

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

У статті досліджено основні показники діяльності вітчизняного транспортного сектору та економічного розвитку країни, запропоновано теоретико-методологічні положення формування транспортно-логістичної системи України.

Ключові слова: інтеграція, взаємодія, «від дверей до дверей», транспортно-логістичний кластер, транспортно-логістична система.

В статье исследуются основные показатели деятельности отечественного транспортного сектора и экономического развития страны, предложены теоретико-методологические положения формирования транспортно-логистической системы Украины.

Ключевые слова: интеграция, взаимодействие, «от дверей до дверей», транспортно-логистический кластер, транспортно-логистическая система.

In the article basic performance indicators are investigational domestic transport to the sector and economic development of country, theoretical and methodological positions of forming of the transport-logistic system of Ukraine are offered.

Keywords: integration, co-operation, "from doors to the doors", transport-logistic cluster, transport-logistic system.

Постановка проблеми. Глобалізація ринків сировинних матеріалів та ринків збуту готової продукції визначають характер та обсяги вантажопотоків, які реалізуються при синхронізованій роботі різних видів транспорту, а також просторову концентрацію транспортно-складських комплексів, зорієнтованих на мінімізацію витрат, пов'язаних із транспортуванням та зберіганням матеріальних ресурсів. Існуюча світова практика ведення бізнесу характеризується високим рівнем інтеграції та організації бізнес-процесів, пов'язаних з обслуговуванням вантажного потоку, між усіма ланками транспортно-логістичного ланцюга за логістичними принципами «від дверей до дверей», «точно в строк» та «оптимальні витрати». Вступ України до Світової організації торгівлі обумовив необхідність модернізації всієї транспортної галузі країни для її подальшої інтеграції до міжнародних транспортно-логістичних систем.

Як свідчить світовий досвід, найбільш ефективний напрямок розвитку транспортного сектору України може бути реалізований шляхом формування транспортно-логістичної системи країни, яка забезпечує взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах під час руху вантажних потоків кінцевому споживачу, а також дозволяє зайняти

конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках транспортно-логістичних послуг.

Все це обумовлює актуальність проблеми пошуку теоретико-методологічних основ транспортно-логістичної системи країни, а також визначення нових методів її формування та розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Загальні проблеми створення логістичних систем глибоко проаналізовані такими зарубіжними вченими як, Д. Бауерсокс, Д. Клосс, Д. Ламберт, С. Ленглі, К. Мельцер, І. Шнайдер та ін. Концептуальні засади функціонування і розвитку транспортних та логістичних систем, транспортних коридорів та інфраструктури, а також розвитку транзитного потенціалу країни визначені в наукових роботах Є. Крикавського, М. Григорак, М. Мальського, Н. Чухрай, В. Щелкунова та ін. Дослідженню транспортно-логістичних систем як ефективного інструменту розвитку економіки країни присвячені наукові праці Л. Міротіна, Д. Неруша, С. Резера, В. Сергєєва, А. Сєхова, Т. Сирийчика, Т. Маселко та ін.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Проведений аналіз наукової літератури свідчить про достатньо вагоме теоретичне обґрунтування проблеми функціонування та розвитку транспортно-логістичних систем. Однак, серед науковців досі не вироблено єдиного підходу до визначення змісту та структури транспортно-логістичної системи України як складової міжнародних транспортно-логістичних систем.

Мета та виклад основного матеріалу. Метою даної статті є розробка теоретико-методологічних положень формування та ефективного використання транспортно-логістичної системи України, що сприяє зростанню економічного розвитку держави в світових умовах глобалізації та інтеграції.

Зростання транзитного потенціалу країни напряму залежить від тенденцій розвитку її макроекономічних показників, а також ступеня відповідності вітчизняного транспортного комплексу вимогам світової транспортної системи.

Відомо, що на сучасному етапі, європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортна система країни все ще не відповідає стандартам і вимогам Європейського Союзу (ЄС) і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм [1]. Варто підкреслити, що інтеграційні процеси транспортного комплексу України не повинні обмежуватися лише його адаптацією до вимог та стандартів ЄС, а також вимагають застосування методичних підходів до організації управління розвитком транспортних систем, що ґрунтуються на концептуальних засадах логістики.

