу, у тому числі в логістиці,
- відсутність методів оцінки управлінської ефективності функціонування національної логістичної системи призводить до стратегічних і тактичних помилок менеджменту в логістиці.

З урахуванням наявних методичних і методологічних складностей щодо визначення рівня використання логістичного потенціалу національної економіки вважаємо, що найбільш доцільно орієнтуватися на поєднання експертних та статистичних оцінок. Такий підхід дозволить виокремити ключові показники результативності та ефективності логістичної діяльності і, відповідно, їх можна використати в якості економічних індикаторів.

6. Результати досліджень

Узагальнення світового досвіду свідчить, що логістична система національної економіки має дозволити усім учасникам товарного руху реалізувати своє економічні інтереси та цілі логістичної діяльності, орієнтовані на:

- ефективне здійснення логістичних операцій і удосконалення процесів управління потоковими процесами в логістичних системах різного рівня;
- гнучкість і здатність до швидкого реагування на різноманітні коливання попиту споживачів і кон'юнктури ринку,
- впровадження моніторингу і контролю роботи усіх учасників регіональних і глобальних ланцюгів поставок.

З цієї позиції можна визначити логістичний потенціал країни як здатність логістичної системи досягати своїх стратегічних цілей найбільш ефективним з точки зору часу, якості і витрат способом з урахуванням впливу факторів її внутрішнього і зовнішнього середовища. Узагальнюючи теоретичні положення різних вчених щодо визначення економічної сутності та концептуальної моделі логістичного потенціалу ми пропонуємо інтегроване бачення у формі чотирьох-вимірної моделі з системою координат «ресурси-здатності-система управління-компетенції», де ресурсна площина розкриває феномен перетворення можливостей в здатності, а здатності через їх розкриття, закріплення і оновлення за допомогою навчання трансформуються у компетенції (рис.1). Реалізація комплексу таких можливостей відбувається за умов здійснення бізнес-процесів і процесів самоорганізації і сприяє створенню цінності для зацікавлених сторін. Ступінь задоволення запитів різних зацікавлених сторін від результату перетворення ресурсів і успіх підприємств в цілому залежить не тільки від наявності ресурсів, але й від знань та вмінь поєднати їх у єдині технологічні та управлінські процеси, тобто від інтелектуального та людського потенціалів.

Представлене на рис.1 розуміння логістичного потенціалу національної економіки відображає не тільки наявність ресурсів для логістичної діяльності підприємств та державних інституцій, формування і розвиток ринку логістичних послуг, але й наявність ключових персональних та бізнес-компетенцій. Зауважимо, що під поняттям ключові бізнес-компетенції ми розуміємо інтегровану сукупність компетентностей (взаємопов'язаних знань, навичок та вмінь) логістичного персоналу, а також новітніх технологій і конкурентних переваг (інтелектуального капіталу), що формують можливість і здатність системи управління націо-

нальною логістичною системою ефективно управляти логістичними процесами і функціями, а також визначати логістичну стратегію розвитку та сприяти якісним змінам макроекономічної системи.

НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ПЕРЕИЗДАНИЕМ

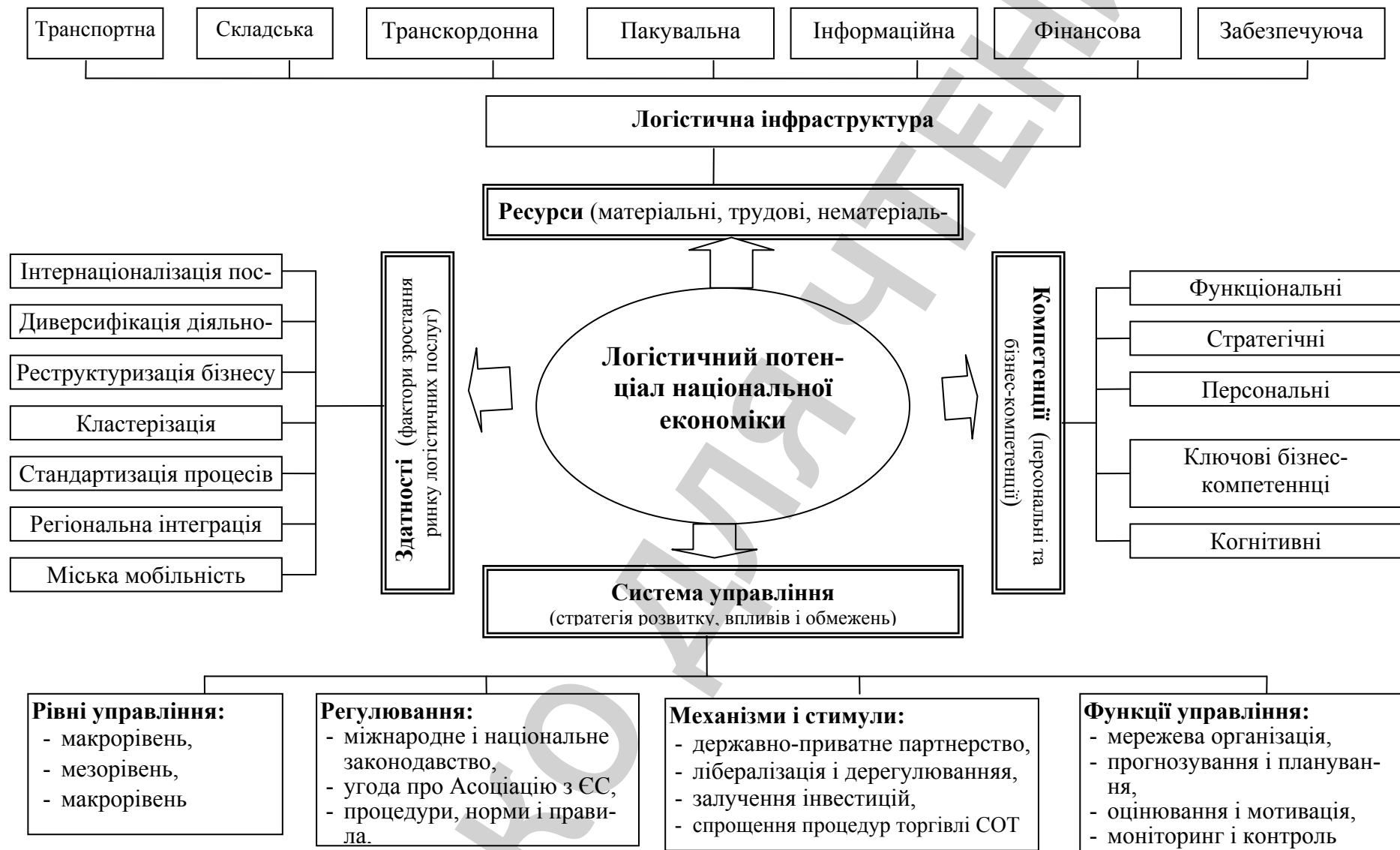


Рис. 1. Концептуальна схема поняття «логістичний потенціал національної економіки»

Як зазначено в [19], в основі формування логістичного потенціалу лежить обґрунтування розміру ресурсів для забезпечення необхідного рівня якості логістичного сервісу. На стадії визначення оптимальних ресурсів відбувається перетворення матеріальних, інформаційних, фінансових потоків у необхідний і достатній за рівнем логістичний сервіс з відповідним інформаційним і фінансовим супроводженням. Досягнення оптимального рівня реалізації логістичного потенціалу є можливим у результаті синтезу його складових частин – ресурсів, здатностей, компетентностей і умов функціонування мікро-, мезо- і макрологістичних систем. Ефективне використання наявного потенціалу має сприяти підвищенню конкурентоздатності національної економіки, якості логістичного сервісу та зменшенню доданої вартості в регіональних та національних ланцюгах поставок. В контексті міжнародної економічної діяльності реалізація логістичного потенціалу країни має сприяти створенню конкурентних переваг українських товарів на глобальних ринках за рахунок максимізації споживчої цінності та зменшення витрат товарного руху. Світовий досвід свідчить, що країни з високим рівнем ефективності логістики здатні забезпечувати підприємствам доступ на міжнародні ринки за допомогою надійних ланцюгів поставок. Країни з низькою логістичною ефективністю мають високі логістичні витрати, що негативно впливає на конкурентоспроможність національної економіки.

Для характеристики загального стану логістики в Україні, а також оцінки рівня використання логістичного потенціалу, скористаємося даними рейтингів глобальної конкурентоспроможності та логістичної ефективності, що проводяться Світовим банком. Згідно зі звітом “Глобальний індекс конкурентоспроможності 2016-2017” Україна втратила 6 позицій у порівнянні з попереднім роком та посіла 85 позицію серед 138 країн світу [22]. Серед основних причин такої ситуації експерти називають погіршення якості інфраструктури доріг, залізничного, морського та авіатранспорту. За якістю дорожнього покриття Україна займає 134 місце із 138 країн

Таблиця 1

Місце України в глобальному рейтингу конкурентоспроможності України за якістю транспортної інфраструктури

Показники рейтингу	Роки проведення рейтингу та кількість країн-учасників		
	2014–2015 рр (144 країни)	2015–2016 рр (140 країн)	2016–2017 рр (138 країн)
Індекс глобальної конкурентоспроможності	76	79	85
Транспортна інфраструктура	88	91	91
– якість усієї інфраструктури	75	82	88
– якість доріг	139	132	134
– якість залізничної інфраструктури	25	28	34
– якість портової інфра-	107	108	96

структури			
– якість інфраструктури повітряного транспорту	99	97	103

Погіршуються позиції України і в глобальному рейтингу логістичної ефективності (табл.2). За індексом логістичної ефективності у 2016 році Україна в рейтингу потрапила на 80 місце, хоча в 2014 році, коли спостерігалось відчутне погіршення економічного становища, Україна займала 61 рядок [23].

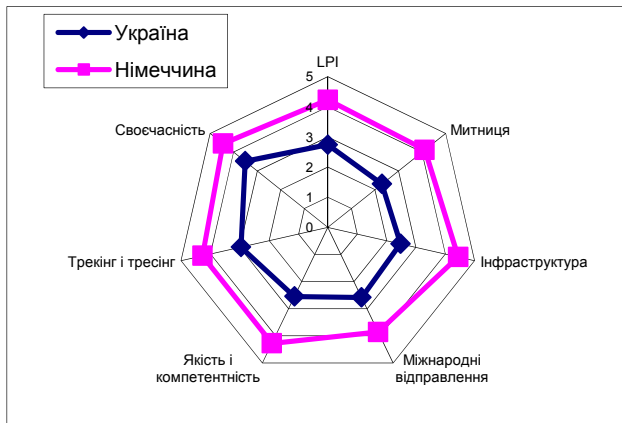
Таблиця 2

Динаміка показників логістичної ефективності України за період 2007–2016 р.

