

Andrii Gukaliuk

Lwowski Uniwersytet Narodowy im. Iwana Franki

Оценка эффективности логистического управления международной торговлей в Украине

Резюме

В статье анализируются вопросы логистического управления в сфере международной торговли в условиях постоянных изменений внешней среды. Проведено исследование логистических аспектов регулирования сферы международной торговли, а также дана оценка ключевых показателей логистики Украины на основе международных рейтингов. Выявлены приоритетные направления развития логистического потенциала Украины в системе внешнеэкономических связей. Особое внимание уделено исследованию влияния индикаторов, которые являются ключевыми при измерении эффективности международной торговли. Сделан вывод, что логистика в Украине развивается в соответствии с мировыми тенденциями, осуществляет значительное влияние на экономический потенциал страны, стимулирует развитие смежных, взаимосвязанных и взаимодополняющих отраслей, является отражением конкурентоспособности украинского государства в мире. При этом Украина должна стремиться улучшить свой рейтинг логистической эффективности с последующей интеграцией в международную систему распределения товарных потоков.

Ключевые слова: логистическое управление, таможенные процедуры, цепь поставок, индикаторы международной торговли, индекс эффективности логистики.

Коды JEL: F4

Введение

Сегодня ни одна страна мира не является полностью экономически изолированной, поскольку экономики стран взаимосвязаны во многих аспектах. Эта связь принимает форму международного движения товаров, услуг, трудовых и инвестиционных ресурсов, технологий и даже предприятий. Невозможно проводить национальную экономическую политику без учета ее влияния на экономики других государств. В условиях постоянных изменений во внешней среде возникает вопрос о важности анализа ключевых показателей конкурентоспособности государств и об определении приоритетов в развитии логистики международной торговли. Проблемами развития украинского логистического управления занимаются такие украинские ученые как А. Гаджинский, Е. Крикавский, О. Тридид, Н. Чухрай. Среди зарубежных ученых следует отметить работы Д. Бауерсокса, Д. Клосса, Дж. Стока, Д. Ламберта.

Методология оценки состояния внешней среды деятельности предприятий является предметом исследования многих научных учреждений и организаций, которые предлагают различные подходы и методы. Для возможности сравнения состояния конкурентной среды в странах мира результаты оценки представляются в виде международных рейтингов.

Среди организаций, которые занимаются исследованием состояния конкурентной среды и определением факторов, которые на него влияют, главное место занимают: Всемирный экономический форум (The World Economic Forum), Организация экономического сотрудничества и развития (The Organisation for Economic Cooperation and Development), Всемирный банк (The World Bank), Международная финансовая корпорация (International Financial Corporation), Всемирная торговая организация (The World Trade Organization), Конференция ООН по торговле и развитию (United Nations Conference on Trade and Development). Часть этих организаций ежегодно формирует международные рейтинги, которые являются информационной основой исследования.

Целью исследования в данной статье является определение реального состояния политики по упрощению процедур международной торговли в Украине и оценка эффективности логистического управления на основе международных рейтингов, с последующим определением проблем и приоритетных направлений развития логистического потенциала Украины.

Логистические аспекты процесса регулирования международной торговли

В условиях глобализации, становления и развития рыночных отношений особое значение приобретает интеграция экономики Украины в мировую экономическую и финансовую системы. Растущая важность торговли и транспорта приводит к поиску интегрированных способов реализации мер по упрощению процедур международной торговли. Согласно определению ЕЭК ООН и Центра Организации объединенных наций по упрощению процедур торговли и электронных деловых операций (СЕФАКТ ООН), упрощение процедур торговли – это «упрощение, стандартизация и гармонизация процедур и сопутствующих информационных потоков, необходимых для движения товаров от продавца к покупателю и для осуществления оплаты». К этому следует добавить и автоматизацию торговых процедур и потоков информации, которые приобретают все большее значение. Такое определение предполагает, что не только физическое перемещение товаров имеет важность в цепи поставки, но и сопутствующие информационные потоки. Упрощение процедур торговли имеет больший спектр, чем меры в пунктах пропуска или таможенные процедуры, поскольку они охватывают реформы и совершенствование процессов и процедур торговли в течении всей международной цепи поставок. Препятствия для торговли наиболее негативно влияют на экспорт тех товаров, которые не относятся к основным экспортным позициям, а также

на деятельность малых и средних предприятий и других участников логистической цепочки.

Соглашение Всемирной торговой организации (ВТО) по упрощению процедур торговли от 7 декабря 2013 г., пересмотренная Киотская конвенция Всемирной таможенной организации, рекомендации Европейской экономической комиссии ООН относительно процедур торговли и другие международные акты описывают действенные инструменты в данной сфере. Они прежде всего включают: автоматизацию торгового документооборота; анализ и упрощение бизнес-процессов; электронное таможенное декларирование и очистки; „единое окно”, портовые сообщества и другие передовые системы межведомственного обмена торговой информацией; комплексное управление границей; анализ, профилирование и лучшее управление рисками.