На даний час, логістика, як один з ефективних інструментів планування, організації та управління процесами руху матеріального та супутніх йому потоків, спрямована на отримання максимального прибутку усіма учасниками конкретного транспортно-розподільчого процесу шляхом

оптимізації їх логістичних витрат в певному просторі та часі. При чому координацію технологічної, технічної та організаційно-економічної взаємодії між усіма функціональними ланками забезпечує відповідна логістична система.

Згідно досвіду розвинутих країн, використання логістичних систем дозволяє зменшити загальні логістичні витрати майже на 12-35 %, транспортні витрати на 7-20 %, а витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи та збереження матеріального потоку на 15-30 %, а також прискорити швидкість обігу матеріальних ресурсів на 20-40 % та скоротити їх запаси на 50-200 %.

Все це свідчить про те, що одним з важливих факторів економічного зростання є формування інтегрованих транспортно-логістичних систем, що охоплюють окремі країни та регіони.

На погляд автора, транспортно-логістична система – це інтегрована сукупність суб'єктів транспортно-логістичної діяльності та об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, що взаємодіють між собою з метою оптимізації руху вантажопотоків «від дверей до дверей» за мінімальними витратами на максимально вигідних умовах. Необхідно додати, що транспортно-логістична система, як і будь-яка інша система складається з конкретних підсистем та елементів, до яких в залежності від функціональної фази логістичного обслуговування вантажного потоку в процесі руху доцільно віднести такі підсистеми як: транспортно-постачальницьку, транспортно-складську, транспортно-логістичного обслуговування та управління, інтегрованої інформації та транспортно-логістичних рішень, а також транспортно-збутову.

Територіальні особливості транспортно-логістичної системи, як складної динамічної системи, зумовлюють необхідність застосування системного підходу [2,5,6]. Використання системного підходу дозволяє сформулювати нову специфіку організаційно-економічної та техніко-технологічної взаємодії ланок транспортної системи згідно з інтегральною концепцією розвитку держави з урахуванням потреб сучасного економічного середовища.

Важливе значення для визначення найефективніших шляхів формування та розвитку транспортно-логістичної системи України має проведення аналізу окремих макроекономічних показників (ВВП, структура експорту та імпорту товарів та ін.) та статистичних даних діяльності транспортного сектору країни.

Отже, згідно офіційної інформації Державного комітету статистики, протягом 2002 р. - 2008 р. обсяги внутрішнього валового продукту (ВВП) України мають тенденцію до зростання (рис.1). Варто додати, що номінальний ВВП України в 2009 р. скоротився в порівнянні з 2008 р. в постійних цінах 2007 р. на 15,1%, і склав 914,720 млрд. грн. Зауважимо, що в загальній структурі валової доданої вартості на транспортний сектор приходить близько 12 %.

	Млрд.грн.	У постійних цінах 2007 року, відсотків до відповідного періоду попереднього року	
		зміна обсягу	зміна дефлятора
2002	225,8	5,2	5,0
2003	267,3	9,5	8,1
2004	345,1	12,1	15,2
2005	441,5	3,0	24,2
2006	544,2	7,4	14,7
2007	720,7	7,6	23,2
2008	948,1	2,3	28,6
2009			
I квартал	183,2	-20,3	22,4
II квартал	207,1	-17,8	7,8
III квартал	250,6	-15,9	8,0

Структура валової доданої вартості за III квартал 2009р., %



Рис. 1. Валовий внутрішній продукт України за 2002 р. – 2009 р. (III кв.)

Джерело: [3]

За прогнозами експертів, в 2011 р. розвиток української економіки буде характеризуватися активізацією інвестиційної діяльності на тлі сприятливої зовнішньоекономічної кон'юнктури. Усереднене значення приросту реального ВВП становить 4,7% (варіація показника від 3,3% до 5,8%), що на 1,3 п.п. більше, ніж прогнозується на 2010 р. Усереднене значення номінального ВВП - 1 трлн. 244,7 млрд. грн. [4].

Все вищенаведене говорить про те, що в найближчому майбутньому зі зростанням інвестицій в економіку країни, слід очікувати збільшення обсягів експорту та імпорту товарних потоків в різні регіони світу.