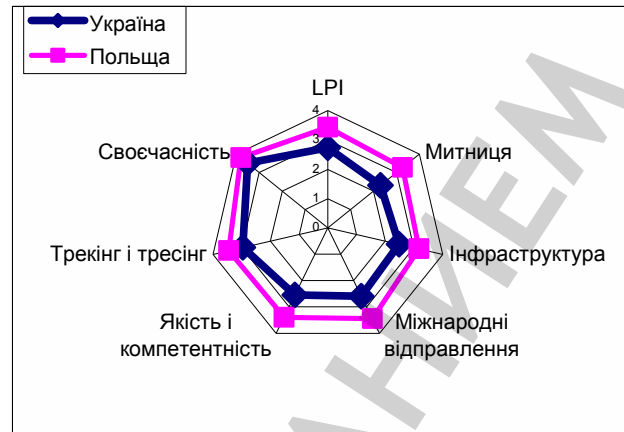
Показники	2007		2010		2012		2014		2016	
	міс-це	бал	міс-це	бал	міс-це	бал	міс-це	бал	міс-це	бал
Інтегральний індекс	73	2,55	102	2,57	66	2.85	61	2.98	80	2.74
Якість митних процедур	97	2.22	135	2,02	88	2.41	69	2.69	116	2.3
Інфраструктура	74	2.35	79	2.44	70	2.69	71	2.65	84	2.49
Між-нар.вiдправки	83	2.53	84	2.79	83	2.72	67	2.95	95	2.59
Компетентність	90	2.41	77	2.59	61	2.85	72	2.84	95	2.55
Контроль	81	2.53	112	2.49	50	3.15	45	3.2	61	2.96
Своєчасність	55	3.31	114	3.06	68	3.31	52	3.51	54	3.51

З 2007 по 2016 рр. динаміка показника LPI по Україні була такою: найбільший показник країна продемонструвала 2014 р. (61-е місце, 2,98 бала), найменший – 2010 р. (102-е місце, 2,57 бала; хоча у 2007 р. країна посіла 73-е місце з нижчим сумарним балом 2,55). Найгірший показник серед усіх оцінюваних характеристик Україна демонструвала за митним обробленням вантажів з 2007 по 2016 рр., виключаючи 2014 р.

На рис.2 графічно представлено порівняльний аналіз показників України з країною-лідером рейтингу Німеччиною (1-е місце) та сусідньою Польшею (33 місце). Якщо розглядати бали за кожною характеристикою окремо, найгірше Україну оцінено з митного оброблення вантажів (2,30 бала проти 4,12 у Німеччини та 3.27 у Польщі), це 116-те місце в списку, згідно з рейтингом за окремою характеристикою. Найкраще Україну оцінили за своєчасністю доставки вантажів до пунктів призначення (3,51 бала проти 4,45 у Німеччини та 3.8 у Польщі), це 54-те місце списку.



а



б

Рис. 2. Порівняння показників логістичної ефективності: а – індикатори України та Німеччини, б – індикатори України та Польщі

Ми змушені констатувати, що під впливом економічної кризи, геополітичних факторів та військових дій на сході країни протягом останніх декількох років спостерігалась стагнація і навіть деградація ринку логістичних послуг, що супроводжувалось зменшенням обсягів вантажних перевезень, збільшенням вакантності складських об'єктів, демпінгом цін на послуги, скороченням обсягів логістичної діяльності, фактичною втратою транзитних потоків.

Зменшення попиту з боку основних споживачів логістичних послуг було пов'язано із значним скороченням обсягів промислового виробництва, імпорту товарів і торгівлі. Зменшення імпорту товарів в Україну і активне стимулювання експорту призвело до суттєвих змін в географії доставок. Як наслідок, ми отримали нову конфігурацію транспортних маршрутів і збільшення витрат.

Падіння платоспроможного попиту, скорочення споживчої активності в регіонах обумовило зменшення вантажних перевезень всередині країни і призвело до посилення конкуренції між видами транспорту, зростання питомої ваги автомобільних перевезень, що негативно відобразилося на стані автошляхів і дорожньої інфраструктури.

Про зв'язок результатів логістичної діяльності на макрорівні та національною і глобальною конкурентоздатністю свідчать статистичні дані, наведені в табл. 3. Для порівняння ми обрали країни-лідери світової економіки – США, Китай, Німеччину, країну, яка має найбільший досвід дослідження логістичного потенціалу – Фінляндію, а також країни, що межують з Україною. Джерелом інформації про розмір ВВП країн є база даних Світового банку «Показники світового розвитку» (World Development Indicators).

