

УДК 338.47:656

СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ВЗАЄМОДІЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ З ІНФРАСТРУКТУРОЮ УКРАЇНИ

Корнієцький О.В. – к.е.н., декан, Миколаївський факультет
Морського та річкового транспорту Київської державної академії водного
транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

Україна має реальні перспективи у відношенні посилення своєї ролі як транзитної держави. Цьому сприяють об'єктивні фактори – геополітичне положення та наявність потужного транспортного комплексу. Але перспективи інтеграції України в світове господарство та посилення транзитних функцій держави потребують високої якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів та безпеки перевезення пасажирів, збільшення швидкості та зменшення вартості доставки. Це свідчить про високий рівень функціонування українського транспортного комплексу, який по об'єму та тоннажу пасажирських та вантажних перевезень, пропуску та оформленню транзитних вантажів, а також за наявністю крупних магістральних газо- та нафтопроводів, міжнародних енергосистем є одним з провідних у Європі.

Ключові слова: транспортний фактор, інтеграція, транспортна система, транспортний комплекс, експорт транспортних послуг, транспортна інфраструктура, логістична функція.

Корниецкий А.В. Стратегические направления развития взаимодействия транспортно-логистических систем с инфраструктурой Украины

Украина имеет реальные перспективы в отношении усиления своей роли как транзитного государства. Этому способствуют объективные факторы - геополитическое положение и наличие мощного транспортного комплекса. Но перспективы интеграции Украины в мировое хозяйство и усиление транзитных функций государства нуждаются высокого качества, регулярности и надежности транспортных связей, сохранности грузов и безопасности перевозки пассажиров, увеличение скорости и уменьшения стоимости доставки. Это свидетельствует о высоком уровне функционирования украинского транспортного комплекса, по объему и тоннажа пассажирских и грузовых перевозок, пропуску и оформлению транзитных грузов, а также при наличии крупных магистральных газо- и нефтепроводов, международных энергосистем является одним из ведущих в Европе.

Ключевые слова: транспортный фактор, интеграция, транспортная система, транспортный комплекс, экспорт транспортных услуг, транспортная инфраструктура, логистическая функция.

Kornietskiy A.V. Strategic development directions of cooperation of transport-logistic systems with infrastructure of Ukraine

Ukraine has real prospects for strengthening its role as a transit country. This is facilitated by objective factors - geopolitical situation and the presence of powerful transport complex. But the prospects of Ukraine's integration into the world economy and strengthening the functions of transit states need high quality, regularity and reliability of transport links, cargo safety and security of passengers, increase the speed and reduce the cost of delivery. Indicates a high level of functioning of Ukrainian transport complex, in terms of tonnage, and passenger and freight traffic, crossing and clearance of goods in transit, as well as the presence of large oil and gas pipelines, international power system is one of the leading in Europe.

Keywords: transport factor, integration, transport system, transport complex, export of transport services, transport infrastructure and logistics function.

Постановка проблеми. Актуальність розробки полягає в тому, що транспорт з'єднує час та простір, які роз'єднують виробників, покупців та продавців. В економічному плані він послаблює часовий та просторовий розрив між виробництвом та споживанням. Транспортний фактор займає важливе місце в теорії розміщення, у регіональній економіці, в міжнародній економіці та теорії зовнішньої торгівлі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окремі аспекти розвитку транспортної галузі в умовах стратегічного напрямку та взаємодії транспортно-логістичних систем були предметом дослідження багатьох вітчизняних і зарубіжних вчених: Галабурда В.Г., Громова М.М., Диканя В.Л., Зеркалова Д.В., Линдерс М.Р., Медведев В.А., Пашенко Ю.С., Сича Є.М., Уве Зорге, Чернох О.І., Цветова Ю.М. та інші. Проте різні точки зору, які представлено в цих роботах, породжують все більше дискусійних питань. Тому дана проблема вимагає глибшого вивчення.