Особое значение для развития логистического управления во внешнеэкономической деятельности приобретает внедрение механизма национального „единого окна” (ЕО), который позволяет повысить эффективность международной торговли. „Единое окно” способствует прозрачности торговли, а правила и процедуры - четко определены и автоматизированы. Чем быстрее осуществляются торговые потоки, чем меньше барьеров и расходов - тем больше поступлений в бюджет, здоровый и привлекательный инвестиционный климат. Основной акцент в данном случае делается на дематериализации торговых процедур, что приводит к большей эффективности торговых операций и контроля, а также к ликвидации субъективности в процессе международной торговли.

Экономическая политика в Украине в течение последних нескольких лет указывала на необходимость упрощения таможенных процедур в процессе реализации положений нового Таможенного кодекса. Последний разработан с учетом положений Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур, Конвенции о временном ввозе, Таможенного кодекса ЕС. Государство, как наиболее мощный институциональный агент, балансирует интересы всех участников таможенных правоотношений - собственные фискальные интересы, интересы субъектов внешнеэкономической деятельности, граждан, работников и руководства таможенной службы, потребителей на внутреннем рынке. Разработка показателей оценки эффективности в этом направлении предусматривает различные методические подходы (Касперович (2014):

- *экономический блок или таможенная политика* – эффективность тарифных и нетарифных мер регулирования международного товародвижения. Среди показателей данного блока выделяют динамику экспорта/импорта, показатели выявления контрабанды и фальсификата, защиты интеллектуальной собственности при пересечении таможенной границы, поступления таможенных сборов и налогов в государственный бюджет;
- *административный блок или таможенные процедуры* – администрирование и контроль. Предусмотрено определение таких традиционных показателей как „время прохождения таможенных процедур” и „количество необходимых документов” для осуществления экспорта/импорта, которые должны сравниваться с ев-

ропейскими стандартами. Упрощение, оптимизация и автоматизация процессов важны в контексте реализации клиентоориентированного подхода в процессе повышения качества предоставления услуг таможенными органами;

- *организационный блок* – включает таможенную безопасность и риск-менеджмент; эффективность использования кадрового потенциала и управленческой вертикали.

Следует заметить, что система регулирования в Украине в последние годы находится в стадии активных преобразований с целью создания современных и универсальных инструментов таможенного контроля. В частности, в 2010 г. руководством Государственной таможенной службы Украины была принята Концепция реформирования деятельности таможенной службы Украины – „Лицом к людям”, в которой были утверждены основные направления реформирования таможенной системы, в частности: оптимизация и совершенствование структуры таможенных органов; упрощение таможенных процедур; совершенствование организации таможенного контроля в пунктах пропуска; содействие транзиту; совершенствование законодательства, регламентирующего таможенное дело; усовершенствование системы налогообложения; содействие международной деятельности; развитие электронной таможни; совершенствование инфраструктуры (Новікова Ковальчук 2013).

Значение эффективности таможенных процедур отображает качество выполнения таможенных формальностей при осуществлении таможенного контроля и таможенного оформления в соответствии с передовой мировой практикой. Поэтому процесс оценки должен предусматривать необходимость смещения приоритетов в направлении исследования эффективности создания благоприятных условий для осуществления внешнеэкономической деятельности. В связи с этим ключевым приоритетом трансформации процесса оценки эффективности деятельности таможенных органов должно стать повышение прозрачности системы, публичный характер формирования сведений о результатах оценки эффективности и разработка механизма мониторинга эффективности деятельности таможенных органов со стороны бизнес-сообщества (Рудніченко, Царенко 2014).

Торговые отношения между государствами требуют принятия мер по обеспечению более быстрого оформления и контроля товаров. Задержки в перемещении товаров между странами очень часто связывают с процессуальными и документальными требованиями таможенной администрации. Возникает логичный вопрос о принятии мер для контроля времени выпуска товаров. Всемирная таможенная организация разработала Руководство по измерению времени, необходимого для выпуска товаров (WCO Time Release Studies - TRS), а также программное обеспечение TRS-Online в сотрудничестве со Всемирным банком. Общая цель такого исследования заключается в определении места и содержания существования проблем в процессе перемещения товаров и оценке таможенных процедур.