Таблиця 3

Порівняльний аналіз позиції України в глобальних рейтингах з точки зору глобальної конкурентоспроможності та логістичної ефективності
(дані за 2016 рік на основі [21–23])

	Внутрішній валовий продукт, млрд.\$	Рейтинг глобальної конкурентоспроможності IMD	Індекс глобальної конкурентоспроможності IMD	Рейтинг логістичної ефективності (LPI)	Індекс логістичної ефективності (LPI)	Питома вага логістичної галузі в структурі ВВП, %
США	17947,0	3	5,7	10	3,99	8,2
Китай	10982,8	28	5	27	3,66	18
Німеччина	3357,6	5	5,6	1	4,23	8,8
Фінляндія	229,7	10	5,4	15	3,92	11,4
Польща	474,9	36	33	33	3,43	9,3
Болгарія	49,0	56	4,4	72	2,58	14
Росія	1324,7	43	4,5	99	2,57	19
Турція	733,6	55	4,4	34	3,42	10,7
Індія	2090,7	39	4,5	35	3,42	13
Казахстан	217,9	53	4,41	77	2,75	16
Україна	90,5	85	4	80	2,74	

Отже, представлені дані міжнародних рейтингів глобальної конкурентоспроможності та логістичної ефективності свідчать про взаємозв'язок їх результатів із станом та якістю логістики в країні. Ті країни, які розглядають логістику як галузь, вживають активних заходів щодо скорочення логістичних витрат по відношенню до внутрішнього валового продукту. В більшості розвинутих країн, які входять до ТОП-20 за вказаними рейтингами, логістичні витрати становлять від 8 % до 10 %. Країни, що активно розвиваються (Китай, Індія, Турція, Казахстан), приділяють значну увагу залученню коштів для розвитку логістичної інфраструктури та спрощенню процедур міжнародної торгівлі, що сприяє зменшенню доданої вартості в сфері логістики.

Ми хочемо привернути увагу до ще однієї науково-практичної проблеми. В багатьох країнах світу проводять дослідження, спрямовані на розрахунок показника загальних логістичних витрат національної економіки. Наприклад, в США, Фінляндії, Німеччині аналізують динаміку та структуру логістичних витрат протягом десятиріч [24–26]. Проте в Україні таких досліджень не проводять, немає статистичної бази для їх ідентифікації на національному рівні, а також не існує методики їх розрахунку. Для того, щоб можна було коректно порівнювати абсолютну величину логістичних витрат і їх питому вагу в структурі національних ВВП необхідно стандартизувати компоненти логістичних витрат і методики їх виміру. Вкрай важливо сформулювати загальноприйняту систему

логістичного обліку та стандартизувати ті компоненти витрат, які повинні бути включені в загальну вартість логістики, а також процес розрахунку вартості.

Відповідно до існуючої в Україні класифікації видів економічної діяльності окремим сектором економіки є група Н, яка включає транспортні, складські, кур'єрські та поштові послуги. Сукупні витрати по даній групі враховують тільки вартість транспортних і складських послуг, наданих на умовах аутсорсингу. Вони не відображають логістичної складової виробленого національного продукту. Разом з тим, виділення логістичних витрат як відсотка від ВВП дає уявлення не тільки про розмір логістичної галузі через призму продажу логістичних послуг в країні, але й про продуктивність і ефективність системи господарювання.

В роботі [29] запропоновано оригінальний метод розрахунку логістичних витрат, який враховує офіційні статистичні дані щодо питомої ваги логістичних витрат в структурі ВВП як доданої вартості спеціалізованих логістичних компаній та дозволяє їх скоригувати з урахуванням галузевої структури національної економіки. Автори дослідження зазначають, що є галузі, які безпосередньо не споживають логістичні ресурси, наприклад, такі як фінанси і страхування, інформаційні технології та ін. Хоча ці види діяльності побічно потребують логістичних послуг, але вони вже відображені в інших галузях. Тому вчені запропонували розраховувати показник MALC (Macro logistics cost), який враховує обсяг виробництва продукції з високою і низькою доданою вартістю. Тоді питома вага логістичних витрат (WLC (weight of logistics costs)) в структурі ВВП країни розраховується за формулою:

$$WLC = MALC / (H_1 H_2 + L_1 H_2), \quad (1)$$

де H_1 – обсяг виробництва продукції з високою доданою вартістю (галузі промисловості, будівництва, сервісу), L_1 – обсяг виробництва продукції з низькою доданою вартістю (добувні галузі, сільське господарство, риболовля і лісництво), H_2 – продукція, що має прямий контакт з логістичною активністю. Відповідно до запропонованої моделі, можна довести припущення, що країни з великим обсягом промислового виробництва мають більший попит на логістичну діяльність і тоді питома вага логістичних витрат в структурі ВВП буде більшою.

В табл.4 вміщено вихідні дані для розрахунку логістичних витрат за методом MALC, а на рис. 3 графічно зображено діапазон розрахованих значень.

Таблиця 4

Статистичні дані про структуру внутрішнього валового продукту України за видами економічної діяльності за 2010-2016 р.р. (млн.грн.)

Галузі	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Сільське господарство, лісництво і риболовля	80385	106555	109785	128738	161145	239806	267863
Добувна промисловість і ро-	63436	84872	81660	81259	79120	95141	111791

зроблення карєрів							
Промисловість	142700	154675	173912	165055	194050	236692	242373
Постачання електроенергії, газу, пари	30295	39994	43491	42366	44836	53385	54453
Водопостачання, каналізація, відходи	7736	7302	6625	6573	7236	7924	8082
Будівництво	35366	39575	39049	36902	36876	38928	39707
Оптова та роздрібна торгівля	154994	193357	200763	212090	233702	273989	279469
Транспорт, складування, поштова та курєрська діяльність	83027	103179	98859	104483	100889	134978	157278
Валовий внутрішній продукт	1079346	1299991	1404669	1465198	1586915	1988544	2383000

Аналіз галузевої структури ВВП України свідчить, по-перше, про сировинну спрямованість економіки, тенденції збільшення експорту продукції сільськогосподарства та корисних копалин, по-друге, зменшення частки промислового виробництва, яка в 2016 році становила всього 14,5 %. Різке зниження обсягів промислового виробництва призвело до зменшення вантажопотоків, що в умовах економічної кризи часто породжувало демпінг цін на логістичні послуги.