Постановка завдання. Метою наших досліджень було комплексне дослідження стратегічних напрямків транспортного комплексу та її вплив і взаємозв'язок з транспортно-логістичною системою.

Виклад основного матеріалу дослідження. З інтеграцією України в світове господарство, розвитком торгівельно-економічних зв'язків з іншими країнами значно зростуть надходження платежів за перевезення вантажів різними видами транспорту, за обслуговування та ремонт рухомого складу, а також від різних зборів.

В транспортній системі України, в виконанні нею транзитної ролі важливе значення мають усі ключові складові її транспортного комплексу: автомобільний, залізничний, трубопровідний, водний та повітряний види транспорту.

Автомобільний транспорт домінує у вантажних перевезеннях на короткій дистанції „ від дверей до дверей ”. Він здатний значно диверсифікувати прикордонні перевезення, посилити транзитність держави, забезпечує майже повну гарантію по відношенню до збереження вантажів, а також швидкість та надійність перевезень [1, с. 259].

Міждержавний транзит через українську територію – це великий, але досі нереалізований національний ресурс. Поряд з підвищеною швидкістю доставки, перевагою транзиту через Україну є те, що для його здійснення немає необхідності будувати у великому обсязі нові автомагістралі, транспортні прикордонні переходи та термінали. Існуючі комунікації зберігають достатній запас пропускної спроможності. Фактично Україна вже має працюючу, хоча й не на повну потужність, систему транзитних коридорів, тоді як конкуренти ще повинні створити такі коридори.

Залізничні транспортні коридори мають можливість пропускати потоки поїздів у двічі більше від тих, що виконуються нині. Автомобільні шляхи теж мають резерви пропуску додаткових потоків автотранспортних засобів. Морські порти України можуть переробляти 120 млн. т вантажів на рік. З огляду на резерви провізних та пропускних спроможностей, Україна має всі технічні та технологічні можливості залучити додаткові обсяги транзитних вантажопотоків і завдяки цьому одержати валютні надходження до державного бюджету.

Експорт транспортних послуг – це реальний ресурс, який має Україна для досягнення економічного зростання. Тому одним з основних пріоритетів еко-

номіки має бути розвиток транзитного потенціалу. Однак на транспорт України діє ряд деструктивних факторів, що призводять до втрати позицій на світовому ринку транспортних послуг. Особливо гостро це відчувається на морському та повітряному транспорті, які майже повністю працюють на ринку міжнародних перевезень і неспроможні витримати конкуренцію світового ринку.

Сучасний стан транспортної системи України не відповідає вимогам світового транспортного ринку, в результаті чого наша держава поступово втрачає свій транзитний потенціал.

Володіючи розгалуженою мережею залізничних магістралей, за експлуатаційною довжиною яких посідає 4-е місце в Європі (за винятком Росії) після Німеччини, Франції і Польщі та утримуючи друге місце за обсягом перевезення вантажів, Україна значно відстає від європейських країн за рівнем технічного розвитку транспортного комплексу[2, с. 39].

Технологічні потужності національної транспортної інфраструктури попри застарілість дозволяють щороку перевозити залізницями, внутрішнім водним та автомобільним транспортом і переробляти в портах понад 60-70 млн. тонн та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн. тонн транзитних вантажів. Однак, фактичні обсяги транзиту становлять лише 200 млн. тонн, тобто наявний транзитний потенціал України використовується на 70 відсотків, а на транспорті загального користування (без трубопроводів) - лише на 50 відсотків.

Такі труднощі в реалізації Україною своєї ролі транзитної держави викликані, перш за все, відсутністю тривалий час державної інвестиційної підтримки транспортних галузей, в результаті чого останні втратили свої провізні спроможності.

Впровадження системи інформаційного обслуговування, що здійснювала б зберігання, обробку інформації про вантажі, визначала б потреби в транспортних засобах, забезпечувала б контроль під час проходження вантажів, та організація транспортно-логістичних центрів, які б забезпечували обробку, складування та зберігання вантажів, дозволило б наблизити якість обслуговування вантажів до європейського рівня.