С целью определения времени, необходимого для выпуска товаров, определяют (Прус 2014):

- время между прибытием товаров на границу и их выпуском за пределы таможенной зоны;
- среднее время, необходимое для выпуска товаров таможенным органам, с четким выделением пунктов пропуска, таможен, типа перевозок, таможенного режима;
- среднее время, необходимое для выпуска товаров, требующих вмешательства других государственных учреждений;
- среднее время, необходимое для выпуска заявленных товаров; товаров, перевозимых таможенным транзитом и товаров, которые быстро портятся;
- среднее время, необходимое для выпуска товаров, по которым сработала система управления рисками и определила соответствующие формы таможенного контроля.

По разным данным участникам внешнеэкономической деятельности приходится иметь дело с многочисленными административными барьерами. Ключевые препятствия можно сгруппировать по следующим основным направлениям:

- *время на экспорт* (большое количество контрольных процедур, некоторые из которых дублируются; не стандартизирована практика таможенного оформления; нецелесообразность дублирования оригиналов подтверждающих документов или повторных данных);
- *расходы на экспорт* (недостаток информации, предоставленной субъектам внешнеэкономической деятельности; непонятная информация о документации и процедурах, которые необходимы для импорта и экспорта товаров; сложность процедур, ведущих к использованию специализированных посредников, применяемые внутренние сборы);
- *правовые проблемы*, которые могут возникнуть в результате несовершенного законодательства или толкования положений и распоряжений органов власти;
- *информационные проблемы*, которые обычно возникают из-за отсутствия прозрачности информации. Такие препятствия включают недостаток информации, предоставленной субъектам, и требования по необходимости соответствующей документации при определенных процедурах;
- *проблемы реализации*, возникающие в процессе осуществления торговых процедур и которые включают вышеперечисленные расходы и преграды.

В сфере логистики международной торговли важными показателями являются время погрузки-разгрузки и таможенной очистки, а также стоимость перевозки. Поэтому возникает вопрос о важности оценки ряда ключевых индикаторов эффективности логистического управления при осуществлении внешнеэкономической деятельности.

Наиболее популярным международным рейтингом оценки простоты осуществления предпринимательской деятельности в странах мира в последние годы является индекс „Ведение бизнеса” (Doing Business) Всемирного банка и Международной финансовой корпорации. Каждый индикатор рейтинга имеет определенные показатели, в частности показатели затрат времени, материальных затрат на проведение определенных операций, так и специфические показатели оценки каждой исследуемой сферы. Общий индекс базируется на десяти внутренних индикаторах: открытия бизнеса;

получения разрешений на строительство; подключения к системе электроснабжения; регистрация собственности; получение кредита; защита инвесторов; налогообложение; индекс международной торговли; обеспечение выполнения контрактов; решения проблем неплатежеспособных предприятий (закрытие предприятий).

Индикаторы международной торговли в индексе „Ведение бизнеса” (Doing Business) Всемирного банка (Doing Business 2014) показывают время и стоимость (за исключением пошлины), связанные с экспортом и импортом морским транспортом, а также количество документов, необходимых для завершения сделки. Эти индикаторы обычно используются в качестве ключевых при измерении достижений упрощения процедур торговли – то есть чем более трудоемкие и дорогие экспортные и импортные операции, тем труднее для местных предприятий быть конкурентоспособными и получать доступ на международные рынки.

Индикаторы логистической эффективности: состояние и перспективы

Интеграция Украины в качестве полноценного участника международных торговых отношений предопределяет оценку эффективности международной торговли и логистического управления на основе общепринятых в мировой практике индексов.

В 2014 году Украина занимала 148 место среди 189 стран по индикаторам международной торговли по индексу „Ведение бизнеса” (Doing Business) Всемирного банка. Согласно с индикаторами „Ведение бизнеса 2014/2013” в Украине экспорт стандартного контейнера товаров требует 6-ти документов, занимает 29/30 дней и стоит 1930/1865 долларов США. Импорт контейнера требует 8 документов, занимает 28/33 дня, расходы 2505/2155 долларов США. Статистические данные представлены в таблице 1.

Таблица 1

Индикаторы международной торговли Украины в соответствии с индексом „Ведение бизнеса” (Doing Business) Всемирного банка

Индикаторы	2011	2012	2013	2014
<i>Международная торговля (рейтинг)</i>	<i>139</i>	<i>140</i>	<i>145</i>	<i>148</i>
Документы для экспорта (количество)	6	6	6	6
Время для экспорта (дней)	31	30	30	29
Стоимость экспорта (USD/контейнер)	1 560	1 865	1 865	1 930
Документы для импорта (количество)	8	8	8	8
Время для импорта (дней)	36	33	33	28
Стоимость импорта (USD/контейнер)	1 580	2 155	2 155/2 455	2 505

Doing Business 2014.