Аналізуючи географічну структуру експорту та імпорту товарів України за 1996 р. – 2009 р. визначено, що найбільше зростання експортованих та імпортованих товаропотоків спостерігається у 2008 р., що в грошовому еквіваленті складає 66967,3 та 85535,3 млн. дол. США відповідно (див. рис. 2-3). Встановлено, що найбільші обсяги експорту та імпорту припадають на Інші країни світу та СНД.

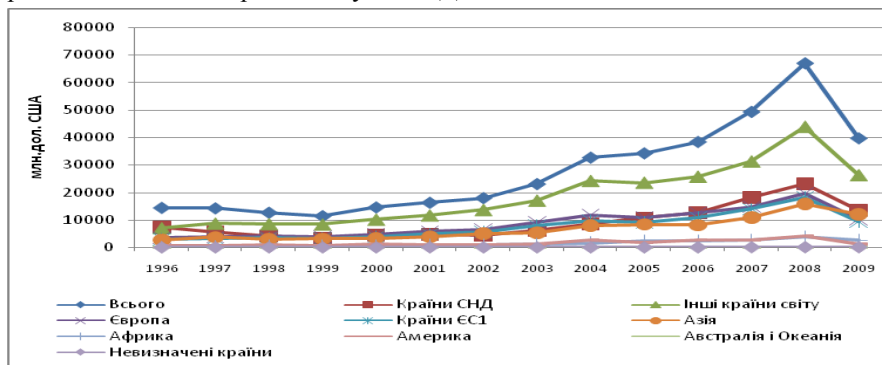


Рис.2. Географічна структура експорту товарних потоків України за регіонами світу

Джерело: [3]

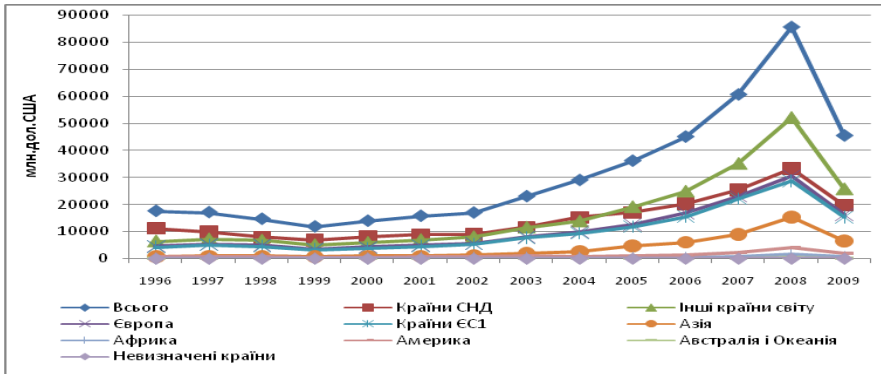


Рис. 3. Географічна структура імпорту товарних потоків України за регіонами світу

Джерело: [3]

Проведене дослідження обсягів перевезень транзитних вантажів через територію України протягом 2005-2009 рр. свідчить про їх щорічне зростання (див. рис. 4).



Рис. 4. Динаміка обсягів перевезень транзитних вантажів транспортом України за 2005 – 2009 рр.

Джерело: [3]

Як показують дані рис. 4, у 2009 р. характеризується приростом даного показника порівняно з 2008 р. на 3,55 %, що відповідає 337000,08 тис. тн вантажу. Зауважимо, що з загального обсягу транзитних вантажопотоків тільки 1,17 тис. тн приходить на авіаційний транспорт (близько 0,01%).

Україна має розвинуту транспортну мережу, яка включає в себе всі види транспорту. Протяжність транспортних комунікацій загального користування перевищує 200 тис. км (без трубопроводів). Динаміка обсягів вантажних перевезень різними видами транспорту 2003 р. – 2009 р. представлена на рис. 5.