На рис.3 представлено динаміку питомої ваги транспортних, складських, поштових та кур'єрських послуг в структурі ВВП. Враховуючи те, що обсяги перевезень вантажів різними видами транспорту мали тенденцію до зменшення, то невелике збільшення обсягів продукції даної групи у вартісному вимірі пояснюється інфляцією.

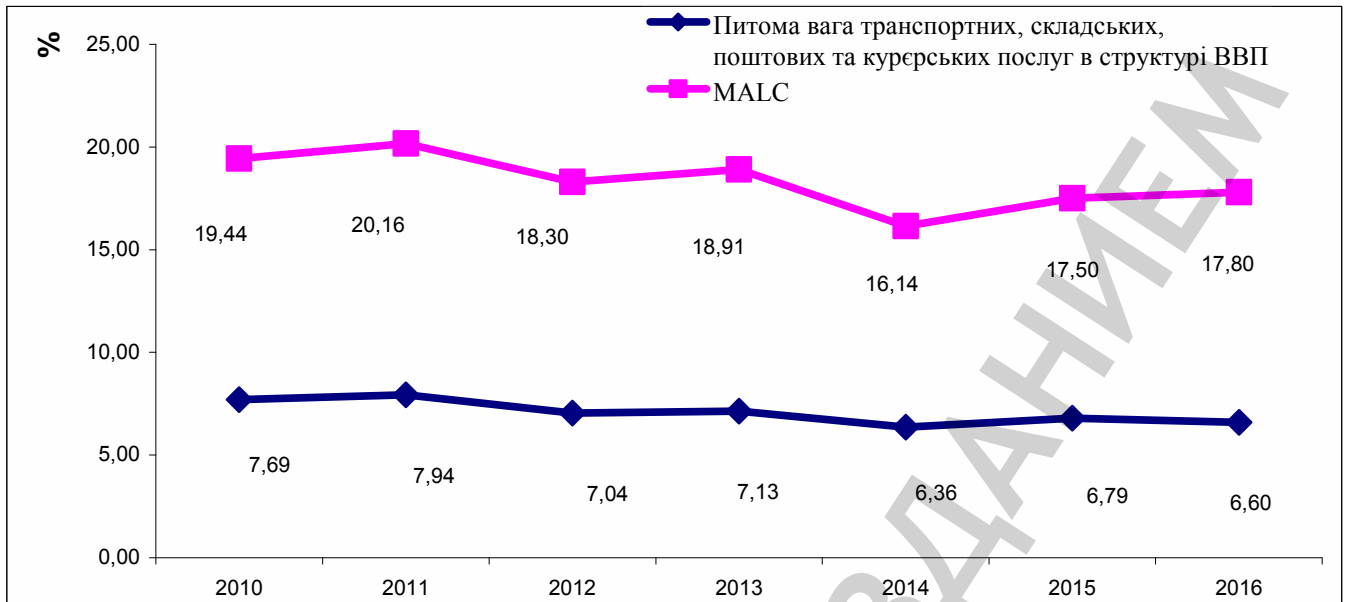


Рис. 3. Динаміка оціночних показників логістичної складової в структурі ВВП

З рис.3 видно, що питома вага транспортних, складських, поштових і кур'єрських послуг в структурі ВВП України щорічно зменшувалася до 2014 року включно і зросла в 2015 році. Найбільший попит на транспортні послуги був зафіксований в сільському господарстві, обробній промисловості та видобутку корисних копалин. У структурі експорту переважають зерно, чорні метали та напівфабрикати. Транспортні витрати становлять від 0,7 % до 12,4 % у загальній структурі витрат українських виробників. У зовнішній торгівлі на транспорт припадає 12,1 % експортних і 5,3 % імпортних витрат. Експерти вважають, що логістична вартість транспортування зерна від виробника до морського порту на 40 % вища, ніж у Німеччині або у Франції.

Розрахований нами показник MALC дозволяє оцінити величину логістичних витрат в структурі ВВП України та графічно представити їх динаміку. З макроекономічної точки зору витрати на логістику можна розділити на чотири категорії: транспортні витрати, витрати на інвентаризацію (утримання запасів), адміністративні витрати і витрати на інфраструктуру. Проведені розрахунки свідчать, що транспортні витрати складають менше половини логістичних витрат (без урахування інсорсингу). Це означає, що національна економіка має значні втрати ефективності через великі витрати на утримання запасів, адміністративні та митні бар'єри, цінові бар'єри, інформаційні витрати, витрати, пов'язані з використанням різних валют тощо.

Порівняння стану та тенденцій розвитку українського ринку логістичних послуг з результатами досліджень глобального ринку показує, що ми проходимо ті ж етапи розвитку, але значно швидше. У нас є можливість орієнтуватися на кращий світовий досвід, кращі кейси та практики, інвестувати кошти тільки в якісні об'єкти. Головне - український бізнес і вітчизняні логістичні компанії готові розвиватися і вдосконалюватися. Їм потрібно небагато: досить сформулювати чіткі і прозорі правила гри, прийняти закони, які б спрощували процедури, пов'язані з рухом товарів як всередині країни, так і в міжнародній торгівлі. Потрібна чітка державна стратегія розвитку логістики.