В 2013 году время, необходимое на осуществление всех формальностей импорта, составило 33 дня, а операции, необходимые для экспорта занимают 30 дней. В среднем для всех государств - членов Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) время этих процедур составляет 10 дней, а для стран ЕС в среднем это время составляет 11 дней, хотя Эстония имеет лучший показатель - 6 дней. Это говорит о том, что у Украины есть потенциал для снижения времени на осуществление процедур экспорта и импорта.

Если Украина сократит только стоимость и время, затрачиваемое на экспорт/импорт на 50%, то ее рейтинг улучшится с 148 места на 87 место. По данным Всемирного банка в среднем экспорт одного контейнера из Украины стоит 1930 долларов США, по сравнению с суммой 1040 долларов США в Греции, 1005 долларов США в Великобритании и 725 долларов США в Швеции. Средняя стоимость по всем странам-членам ЕС составляет 1009 долларов США, а ОЭСР - 1070 долларов США. Стоимость импорта еще выше, и она значительно возросла в Украине с 2011 года (Проект ... 2015).

С 2012 года, после принятия нового Таможенного кодекса, процент физического контроля снизился с 19% (в начале 2012 года) до, примерно, 5,6% (в октябре 2012 года), что является относительно низким процентом физического контроля. Для сравнения, физический или документальный контроль в Греции составляет 46%, но некоторые страны-члены ЕС проводят менее 5% контроля.

Как показывают последние результаты исследования по состоянию на начало 2015 года, прослеживается улучшение позиций Украины в рейтинге условий „Ведение бизнеса” (Doing Business-2015), которое произошло благодаря упрощению процесса уплаты налогов с введением электронной системы представления деклараций и уплаты единого социального налога. Украина поднялась на 16 позиций, по сравнению с прошлогодним общим показателем с 112-го на 96-е место. Повышение позиции Украины в рейтинге – это определенный сигнал о положительных изменениях в международных оценках ее бизнес-климата, хотя подобное улучшение вряд ли можно считать достаточным. В то же время, подчеркивается, что исследование Всемирного банка не учитывает все аспекты предпринимательской среды, которые важны для предприятий и инвесторов. Например, оно не производит оценку качества управления фискальной системой, других аспектов макроэкономической стабильности, уровня квалификации рабочей силы или устойчивости финансовой системы и других.

Учитывая это, автором исследования предлагается улучшить деятельность в сфере международной торговли посредством следующих ключевых показателей:

1. Сократить до 10-14 дней время для экспорта.
2. Снизить стоимость экспорта на 20%.
3. Снизить долю физического и документального контроля к показателю менее 5%.

Ключевые индикаторы необходимо измерять поквартально с целью последующего их анализа. Следует сосредоточивать внимание на острых проблемах, требующих немедленного решения:

- отсутствие координации и интеграции участников в цепях поставок;

- разрывы в цепи транзитных поставок;
- оперативные ограничения, которые касаются разбросанной схемы расположения терминала и грузовой станции, необходимости проходить долгий путь логистических операций (например, сквозная система складирования (кросс-докинг), последующее сортировки в грузовых поездах); внутренние перевозки и другие услуги не соответствуют международным стандартам;
- другие ограничения по упрощению процедур торговли для окончательного оформления и транзита (Проект ... 2015).

Каждая страна в мире имеет свои особенности в организации логистической и таможенной инфраструктуры. Для оценки развития логистической системы различных стран и их сравнения специалистами Всемирного банка был разработан индекс эффективности логистики (*Logistics Performance Index, LPI*). Данный индекс измеряет эффективность по всей цепи поставки логистических услуг в стране и дает оценку с двух уровней: государственного и международного. Чем выше показатель индекса страны, тем более развитой является ее логистическая система. Индекс эффективности логистики предполагает, что таможенные реформы, лучшее управление границами и улучшение инфраструктуры оказывают существенное влияние на логистику (Фігун, Білошевська 2014). Ученые считают этот индекс сильным индикатором роста международной торговли. Оценка логистической эффективности осуществляется по показателям, которые можно разделить на две основные категории:

- первая категория – сферы регуляторной политики с указанием основных вкладов в развитие цепей поставок (таможенный контроль, инфраструктура, процессы обслуживания);
- вторая категория – эффективность цепей поставок (сроки выполнения заказов, объемы международных перевозок, выявления и отслеживания грузов).

Эксперты отмечают, что индекс эффективности логистики (LPI) позволяет определить страны, которые опережают или отстают в развитии логистики. По оценкам специалистов, логистическая система Украины неизменно прогрессирует, ярко демонстрирует динамику национального индекса эффективности логистики. Так, в первом рейтинге LPI в 2007 году Украина занимала 73 место среди 150 стран мира (индекс LPI – 2,55). В 2012 году Украина заняла 66 место с рейтингом 2,85.

