

ПОЛІТИЧНІ ПРОБЛЕМИ І РІШЕННЯ У ЛОГІСТИЦІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ

PROBLEMS AND SOLUTIONS IN TRANSPORT LOGISTICS ON THE TERRITORY OF UKRAINE

Добровольський В.В.

кандидат економічних наук, доцент,
Донецький національний університет економіки і торгівлі
імені Михайла Туган-Барановського

Поясок А.І.

студентка,
Донецький національний університет економіки і торгівлі
імені Михайла Туган-Барановського

У статті досліджено особливості функціонування та роботи транспортної логістики на території України. Розглянуто стан, тенденції та способи вирішення проблем залізничних перевезень гірничо-металургійної продукції. Виявлено низку факторів, що перешкоджають та негативно впливають на роботу залізничних перевезень. Надано методичні рекомендації стосовно налаштування логістики в Україні.

Ключові слова: логістика, залізничні перевезення, гірничо-металургійна продукція, сировина, договори, вантажопотік, економічна криза, сталь, виробники.

В статье исследованы особенности функционирования транспортной логистики на территории Украины. Рассмотрены состояние, тенденции, проблемы и способы решения железнодорожных перевозок горно-металлургической продукции. Выявлен ряд факторов, что препятствуют и отрицательно влияют на работу железнодорожных перевозок. Даны методические рекомендации по настройке логистики в Украине.

Ключевые слова: логистика, железнодорожные перевозки, горно-металлургическая продукция, договоры, грузопоток, экономический кризис, сталь, производители.

The article deals with the peculiarities of the operation of transport logistics in the territory of Ukraine. The trends, problems and ways of solving railway transport of mining and metallurgical products are considered. The low factors that hinder and negatively influence the work of rail transportation are revealed. Provided guidance on setting up logistics in Ukraine.

Key words: logistics, railway transportation, mining and metallurgical products, contracts, cargo flow, economic crisis, steel, manufacturers.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. В умовах економічної кризи на території Донецької області залізниця стала неспроможною забезпечити своєчасне постачання необхідної сировини та відвантаження готової продукції. Через обстріли в зоні АТО виходить з ладу обладнання, що призводить до порушень робочого процесу. Найбільша в Україні гірничо-металургійна група «Метінвест» нині забезпечена власною продукцією лише на 40%, решту доводиться купувати в інших країнах. Більшість заводів і цехів продовжує свою роботу, але не в такому обсязі, як раніше, що істотно відбивається на прибутку підприємства, а також контрактах зі споживачами. Крім того, робітники підприємств, виходячи на роботу, щодня ризикують своїм життям.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спираються автори. Проблема розвитку транспортної логістики в Україні зацікавила багатьох дослідників. Публікації щодо залізничної галузі, в яких йдеться про вирішення проблеми, засвідчує, що цим питанням займалися такі вчені, як: М.О. Устенко [1], В.Л. Дикань [2], Л.Г. Зайончик [3] та ін. Ця тема дослідження є досить актуальною.

Формулювання цілей статті (**постановка завдання**). Мета статті – проаналізувати стан та проблеми роботи залізничних перевезень на території України та виявити найбільш перспективні рішення щодо відновлення робочого циклу.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових

результатів. Нині система залізничних перевезень в Україні знаходиться не в найкращому становищі і має низку певних проблем. Транспортна логістика являє собою систему організації доставки, а саме відповідає за перевезення будь-яких товарів з однієї точки в іншу за оптимальним маршрутом і з мінімальними витратами. Транспортна логістика є однією з найважливіших сфер діяльності підприємства, без неї не зможе обійтися жодна ланка в економічних процесах. Транспорт у системі логістики відіграє подвійну роль: по-перше, він є складником або компонентом основних функціональних галузей логістики (закупівельної, виробничої, розподільчої); по-друге, є однією з галузей економіки, де також розвивається підприємницька діяльність, тобто пропонує на ринку товарів і послуг свою продукцію – транспортні послуги, за які отримує доходи і має прибуток.