Як відповідь на очікування бізнесу і усвідомлення значення логістики для економічного зростання держави стало створення при Кабінеті Міністрів України у січні 2017 року логістичного комітету. До складу комітету увійшли представники Світового банку, різних міністерств і відомств, громадських організацій і бізнес-структур. Основна мета створення нового дорадчого органу – це прискорення реформ транспортної інфраструктури України, а також залучення до постійного діалогу представників бізнесу та експертної спільноти. Наразі йде надзвичайно важлива робота з удосконалення нормативно-правової бази, необхідної для функціонування національної логістичної системи, зокрема, презентовано проект «Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року».

Зміни, що відбуваються на ринку логістичних послуг України, свідчать, що реалізації потужного логістичного потенціалу може бути забезпечене різними шляхами: радикальними змінами якості транспортної інфраструктури, створенням дійсно конкурентного середовища на всіх видах транспорту, впровадженням останніх досягнень науково-технічного прогресу та інноваційних технологій мережевої взаємодії державних органів та бізнесу, впровадженням світових стандартів логістичного обслуговування та управління ланцюгами поставок, підвищенням рівня національної транспортної та екологічної безпеки.

7. SWOT-аналіз результатів дослідження

Strengths. Сильною стороною у проведеному дослідженні є авторське визначення сутності та концепції логістичного потенціалу національної економіки, що дозволяє акцентувати увагу на тих ключових аспектах удосконалення, які дозволять реалізувати стратегічні цілі розвитку вітчизняної економіки.

Weaknesses. Слабкою стороною є те, що не існує достовірних статистичних даних про обсяг ринку логістичних послуг в Україні та величину логістичної складової національного ВВП. Відсутність достовірних статистичних даних не дозволяє провести глибокий аналіз та зробити достовірну оцінку використання наявного логістичного потенціалу країни і, відповідно, провести бенчмаркінг з іншими країнами.

Opportunities. Можливості подальших досліджень пов'язані з впровадженням зарубіжного досвіду ідентифікації логістичних витрат на рівні національної економіки, що дозволить сформулювати систему ключових показників результативності та ефективності використання логістичного потенціалу з точки зору логістичного обслуговування галузей національної економіки та глобальних ланцюгів поставок, а також розробити національні стандарти звітності в сфері логістики та управління ланцюгами поставок. Цільові орієнтири щодо покращення позицій України в рейтингу логістичної ефективності і входження в ТОП-50 країн світу мають бути закладені в «Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року». Підвищення якості транспортної інфраструктури і логістичного сервісу, оновлення компетентності логістичного персоналу, усунення митних бар'єрів, розвиток логістичних коридорів, забезпечення прозорості і безпечності ланцюгів поставок будуть сприяти підвищенню рівня конкурентоздатності та ефективності національної економіки. За оцінками міжнародних експертів, 10-відсоткове збільшення транспортних витрат зменшує обсяг торгівлі на 20 %. Відповідно, зменшення логістичних витрат до рівня євро-

пейських країн (10–12 % ВВП) забезпечить значне зростання конкурентоспроможності вітчизняних товарів на міжнародних ринках.

Threats. Загрози проведеного дослідження пов'язані з тим, що ринок логістичних послуг постійно змінюється. Недооцінка ролі логістичної інфраструктури з точки зору залучення транзитних товарних потоків та ефективного її використання для міжрегіональної співпраці уже призвела до втрати значного транзитного потенціалу України і, відповідно, нераціонального використання ресурсів. Створення сучасних логістичних центрів на кордоні з Україною (зокрема, в Угорщині, Словаччині, Польщі, Турції, Румунії), розвиток мультимодальних транспортних коридорів між Європою і Азією в обхід України, висока додана вартість експортноорієнтованої продукції (перш за все сільськогосподарської, логістична складова вартості якої майже на 40% вище, ніж в Німеччині та Франції)) є тими викликами, на які має реагувати держава. Існує нагальна потреба розробки моделі національної логістичної системи, яка, за аналогією з Фінляндією, Китаєм, Сингапуром, Тайландом, Індонезією та іншими країнами, дозволить якісно змінити наявну інфраструктуру, сприяти розвитку ринку комплексних логістичних послуг та зростанню компетентностей бізнесу і держави в управлінні логістичним потенціалом.

8. Висновки

1. Аналіз публікацій відомих економістів, аналітичних оглядів макроекономічних показників та стану вітчизняного бізнес-середовища дозволяє стверджувати, що економіка України знаходиться на важливому рубежі свого розвитку. З одного боку, наша держава активно включилася у світові геополітичні та гео економічні процеси: приєдналася до Світової організації торгівлі, підписала Угоду про Асоціацію з Європейським Союзом, адаптує до національних умов чимало міжнародних концепцій, зокрема, про спрощення процедур торгівлі. З іншого боку, з метою стимулювання внутрішнього виробництва товарів і послуг та поповнення державного бюджету, уряд стимулює експорт товарів і збільшення обсягів продажів вітчизняної продукції на ринках Європейського Союзу, Азії, Африки, Америки. Поставлені завдання актуалізують проблему діагностики стану та визначення напрямів розвитку логістичного потенціалу країни. Запропоноване авторське розуміння сутності і концепції логістичного потенціалу національної економіки у формі чотирьохвимірної моделі з системою координат «ресурси-здатності-система управління-компетенції», де ресурсна площина розкриває феномен перетворення можливостей в здатності, а здатності через їх розкриття, закріплення і оновлення за допомогою навчання трансформуються у компетенції. Реалізація комплексу таких можливостей відбувається за умов здійснення бізнес-процесів і процесів самоорганізації і сприяє створенню цінності для зацікавлених сторін. Запорукою досягнення цих результатів є розробка системи критеріїв результативності логістичної діяльності підприємницьких структур та його впливу на використання ресурсного потенціалу країни, показників ефективності функціонування логістичної системи національної економіки та рівня використання логістичного потенціалу, а також стратегічних орієнтирів якісного економічного зростання.