В 2014 году Украина расположилась на 61 месте с рейтингом 2,98 (Таблица 2). Среди стран СНГ и Балтии по показателю индекса эффективности логистики (LPI) лидирует Латвия (36 место), затем - Эстония (39), Литва (46), Украина (61), среди стран-соседей – Польша (31), которая является определенным идеалом для Украины (Хвищун, Якимів 2014).

Наиболее развитым компонентом украинской системы логистики является своевременность поставок грузов (3,51), а наименее развитым – качество торговой и транспортной инфраструктуры (2,65).

Комплексный анализ эффективности логистики с помощью индикаторов индекса эффективности логистики позволяет сосредоточить внимание на важных участках

логистического управления, а именно: транспортной инфраструктуре; сфере доступа к информационно-коммуникационным технологиям; улучшении логистического обеспечения; эффективности работы таможенной службы; усовершенствовании сервисных реформ; содействии в развитии региональных коридоров; усовершенствовании инструментов по управлению национальными базами данных.

Таблица 2

Индикаторы индекса эффективности логистики (LPI) Украины в 2014 г.

Индикаторы индекса эффективности логистики	Ранг	Оценка
<i>Индекс эффективности логистики (LPI)</i>	61	2,98
Эффективность работы таможенной службы	69	2,69
Качество торговой и транспортной инфраструктуры	71	2,65
Простота в организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам	67	2,95
Качество и компетентность логистических услуг	72	2,84
Возможность отслеживания и контроля грузов	45	3,20
Своевременность поставки грузов	52	3,51

Connecting to compete 2014.

В 2010 году исследовательский институт „Transport Intelligence” (Великобритания) разработал *индекс развития рынка логистики в странах с развивающейся экономикой (Emerging Market Logistics Index)*. Этот индекс отражает степень привлекательности логистического рынка для иностранных инвестиций. Общий показатель индекса определяется на основе трех промежуточных показателей: размер и динамика развития рынка, рыночная совместимость, развитие транспортных коммуникаций (Хвищун, Якимів 2014).

Согласно отчету в 2013 году из стран СНГ, присутствующих в рейтинге, Россия занимает 7 место, Казахстан 18 позицию, Украина – 20 место. В 2014 году Украина заняла 27 место с общим значением индекса – 4,71. Среди субиндексов лучшим является „Рыночная совместимость” – 6,58; „Развитие транспортных коммуникаций” соответствует значению 4,57, а „Размер и динамика развития рынка” составляет 4,03 (Agility... 2014).

Среди ключевых проблем, с которыми сталкиваются страны с развивающейся экономикой, экспертами были выделены следующие: низкая транспортная инфраструктура; наличие коррупции; сложность таможенных процедур; правительственная политика государств; трудности в создании и ведении бизнеса; гарантии национальной безопасности; сложность в процедурах репатриации прибыли за границу; несовершенство информационная инфраструктура; проблемы по защите прав человека и географическое расположение. Для Украины, учитывая вышеперечисленные препятствия, степень привлекательности логистического рынка напрямую зависит от ка-

чества транспортной инфраструктуры, преодоление коррупции, обеспечения гарантий национальной безопасности и взвешенной правительственной политики в сфере регулирования в стране.

Согласно исследованиям Всемирного экономического форума выделяют еще один важный индекс – индекс содействия международной торговле (*The Global Enabling Trade Index, ETI*). Он основывается на комбинации статистических данных международных и национальных организаций, а также на результатах глобального опроса бизнес-руководителей. Индекс измеряет политику государств и эффективность работы учреждений в сфере ведения международной торговли и развития экономического сотрудничества. Исследования показывают, насколько государственные институты, политика и инфраструктура способствуют свободному передвижению товаров через границы к местам назначения (Очерет, Булана 2014).

По оценкам экспертов, Украина в 2014 году согласно Индексу содействия международной торговле заняла 83 место. Проанализируем ключевые показатели открытости экономики страны и основные факторы, которые влияют на осуществление экспорто-импортной деятельности (Таблица 3, Рисунок 1).

Таблица 3

Индикаторы индекса содействия торговле (*Enabling Trade Index*) Украины в 2014 г.