Автомобільний транспорт виступає ключовим елементом транспортної системи України. Автомобільні дороги України не відповідають європейським стандартам щодо багатьох показників, зокрема таких, як: швидкість пересування, навантаження на вісь, забезпеченість сучасними дорожніми знаками і розміткою, необхідною кількістю пунктів технічної та медичної допомоги, харчування і відпочинку, заправки паливом і мастилом, телефонного зв'язку тощо. Практично відсутні дороги I категорії з багаторядним рухом на високих швидкостях. Значного поліпшення потребує матеріально-технічна база організацій, які здійснюють розвиток і обслуговування автомобільної транспортної мережі.

Важливу роль в реалізації Україною функції транзитної держави відіграє і водний транспорт. У даний час гостро постало завдання оновлення флоту - з огляду на значне моральне старіння і фізичне спрацювання суден (понад 15 років), а також їх мало-тоннажність (її середній показник є в 3-5 разів меншим від аналогічного у США, Японії, Греції та Ліберії). Його вирішення вимагає реструктуризації суднобудівної галузі, налагодження випуску суден різного призначення на конверсійних заводах у Миколаєві, Херсоні, Керчі та Феодосії, а також на 8 судноремонтних заводах[3, с. 35].

Однак не достатньо лише того, щоб вантажі швидко та якісно перевалювалися в портах, перш за все необхідно забезпечити своєчасну доставку цих вантажів до кінцевого місця призначення, що можливо лише шляхом тісної взаємодії залізничного, морського та автомобільного видів транспорту. Проявом такої співпраці є організація контейнерних, контрейлерні, мультимодальних та інтермодальних перевезень. За оцінкою комісії ЄС найуспішнішим проектом 2009 року був визнаний поїзд комбінованого транспорту «Вікінг», протяжністю руху якого складає 1753 км, що з'єднав чорноморські порти Іллічівськ та Одесу з балтійською торгівельною гаванню «Клайпеда» [4, с. 266].

Отже, основними загрозами економічній безпеці України в транспортній сфері є:

1. Втрата конкурентоспроможності перевізників через старіння рухомого складу, високу собівартість перевезень, великі ставки податків;
2. Витіснення вітчизняних перевізників іноземними через надмірні відкритість вітчизняного ринку транспортних послуг та неефективну державну політику протекціонізму;
3. Критично низький рівень перевезень, насамперед, в авіаційному, морському, річковому транспорті, за яким починається розпад транспортної системи;
4. Невідповідність між високими темпами зростання автомобільного транспорту та розвитком автомобільних доріг, погіршення їх стану через недостатнє та нерегулярне фінансування дорожньої галузі з державного бюджету;
5. Відсталість транспортної мережі, внаслідок чого має місце низька якість транспортного обслуговування – щодо швидкості руху, збереження вантажу, простоїв на кордоні, інформаційного забезпечення;
6. Дискримінаційна політика інших держав щодо українських перевізників;
7. Втрата ринку авіаперевезень через брак сучасних літаків.

Ці фактори призводять до створення негативного іміджу України на міжнародній арені, втрати позицій вітчизняного транспорту на світовому ринку перевезень, руйнування висококваліфікованих колективів транспортників та втрати їх кваліфікації тощо. Втрата вітчизняним транспортом ринків перевезень може призвести до того, що транспортною мережею України користуватимуться переважно іноземні транспортні компанії.

Ще однією з проблем, які потребують невідкладного вирішення, є тенденція фізичного спрацювання і морального старіння інфраструктури транспорту і парку транспортних засобів, які пов'язані з порушенням норм відтворювального процесу.