2. Проведений аналіз засвідчив, що ключові позиції у сфері гео економічної конкуренції займають ті країни, які сприймають логістику як фактор глобальної конкурентоспроможності національної економіки і приділяють значну увагу розвитку логістичної інфраструктури та ринку логістичних послуг. Безумовно, будь-яка форма оцінювання величини та рівня використання логістичного потенціалу країни заслуговує на увагу, оскільки в системі аналізу, діагностики чи моніторингу вони дають змогу оперувати не тільки конкретними цифрами, але й слугують для прийняття стратегічних чи тактичних управлінських рішень. Важливою умовою під час розробки системи оцінки потенціалу є зведення до мінімуму факту суб'єктивності, що можна досягти завдяки чіткому визначенню критеріїв оцінки за базовими показниками. Доведено, що індикатори стану логістичної системи мають відповідати ключовим показникам міжнародного рейтингу логістичної ефективності LPI, які відображають результат реалізації логістичного потенціалу. Ефективність національної логістичної системи запропоновано оцінювати з точки зору сукупних логістичних витрат, які мають відображати якість реалізації логістичного потенціалу.

3. Для підвищення ефективності використання наявного логістичного потенціалу України стратегічно важливо ліквідувати «вузькі місця», що визначені на основі міжнародних рейтингів та індикаторів якості логістичного обслуговування, збільшити пропускну здатність наявної логістичної інфраструктури за рахунок інтенсифікації логістичних процесів. Узагальнюючим показником ефективності національної логістичної системи та індикатором рівня використання логістичного потенціалу є питома вага логістичних витрат в структурі ВВП. Загальна вартість логістики відображає витрати ресурсів на здійснення логістичних операцій з обслуговування товарного руху для різних галузей економіки. На проведених дослідженнях визначено, що логістична складова ВВП становить майже 18 %. Цей показник відображає галузеву структуру ВВП та показує значні резерви зниження за рахунок підвищення продуктивності логістичної інфраструктури, ліквідації митних, інформаційних та цінових бар'єрів, ефективного державного управління розвитком логістичної системи країни. З іншого боку, статистичні дані про обсяг наданих транспортних, складських, поштових та курерських послуг, які виокремлені в національній системі збору статистичних даних, можна вважати нижньою межею національних логістичних витрат. Наразі вони коливаються в діапазоні 6–7 % ВВП, що свідчить про низький рівень логістичного аутсорсингу в країні.

Література

1. Global Logistics Market 2017-2021 [Electronic resource]. – Available at: \www/URL: <https://www.technavio.com/report/global-logistics-market-2017-2021>
2. Global 3PL Market Size Estimates [Electronic resource] // Armstrong & Associates. – Available at: \www/URL: <http://www.3plogistics.com/3pl-market-info-resources/3pl-market-information/global-3pl-market-size-estimates/>
3. Havenga, J. H. Logistics Barometer South Africa 2016 [Electronic resource]: Report / J. H. Havenga, Z. P. Simpson, D. King, A. de Bod, M. Braun. – Stellenbosch University, 2016. – Available at:

\www/URL: <http://www.sun.ac.za/english/faculty/economy/logistics/Documents/Logistics%20Barometer/Logistics%20Barometer%202016%20Report.pdf>

4. State of Logistics Indonesia 2013 [Electronic resource]. – Center of Logistics and Supply Chain Studies, 2013. – Available at: \www/URL: <http://logistics-center.itb.ac.id/wp-content/uploads/StateofLogisticsIndonesia2013.pdf>

5. Cebeci, C. Analysis of the Logistics Systems in Bulgaria under the Requirements of the European Union [Text] / C. Cebeci, M. Yankova // Research Journal of Applied Sciences, Engineering and Technology. – 2013. – Vol. 6, № 14. – P. 2526–2534.

6. Rantasila, K. Measuring logistics costs. Designing a generic model for assessing macro logistics costs in a global context with empirical evidence from the manufacturing and trading industries [Electronic resource] / K. Rantasila // Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja (väitöskirja). – 2013. – № A-8:2013. – Available at: \www/URL: <https://www.doria.fi/handle/10024/93317>

7. Arvis, J.-F. Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy [Electronic resource] / J.-F. Arvis, D. Saslavsky, L. Ojala, B. Shepherd, C. Busch, A. Raj, T. Naula. – The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, 2016. – 82 p. – Available at: \www/URL: https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI_Report_2016.pdf

8. Zimina, A. I. Priorities for the Development of Logistics Activity of National Economy in the Contemporary Business Environmen [Text] / A. I. Zimina // Business Inform. – 2016. – № 2. – P. 88–95.