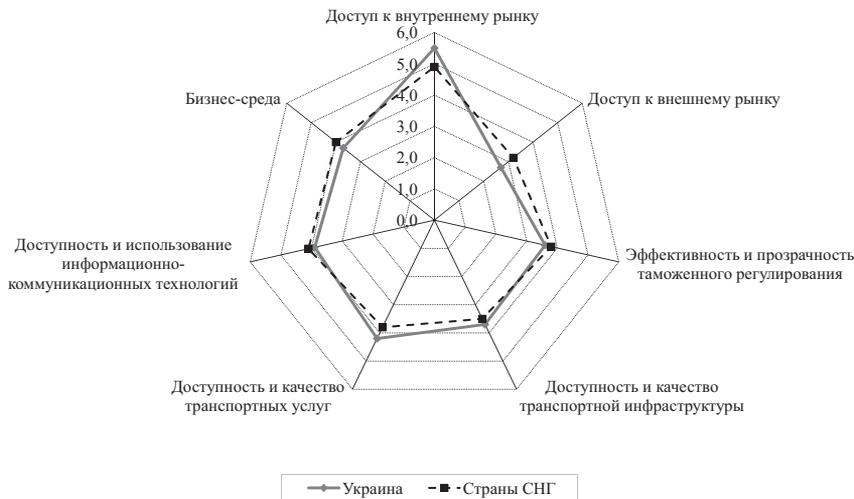
Субиндексы и компоненты индекса содействия торговле (ETI)	Ранг	Оценка
Индекс содействия торговле (<i>Enabling Trade Index</i>) 2014	83	3,8
Субиндекс А: Доступ к рынкам (25%)	38	4,1
Компонент 1: Доступ к внутреннему рынку	22	5,5
Компонент 2: Доступ к внешнему рынку	61	2,7
Субиндекс В: Административное управление на границах (25%)	100	3,6
Компонент 3: Эффективность и прозрачность таможенного регулирования	100	3,6
Субиндекс С: Транспортная и коммуникационная инфраструктура (25%)	61	3,9
Компонент 4: Доступность и качество транспортной инфраструктуры	55	3,7
Компонент 5: Доступность и качество транспортных услуг	61	4,2
Компонент 6: Доступность и использование информационно-коммуникационных технологий (ИКТ)	70	3,9
Субиндекс D: Среда ведения бизнеса (25%)	103	3,7
Компонент 7: Бизнес-среда	103	3,7

The Global Enabling Trade Report 2014.

Учитывая исследования, к слабым сторонам для Украины в сфере международной торговли и экономической интеграции относятся неблагоприятная бизнес-среда (3,7) и неэффективность регулирования (3,6), что вызвано значительными изменениями и неопределенностью в стране. Украина заняла 22 место по доступу на внутренний

рынок (импорт), а доступ к внешним рынкам (экспорт) оценен 61-м местом, соответственно. К числу наиболее острых факторов, сдерживающих экспортно-импортную деятельность, относятся: доступ к финансированию для ведения торговой деятельности; несоответствие производственных технологий; технические требования и стандарты, действующие за рубежом; доступ к импортным производственным ресурсам по конкурентоспособным ценам; сложность экспортно-импортных процедур; тарифные барьеры; коррупция и хищения; высокие расходы или задержки, вызванные внутренними и международными перевозками; неподходящая телекоммуникационная инфраструктура.

Рисунок 1
Субиндексы индекса содействия торговле (ETI)



Следующий важный индекс – Таможенный индекс Европейской бизнес-ассоциации (*European Business Association, EBA*), который определяется представителями *EBA* и рассчитывается на основе регулярного мониторинга оценок эффективности работы таможенной службы Украины.

Индекс представляет собой набор из следующих 4-х показателей оценки таможенных процедур среди компаний, которые взаимодействовали с таможенной системой: среднее число дней, которые были потрачены на таможенное оформление одной партии товара; процент физических проверок товаров, общее число отказов по применению первого метода определения таможенной стоимости (доля от общего числа таможенных деклараций, %); среднее количество документов на одну партию (Очерет, Булана 2014). В 2012 году нововведением при оценке таможенного индекса стал вывод

интегрального индекса и дополнительное исследование факторов. К таким факторам относятся практическое использование системы электронного декларирования, оценка уровня коррумпированности и бюрократизации таможенных органов, а также диагностика применения нового Таможенного кодекса.

Таможенный индекс „Европейской бизнес-ассоциации”, ЕБА, во втором полугодии 2012 г. оценил легкость прохождения таможенных процедур и эффективность контролирующих органов на границе всего в 3,06 балла из 5 максимально возможных. Однако в середине 2012 года была получена еще более низкая оценка – 2,84 балла. В первом полугодии 2013 г. таможенный индекс составил 2,81 балла. Минимальное значение индекса прослеживается в показателе „Продолжительность проверок” и составляет 1,83.

Учитывая изменения, которые происходят в Украине в сфере международной торговли, таможенный комитет Европейской бизнес-ассоциации определил приоритеты на 2015 год:

- представительство и защита интересов бизнес-сообщества в таможенной сфере;
- совершенствование таможенного законодательства в соответствии со стандартами ВТО/СМО и ЕС;
- налаживание эффективного диалога с Министерством по доходам и сборам Украины по таможенным вопросам;
- сотрудничество с органами доходов и сборов для налаживания эффективной системы электронного таможенного декларирования.