Для доставки товарів застосовуються такі види транспортування, як:

- повітряний: літаки, гелікоптери;
- наземний: трубопровідний, залізничний, автомобільний.

Розглянемо проблеми залізничних перевезень компанії «Метінвест». Це міжнародне вертикально інтегроване гірничо-металургійне підприємство, найкрупніша в Україні гірничо-металургійна група. Компанія здійснює єдине управління підприємствами вугільної, гірничорудної, коксохімічної, металургійної та трубної галузей, що знаходяться під контролем компанії «Систем Кепітал Менеджмент». Головна проблема компанії «Метінвест» насамперед пов'язана з економічною кризою в країні. Під час бойових дій більшість станцій, через які зазвичай проводився вантажопотік, припинила свою роботу, а саме: Горлівка, Луганськ, Дебальцево, Авдіївка – Донецьк; Авдіївка – Ясинувата; Очеретине – Горлівка.

Зниження обсягів виробництва на підприємстві, логістичні обмеження щодо відвантаження

сировини значно погіршили як прибуток, так і рентабельність. У 1 півріччі 2015 р. прибуток «Метінвеста» в Україні скоротився майже вдвічі до АППГ, до \$741 млн. Для аналізу обсягів виробництва залізородної продукції були взяті дані на основі таблиці з офіційного сайту компанії [4].

Продаж залізородної продукції в Україні знизився, оскільки низка ключових клієнтів «Метінвеста» значно зменшила обсяги виробництва внаслідок ескалації конфлікту в другій половині 2014 р. У результаті частка продажів в Україні скоротилася на 4 п. п. порівняно з аналогічним періодом минулого року, до 20% від консолідованої виручки.

На жаль, найбільші виробники сталі – Єнакіївський металургійний завод та вугільне об'єднання «Краснодонвугілля» – сьогодні знаходяться у зоні АТО, і саме цей фактор становить перешкоду для компанії в можливості користування власною сировиною [5]. Бойові дії в Донецькій області призвели до зниження завантаження комбінату «Донецьксталь», а також Єнакіївського металургійного заводу. На українському ринку склався серйозний дефіцит коксованого вугілля. Через це компанія витрачає великі кошти на закупівлю сировини на ринках США, Австралії та Канади. Виникають складності у металургійних комбінатів, збільшується собівартість металопродукції. Ще одним негативним фактором, через який підприємство не може забезпечити себе належним відсотком сировини, є руйнування залізничного шляху.

Заводи в зоні АТО не припиняють свою виробничу діяльність, але більшість контрактів анульовано, стрімко знизився обсяг виготовленої продукції. Через нестабільну ситуацію у країні стало неможливо працювати з Донецькою областю. Значно скорочуються робочі місця, тому для вирішення проблеми один із комбінатів компанії «Метінвест», а саме ЦГЗК, займається пошуком нових споживачів, з якими можна укласти договір. Сьогодні укладено дого-

Таблиця 1

Обсяги виробництва компанії «Метінвест»

Продаж	ІП 2014		ІП2015		Зміни		
	US\$ млн.	% від приб.	US\$ млн.	% від приб.	US\$ млн.	%	пп від приб.
Разом	3650	100%	6 023	100%	- 2 373	-39%	0
Україна	741	20%	1 455	24%	-714	-49	-4
Європа	1 256	34%	1 628	27%	-372	-23	7
Ближній Схід і Північна Африка	725	20%	1 163	19%	-478	-38	1
СНГ (крім України)	281	8%	544	9%	-263	-48	-1
в т.ч. Росія	189	5%	380	6%	-192	-50	-1
Південно - Східна Азія	527	14%	933	15%	-407	-44	-1
Північна Америка	89	2%	212	4%	-124	-58	-1
Інші регіони	32	1%	88	1%	-55	-63	-1

вір із Китаєм, незважаючи на високу конкуренцію з боку Індії та Туреччини. Центральний гірничо-збагачувальний комбінат виграв тендер на постачання своєї продукції. Висока якість товарів дала змогу укласти договір на три роки і тим самим забезпечити роботу.