У даний час при фактичній відсутності парку нових транспортних засобів в Україні зареєстровано велика кількість транспортних та транспортно-експедиційних компаній. Головною проблемою ринку масових транспортних послуг є не монополізм, а навпаки – надлишкова та недобросовісна конкуренція. В інтересах держави та самого ринку необхідним є захист підприємців та витіснення з нього несумлінних конкурентів, як вітчизняних, так й іноземних, які агресивно займають ринки транспортних послуг.

Різке падіння якості роботи транспорту негативно вплинуло на доходи транспортних підприємств і можливість відновлення їх основних фондів. Ста-

новище ускладнилось і зниженням обсягів бюджетних асигнувань на відновлення рухомого складу.

Основні проблеми функціонування транспорту характеризуються такими рисами:

1. Різким спадом попиту на вантажні та пасажирські перевезення, багатозразовим збільшенням цін на матеріальні ресурси, що негативно вплинуло на рівень реальних доходів підприємств;

2. Низькою конкурентоспроможністю транспорту, у тому числі відсутністю бюджетного фінансування;

3. Недостатньою ефективністю функціонування транспорту внаслідок порушень пропорцій, викликаних спадом перевезень, між рівним основних виробничих фондів, експлуатаційним персоналом і обсягами виконаної роботи;

4. Недосконалістю нормативно-правового забезпечення діяльності.

З метою недопущення транзитної ізоляції України та забезпечення ефективного функціонування її транспортної системи необхідно виконати ряд завдань передбачених із розвитку транспортно-дорожнього комплексу України, які спрямовані на:

- оновлення і модернізацію основних фондів, насамперед рухомого складу, розвиток систем телекомунікації;

- розвиток мережі міжнародних транспортних коридорів;

- поліпшення інвестиційного клімату;

- розвиток швидкісного залізничного сполучення;

- перехід на ресурсозберігаючі технології;

- впровадження технологій перевізного процесу, орієнтованих на високу якість транспортних послуг і зниження ресурсоемності перевезень, розширення комплексу сервісних послуг з урахуванням зростання вимог користувачів до їх якості, перехід на систему гарантованого забезпечення перевезень за договорами і довгостроковими контрактами, організація системи комплексного транспортного обслуговування, що базується на широкому застосуванні сучасних засобів інформатизації, створення та розвиток з цією метою національних систем керування пасажирськими та вантажними перевезеннями;

- створення гнучкої системи регулювання транспортних тарифів, яка б враховувала інтереси споживачів транспортних послуг і транспортних організацій. Розробка та реалізація відповідно до вимог ринкової економіки механізмів прямої, адресної компенсації пільг на проїзд окремих категорій пасажирів на всіх видах транспорту,

- уніфікацію національної нормативно-правової бази вітчизняного транспорту і транспортної діяльності в Україні у відповідності з міжнародно-правовими нормами;

- впровадження комбінованих перевезень, інформаційних та логістичних технологій;

- забезпечення постійного зростання показників якості транспортного обслуговування населення та ефективності використання рухомого складу,

- суттєве поліпшення експлуатаційного стану автодоріг та штучних споруд, будівництво нових автомагістралей та ін.

Таким чином, в умовах нової розстановки сил на світовій арені та випереджаючого розвитку країн Азії, Україна має неабиякі можливості реалізації свого транзитного потенціалу.

Суверенізація України і перехід до ринкової економіки визначили необхідність застосування логістичного підходу до вирішення зазначених та інших проблем функціонування транспорту. Основна мета транспортної логістики полягає в наданні необхідних транспортних послуг у галузях постачання, збуту та переробки відходів з мінімальними витратами.

Основними логістичними функціями у сфері транспортування є:

1. Системне планування транспортних процесів;
2. Вибір видів транспорту і типів транспортних засобів;
3. Планування забезпечення технологічної єдності транспортно-складських робіт;
4. Планування транспортних маршрутів;
5. Пакування та зберігання матеріальних цінностей під транспортування;
6. Організація та менеджмент транспортних процесів.