Оценка эффективности логистики международной торговли невозможна без пересмотра транспортной системы в Украине. В наше время стратегия развития транспортной инфраструктуры должна способствовать усилению трех направлений развития транспортного сектора: модернизации инфраструктуры, оптимизации управления и внедрению новейших технологий. Это, в свою очередь, приводит к обеспечению безопасных, надежных, эффективных и полностью интегрированных транспортных операций и инфраструктуры для поддержки социального и экономического развития на основе минимизации затрат.

Следует отметить, что в последние годы в Украине начали уделять значительное внимание международным рейтингам и позициям в них страны. Так, 12 июня 2013 г. был издан Указ Президента Украины „О неотложных мерах по ускорению осуществления экономических реформ” № 327/2013 (Указ Президента України...), согласно которому Кабинету Министров Украины было поручено ускорить осуществление мероприятий по улучшению условий ведения бизнеса. Основной целью реализации этого указа было улучшение условий для ведения бизнеса, совершенствование государственного надзора (контроля) в сфере хозяйственной деятельности, ускорение реформирования сферы предоставления административных услуг. Таким образом, можно смело утверждать, что логистика в Украине развивается в соответствии с мировыми тенденциями, осуществляет значительное влияние на экономический потенциал страны, стимулирует развитие смежных, взаимосвязанных и взаимодополняющих отраслей, является отражением конкурентоспособности украинского государства в мире.

Заклучение

Несмотря на определенную субъективность исследования эффективности логистики по методологии Всемирного банка, можно выделить ряд основных проблем развития логистики в Украине.

Среди них стоит выделить следующие:

- недостаточный уровень инвестиций в развитие инфраструктуры;
- несформированность трехсторонней логистики 3PL (Third Party Logistics), которая предоставляет комплекс логистических услуг от доставки и адресного хранения до управления заказами и отслеживания движения товаров;
- отсутствие системного интегратора уровня 4PL (Fourth Party Logistics), который позволяет решать задачи, связанные с планированием, управлением и контролем всех логистических процессов, с оптимизацией логистических цепей в целом;
- несовершенство таможенного и других видов контроля на внешней границе;
- отсутствие нормативно-правового регулирования;
- отсутствие на национальном уровне статистического учета показателей развития логистики;
- недостаточная интегрированность в логистическую систему ЕС.

Приоритетные направления развития логистического потенциала Украины должны базироваться на следующих принципах: модернизация инфраструктуры; совершенствование транспортно-таможенных технологий; развитие складской недвижимости; развитие мультимодальных перевозок; применение единых тарифов; организация ускоренного продвижения грузопотоков внешнеторговых и транзитных грузов за счет концентрации и маршрутизации; улучшение взаимодействия различных видов транспорта в транспортных узлах; создание единого информационного поля для всех участников логистического процесса.

Украина должна стремиться улучшить свой рейтинг логистической эффективности с последующей интеграцией в международную систему распределения товарных потоков.

Библиография

- Agility Emerging Markets Logistics Index 2014* (2014), Transport Intelligence, <http://www.agility.com/Agility%20Emerging%20Markets%20Logistics%20Index%202014.pdf>. [доступ 24.03.2015].
- Connecting to compete 2014*. Trade logistics in the global economy. The logistics performance index and its indicators: The International Bank for Reconstruction and Development The World Bank (2014), <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/LPI2014.pdf>. [доступ 16.03.2015].
- Doing Business 2014 (2014), *Understanding regulations for small and medium-size enterprises: The World Bank, the International Finance Corporation*, <http://www.doingbusiness.org/Doing%20Business/.DB14-Full-Report.pdf>. [доступ 20.03.2015].