Металургійні комбінати в Маріуполі не можуть вийти на стовідсоткове завантаження виробничих потужностей, і причина такого становища не тільки економічна криза, а й нестача грошових коштів у компанії.

До низки негативних факторів стосовно залізничних перевезень слід віднести:

– простій залізничних вагонів: на транспортування і доставку товарів встановлюється конкретний час у договорах, якщо втрачається час на навантаження вагонів та затримання продукції в дорозі, з даною компанією анулюють контракт; простій вагонів почне призводити до штрафів, які підприємство повинно сплатити залізничній дільниці;

– несвоєчасну поставку вагонів, що призведе до зриву строків поставки готової продукції по договорах та штрафним санкціям із боку потенційних споживачів;

– некоректне оформлення документації, що призведе до затримання продукції на митницях;

– несправні вагони, що призводить до втрати чи псування продукції під час транспортування;

– високі ціни на газ та вантажопотік, що призведе до збільшення цін на залізничні послуги;

– використання дизельного залізничного транспорту неефективне, доцільним буде

перехід на електротяги, це дасть змогу значно зменшити собівартість продукції за рахунок різниці ціни дизельного пального та електроенергії [6].

Альтернативою вирішення проблеми компанії «Метінвест» може стати включення у договорах із залізницею конкретних вимог стосовно поставки якісних залізничних вагонів та відновлення залізничного парку, а також у разі несвоєчасної поставки залізничних вагонів або неякісних виставляти штрафні санкції залізниці. Підприємствам концерну «Метінвест» слід переходити на електротягу. Стосовно вантажопотоку товарів у Донецьку область доцільно додати морську логістику. Шляхом морської логістики до порту Маріуполя матимуть змогу надходити кораблі з належною сировиною та продукцією для забезпечення робочого процесу на комбінатах компанії «Метінвест», а також для вивезення готової продукції на ринки зарубіжних країн. Для забезпечення зниження зайвих витрат підприємства слід використовувати відвантаження продукції за рахунок транспорту споживача.

Висновки з цього дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Проаналізувавши транспортну логістику на території України, можна зробити висновок, що даному підприємству необхідно:

– застосовувати різні види наземного і морського транспорту, щоб повністю забезпечити себе сировиною;

– застосовувати різні види транспорту, тоді компанія зможе своєчасно збувати готову продукцію.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Устенко М.О. Основні проблеми транспортної логістики. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2010. № 29. С. 2–5.
2. Дикань В.Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2006. № 13. С. 13–20.
3. Зайончик Л.Г. Транспортно-логістичні системи містоутворюючих підприємств: особливості формування і розвитку: тези доповідей; Національний транспортний університет. К., 2006.
4. Офіційний сайт компанії «Метінвест». URL: <https://www.metinvestholding.com/ru>.
5. Неруш Ю.М., Саркисов С.В. Транспортна логістика. М.: Юрайт, 2015. 351 с.
6. Міротіна Л.Б. Транспортна логістика і логістика транспорту. М.: МГАДІ(ТУ), 2013. 235 с.
7. Металургійні компанії України в умовах кризи. URL: <https://www.metalika.ua>.
8. Логістика: тренінг і практикум: навч. посіб. / Б.А. Анікін, В.М. Вайн, В.В. Водянова та ін. Москва, 2014.
9. Міжнародні аспекти логістики: навч. посіб. / В.І. Воронов, А.В. Воронов, В.А. Лазарєв, В.Г. Степанов. Владивосток: ВДУЕС, 2002. 168 с.
10. Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом України; 2-е вид., перероб. і доп. Дніпропетровськ: ДПТ, 2013. 259 с.