9. Rodrigues, A. M. Estimation of global and national logistics expenditures: 2002 data update [Text] / A. M. Rodrigues, D. J. Bowersox, R. J. Calantone // Journal of Business Logistics. – 2015. – Vol. 26, № 2. – P. 1–16. doi:[10.1002/j.2158-1592.2005.tb00202.x](https://doi.org/10.1002/j.2158-1592.2005.tb00202.x)

10. Stock, J. R. Strategic Logistics Management [Text] / J. R. Stock, M. D. Lambert. – McGraw-Hill/Irwin, 2001. – 872 p.

11. Protsenko, O. D. The Development of National Competitiveness and the Modern Management [Text] / O. D. Protsenko, I. O. Protsenko // Rossiiskoe predprinimatel'stvo. – 2012. – № 2 (200). – P. 36–42.

12. Poleshchuk, I. I. Otsenka logisticheskogo potentsiala gosudarstva v usloviiah globaliziruiushcheisia ekonomiki. Logisticheskie sistemy i protsessy v sovremennyh ekonomicheskikh usloviiah [Text] / I. I. Poleshchuk, T. Sh. Zorina, P. A. Lavrentiev, E. S. Shershunovich // Materialy Mezhdunarodnoi zaochnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii, 1–15 noiabria 2013 g. – Minsk: National Library of Belarus, 2013. – P. 135–146.

13. Huliahina, O. S. Economic content of logistic potential of the supply chain [Text] / O. S. Huliahina // Journal of Science and Education of North-West Russia. – 2015. – № 2 (1). – P. 245–253.

14. Shostak, L. V. Formation of logistic potential of enterprise [Text] / L. V. Shostak // Visnyk Odeskoho natsionalnoho universytetu. Serii: Ekonomika. – 2015. – Vol. 20, № 4. – P. 151–154.

15. Hurzhii, N. M. The logistic potential of the enterprise estimation as a basis of its logistic strategy choice [Text] / N. M. Hurzhii, A. I. Overchenko // Global and National Problems of Economy. – 2016. – № 13. – P. 244–248.

16. Zhavoronkova, H. V. Stratehichne upravlinnia aviatransportnymy pidpriemstvamy [Text]: Monograph / H. V. Zhavoronkova, I. P. Sadlovska, T. N. Shkoda, V. O. Zhavoronkov; ed. by H. V. Zhavoronkova. – Kyiv: Kondor-Vydavnytstvo, 2012. – 676 p.

17. Koblianska, I. I. Logistic potential of a region: essence and methodical approach to its evaluation [Text] / I. I. Koblianska, N. A. Rubalko, O. V. Mishchenko // Visnyk Sumskoho derzhavnoho universytetu. Seriya Ekonomika. – 2015. – № 2. – P. 23–30.

18. Smerichevska, S. V. Osvitno-innovatsiyni potentsial lohistyziatsii ekonomiky i yoho kilkysna otsinka [Text] / S. V. Smerichevska // Menedzher. Visnyk Donetskoho derzhavnoho universytetu upravlinnia. – 2014. – № 1 (67). – P. 246–251.

19. Gritsenko, S. I. Transportno-logisticheskie klasteri v Ukraini: puti stanovleniia i razvitiia [Text]: Monograph / S. I. Gritsenko. – St. Petersburg: SPbGUEF, 2009. – 218 p.

20. Perebyinis, V. I. Innovatsiina lohistyka: kontseptsii, modeli, mekhanizmy [Text]: Monograph / V. I. Perebyinis; ed. by M. Yu. Hryhorak, L. V. Savchenko. – Kyiv: Lohos, 2015. – 548 p.

21. Logistics Report 2016 [Electronic resource]. – Freight Transport Association, 2016. – Available at: http://www.fta.co.uk/export/sites/fta/galleries/downloads/logistics_report/lr16-web-030616.pdf

22. The Global Competitiveness Report 2016–2017 [Electronic resource] // World Economic Forum. – Available at: <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2016-2017-1>

23. Sergeev, V. I. Analiz sushchestvuiushchih mezhdunarodnyh podhodov dlia otsenki effektivnosti logistiki [Text] / V. I. Sergeev, D. I. Zinina // Logistika i upravlenie tsepiami postavok. – 2013. – № 2. – P. 4–19.

24. [Rantasila](#), K. National-level logistics costs: an overview of extant research [Text] / K. [Rantasila](#), L. Ojala // International Journal of Logistics Research and Applications. – 2015. – Vol. 18, № 4. – P. 313–324. doi:[10.1080/13675567.2015.1016413](https://doi.org/10.1080/13675567.2015.1016413)

25. Slusarczyk, B. Logistics costs identification in SME in Poland [Text] / B. Slusarczyk, S. Kot // Advanced Logistic Systems. – 2013. – Vol. 1, № 7. – P. 91–96.

26. Hovi, I. B. Logistics costs in Norway. Key figures and international comparisons [Text] / I. B. Hovi, W. Hansen. – Oslo: Institute of Transport Economics, 2010. – 112 p.

27. Yu, C. The Analysis of the China National Logistics Costs Structure [Text] / C. Yu // Management and Engineering. – 2015. – № 21. – P. 77–84.

28. Weng, X. Restudy on Macro Logistics Cost of China [Text] / X. Weng, X. Du // Modern Economy. – 2015. – Vol. 06, № 11. – P. 1173–1179. doi:[10.4236/me.2015.611111](https://doi.org/10.4236/me.2015.611111)