Основне завдання логістики – досягнення фірмою найбільшого прибутку. Для його виконання необхідно забезпечити з найменшими затратами максимальну пристосованість фірм до мінливої ринкової ситуації, збільшення їх частки товару (тобто послуг) на ринку та переваги перед конкурентами. Логістика розглядає різноманітні етапи, стадії й операції управління матеріальними потоками як єдине ціле.

Найважливішою умовою логістики є пошук резервів зниження затрат на закупівлю, складування, навантаження, розвантаження і відправлення продукції. Скорочення витрат на транспортно-складські операції багато в чому визначає вигреш у конкурентній боротьбі та лідерство в галузі. Істотного значення набуває при цьому вибір оптимального варіанта витрат на логістичні операції. Першочергову роль у логістиці відіграють оптимізаційні рішення, наприклад, щодо нормування партій постачання товарів, скорочення складських перевалювань продукції, формування господарських зв'язків. Прийняття і реалізація цих рішень впливають на використання резервів економії матеріальних і фінансових ресурсів, розширення регіональних ринків товарів та послуг.

Важливою перевагою логістичного управління є підвищення рівня транспортного обслуговування. Наприклад, особливості виконання сільськогосподарських перевезень полягає у тому, що в наявних шляхових умовах при русі поодиноких транспортних засобів використовуються не повністю потужність двигуна, отже, і тягово-швидкісні властивості транспортних засобів. Тому питання більш повного використання наявних причепів, особливо під час вивезення врожаю, є важливим. Крім того застосування принципів логістики поряд з використанням методів масового обслуговування дає можливість узгодити роботу збирально-транспортних комплексів, що в кінцевому результаті приводить до зменшення простоїв рухомого складу, а тому і кількості транспортних засобів.

Треба зазначити, що важливим конкурентним чинником на ринку транспортних послуг є надійність виконання замовлень. Вона істотна для одержання повторних замовлень від споживача або для одержання нових замовлень за рекомендацією попереднього замовника.

Концепція підвищення ефективності роботи транспортних підприємств полягає в одержанні конкурентної переваги за рахунок пропозиції додаткових послуг та підвищення їх якості. Логістика ж як наукова дисципліна та практика менеджменту виступає надійним помічником у розвитку діяльності підприємств. Отже, підвищення ефективності роботи транспортних підприємств за рахунок логістики – процес безупинний і динамічний.

З погляду світового досвіду й сучасних тенденцій розвитку глобального ринку логістичних послуг Україна перебуває на етапі формування й консолідації галузі, істотно уступаючи західним країнам, як по якості, так і по комплексності послуг, що надаються національними транспортно-логістичними компаніями.

Найбільш перспективним сегментом ринку транспортно-логістичних послуг для України може стати ринок термінової доставки до призначеного часу (just-in-time delivery) [5, с. 28]. Цей сегмент активно розвивається у всьому світі: при такій організації послуг виробляється найбільша додана вартість. Прискорення доставки вантажів може бути забезпечене лише погодженою взаємодією всіх учасників ланцюгів постачань вантажів: транспортних вузлів, станцій, портів, залізниць, терміналів і митних органів. Це дозволить створити транспортно-логістичну галузь, що включає: мультимодальний транспорт, сучасні термінали, експедицію вантажів, формування ефективних транспортних маршрутів руху, вантажів, що дозволяють здійснити комбіноване переміщення, сучасне управління логістичних ланцюгів руху товару.

Завдяки розвитку транспортно-логістичного сервісу істотно збільшиться можливість для розширення комерційної ініціативи, зросте коло підприємств, що обслуговуються, обсяги їх діяльності й підвищиться рентабельність оптових посередників. Нові логістичні послуги не тільки значно збільшують загальний спектр послуг, що надаються, а також збагачують їх асортименти, підвищують зацікавленість замовників і сприяють поглибленню спеціалізації оптових посередників, розвитку прогресивних форм обслуговування.