- The Global Enabling Trade Report 2014* (2014), The World Economic Forum, http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalEnablingTrade_Report_2014.pdf [доступ 23.03.2015].
- Бауэрсокс Д. Дж., Клосс Д. Дж. (2001), *Логистика. Интегрированная цепь поставок*: [перев. с англ.] Logistica Management, Москва: Олимп-Бизнес.
- Касперович Ю. В. (2014), *Формування системи показників оцінювання ефективності у митній справі*. Збірник тез науково-практичної заочної конференції. Хмельницький Державний науково-дослідний інститут митної справи.
- Крикавський Є. В. (2004), *Логістика. Для економістів: Підручник*, Львів: Видавництво Національного університету "Львівська політехніка".
- Новікова К. І., Ковальчук М. В. (2013), *Проблемні питання державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності в контексті забезпечення конкурентоспроможності держави*. БізнесІнформ. – № 10.
- Олійник Я. Б. (2011), *Міжнародна логістика*, Київ, Обрії.
- Очерет А. Ю., Булана В. В. (2014), *Міжнародні індекси та рейтинги, що характеризують ефективність здійснення митної справи*. Збірник тез науково-практичної заочної конференції. Хмельницький Державний науково-дослідний інститут митної справи.
- Проект Національної стратегії щодо спрощення процедур міжнародної торгівлі України (2015), http://www.singlewindow.org/./Dodatok_12_Proekt_natsionalnoi_strategii.pdf [доступ 10.03.2015].
- Прус Л. Р. (2014), *Вимірювання часу, необхідного для випуску товарів: підхід ВМО*. Збірник тез науково-практичної заочної конференції. Хмельницький Державний науково-дослідний інститут митної справи.
- Рудніченко Є. М., Царенко В. І. (2014), *Підходи до визначення поняття "ефективність" в митній справі*. Збірник тез науково-практичної заочної конференції. Хмельницький: Державний науково-дослідний інститут митної справи.
- Указ Президента України "Про невідкладні заходи щодо прискорення здійснення економічних реформ" № 327/2013 від 12.06.2013 р., <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/327/2013> [доступ 12.06.2013].
- Фігун Н. В., Білошевська О. Б. (2014), *Індекс ефективності логістики (LPI) як показник конкурентоспроможності та потенціалу країни*. Научные труды ДонНТУ. Серия: экономическая. – № 4.
- Хвищун Н. В., Якимів А. М. (2014), *Ефективність логістики України за методологією Світового Банку*. III Міжнародна науково-практична конференція "Логістичні системи: глобальний, національний, регіональний та локальний виміри" та II Польсько-українська конференція з питань транскордонних транспортних перевезень: тези доповідей науково-практичних конференцій, Луцьк: "Волиньполіграф".

Ocena efektywności zarządzania logistycznego w handlu międzynarodowym na Ukrainie

Streszczenie

W artykule dokonano analizy kwestii zarządzania logistycznego w zakresie handlu międzynarodowego w warunkach ciągłych zmian środowiska zewnętrznego.

Przeprowadzono badanie aspektów logistycznych regulowania dziedziny handlu międzynarodowego oraz ocenę kluczowych wskaźników logistyki na Ukrainie na podstawie rankingów międzynarodowych. Ujawniono priorytetowe kierunki rozwoju potencjału logistycznego Ukrainy w systemie relacji zewnątrzgospodarczych. Szczególną uwagę poświęcono badaniu wpływu wskaźników handlu międzynarodowego, które są kluczowe dla pomiaru efektywności handlu międzynarodowego. Sformułowano wniosek, że logistyka na Ukrainie rozwija się zgodnie z tendencjami światowymi, ma szczególny wpływ na potencjał gospodarczy kraju, stymuluje rozwój pokrewnych, związanych ze sobą i uzupełniających się gałęzi, jest odzwierciedleniem konkurencyjności państwa ukraińskiego na świecie. Przy tym Ukraina powinna dążyć do polepszenia swojego rankingu efektywności logistycznej oraz integracji z międzynarodowym systemem dystrybucji przepływów towarów.

Słowa kluczowe: zarządzanie logistyczne, procedury celne, łańcuch dostaw, wskaźniki handlu międzynarodowego, wskaźnik efektywności logistyki.

Kody JEL: F4

Performance Evaluation of International Trade Logistics Management in Ukraine

Summary

The article analyses the issues of logistics management in the sphere of international trade in the context of permanent changes of the environment. Logistical aspects of international trade management have been studied and evaluation of key logistics indices of Ukraine has been provided on the basis of international ratings. Priority areas in the development of logistics potential of Ukraine in the system of foreign economic relations have been singled out. Particular emphasis has been placed on research of the impact of international trade indices, which are crucial in performance evaluation of international trade. It is concluded that logistics in Ukraine is developing in compliance with world trends; it has a significant impact on economic potential of the country; it promotes growth of allied, interrelated and complementary branches and serves as a reflection of Ukraine's competitiveness in the world. At the same time, Ukraine must strive to improve its logistics performance rating with its further integration into international system of commodity flow distribution.

Key words: logistics management, customs procedures, supply chain, international trade indices, logistics performance index.

JEL codes: F4

Artykuł nadesłany do redakcji w kwietniu 2015 roku

© All rights reserved

Afiliacja:

dr Andrii Gukaliuk

Lwowski Uniwersytet Narodowy im. Iwana Franki

Львовский национальный университет

имени Ивана Франко (Украина)

Wydział Ekonomiczny

Katedra Ekonomiki Przedsiębiorstwa

pr. Swobody, 18

79000 Lwów, Ukraina

tel.: +380 32 239 41 28

e-mail: andgu@ukr.net