Подальший розвиток українського ринку транспортно-логістичних послуг, зміна конкурентних умов на ринку безпосередньо залежатимуть від об'ємів інвестицій в галузь. Проте ключовими чинниками зростання ринку вантажоперевезень і попиту на логістичні послуги залишатимуться динаміка промислового виробництва і торгівлі, а також збільшення об'ємів зовнішньоторговельних операцій.

Важливою при розбудові транспортно-логістичної інфраструктури є державна підтримка. Форми й методи участі державних органів управління в розвитку логістичних систем інтегрованої організації руху товарів, крім розробки й узгодження індикативних схем товаропотоків, могли б полягати в наступному:

- розробка заходів щодо створення в оптовопосередницькому ланцюгові спільних із клієнтурою структур для маневреної організації руху товарів;
 - розробка заходів щодо кооперуванню транспортних терміналів зі складськими підприємствами комерційно-посередницьких організацій на основі сполучення їхніх функцій короткочасного й довгострокового складування продукції;
 - розробка методичних рекомендацій з координації руху товарів у регіональному масштабі й визначенню її ефективності;
-

- розробка зразкових договорів на участь зацікавлених сторін у раціональній організації руху товарів через незалежні склади у тому числі, різної галузевої приналежності;
- участь у договірних відносинах із приводу руху товарів через місця складування органів виконавчої влади як організатор і координатор товаропотоків;
- економічне стимулювання активних учасників раціоналізації товаропотоків за рахунок економії інвестиційних видатків місцевих бюджетів на розвиток транспортних терміналів або інших складських об'єктів регіонального значення;
- участь у формуванні цін на послуги, що надаються[6, с. 414].

Висновки. Концепція підвищення ефективності роботи транспортних підприємств полягає в одержанні конкурентної переваги за рахунок пропозиції додаткових послуг та підвищення їх якості. Логістика ж як наукова дисципліна та практика менеджменту виступає надійним помічником у розвитку діяльності підприємств. Отже, підвищення ефективності роботи транспортних підприємств за рахунок логістики – процес безупинний і динамічний.

З погляду світового досвіду й сучасних тенденцій розвитку глобального ринку логістичних послуг Україна перебуває на етапі формування й консолідації галузі, істотно уступаючи західним країнам, як по якості, так і по комплексності послуг, що надаються національними транспортно-логістичними компаніями.

В той же час в Україні спостерігається висока зацікавленість в розширенні транспортно-логістичних послуг, як з боку споживачів так і з боку логістичних операторів. Підвищення ролі регіонів України як споживачів і одночасно виробників широкого спектра транспортно-логістичних послуг у середньостроковій перспективі буде визначатися збільшенням споживчого попиту й обороту роздрібною торгівлі. Однак темпи зростання вітчизняного транспортно-логістичного ринку невисокі, що обумовлено відсутністю інвестиційних ресурсів та високим ризиком бізнесу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. Інвестиційний потенціал у логістиці: На прикладі автотранспорту: Навч. посібник / К.Е. Фесенко, Л.Г. Зайончик, М.П. Денисенко, В.Г. Кабанов. – К.: Наук. світ, 2002. – 259 с.
2. Кожевников Ю.Н. Железнодорожные грузовые тарифы: конкурентность с другими видами транспорта / Кожевников Ю.Н. // Железнодорожный транспорт. – 1997.- №2. – 39 с.
3. Гудзь П. Розвиток морських портових комплексів на основі регіональної логістики / П. Гудзь // Регіон. економіка. - 2006.- № 1. - С. 35
4. Крикавський Е.В. Організаційно-економічні засади розвитку регіональних транспортно-логістичних систем в умовах євроінтеграції / Е.В. Крикавський // Регіон. економіка. - 2006. - № 1.- С. 266 .
5. Котелянець В.І. Транспортний фактор в АПК / Котелянець В.І. – К.: ІАЕ, 1999. – 28 с.
6. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах: Учеб. пособие / Под ред. Л.Б. Миротина. – М.: Юристъ, 2002. – 414 с.