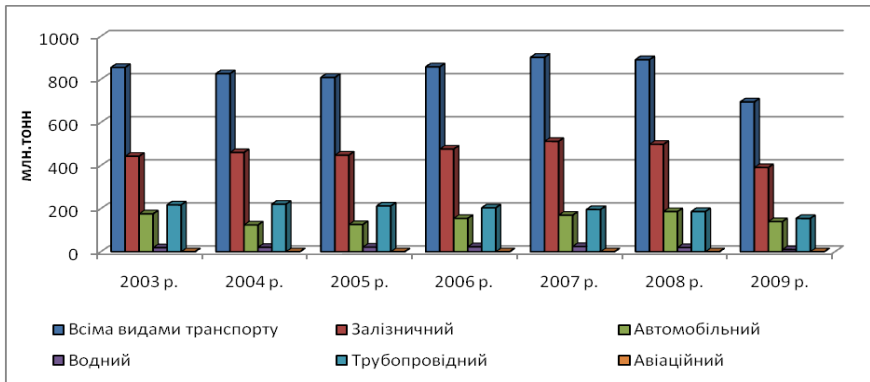


Рис. 5. Динаміка обсягів перевезень вантажів усіма видами транспорту України за 2003 – 2009 рр.

Джерело: [3]

Згідно проведеного аналізу статистичних даних встановлено, що об'єм перевезень вантажів усіма видами транспорту за 2009 р. складає 695,7 млн. тн, а це на 22 % менше ніж у попередньому 2008 р., та на 19 % менше ніж у 2003 р. При чому, основні вантажопотоки припадають на автомобільний (56,77 %), залізничний (18,8%) та трубопровідний транспорт (21,72%). Підкреслимо, що на водний транспорт приходить лише 2,69 % з загального обсягу перевезених вантажів в країні, а на авіаційний 0,01 %.

Отже, проведене дослідження обсягів та структури зовнішньоекономічних вантажопотоків України свідчить про коливання обсягів імпорتنих, експортних та транзитних вантажів в останні роки, що є негативним чинником для зайняття країною конкурентних позицій в сфері транзитного бізнесу.

Реальним напрямом підвищення ефективності транспортної системи України є забезпечення більшої відкритості для входження нових транспортних компаній, залучення приватного капіталу, розвитку конкуренції в усіх галузях транспорту (включаючи рухомий склад залізниць), залишаючи державне регулювання ринку лише для елементів, які неможливо елімінувати (монопольні структури) і, які необхідні для забезпечення належного рівня безпеки на транспорті. Для цього варто використати досвід інших країн щодо відкриття ринків транспортних систем для приватного капіталу. Держава повинна здійснювати моніторинг ефективності роботи усіх видів транспорту та запобігати асиметрії у конкуренції між ними [1].

В якості теоретико-методологічної основи формування моделі транспортно-логістичної системи України (ТЛСУ) доцільно використовувати концепцію різнорівневої логістичної інтеграції (макро-, мезо- та мікрорівні), яка дозволяє розглядати процес розвитку транспортно-логістичних систем як об'єктивну можливість задовольняти потреби в транспортно-логістичному обслуговуванні в певному просторі та часі.

Звідси виходить, що транспортно-логістична система країни – це інтегрована, багаторівнева та багатофункціональна система, що забезпечує якісне надання транспортно-логістичних послуг та сприяє підвищенню конкурентоспроможності країни на світовому просторі.

Створення ефективної ТЛСУ дозволить країні вирішити такі важливі проблеми як: 1) комплексне транспортно-логістичне обслуговування під час руху вантажного потоку «від дверей до дверей»; 2) впровадження ефективних логістичних схем доставки вантажу (інтермодальних, мультимодальних); 3) мінімізація загальних логістичних витрат упродовж повного ланцюга доставки вантажу; 4) формування інтегрованої інформаційно-аналітичної системи управління процесами транспортно-логістичного обслуговування та ін.

На погляд автора, структура транспортно-логістичної системи України повинна складатися з п'яти рівнів логістичної взаємодії, а саме (рис.6):

1 рівень: взаємодія об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури (термінальні та вантажні комплекси, складські господарства, підприємства різних видів транспорту та транспортно-логістичного сервісу тощо);

2 рівень: транспортно-логістичні центри місцевого, регіонального та міжнародного призначення;

3 рівень: регіональні транспортно-логістичні системи;

4 рівень: транспортно-логістичні кластери;

5 рівень: інтегрована транспортно-логістична система України (підсистема економічної системи країни та міжнародних транспортно-логістичних систем).

Розглянемо більш детально кожний з вищенаведених рівнів транспортно-логістичної системи України окремо.

Отже, перший рівень транспортно-логістичної системи характеризується низьким ступенем взаємодії об'єктів логістичної інфраструктури (ЛІ). Основною метою, що реалізується на даному рівні є координація, а також синхронізація процесів транспортно-логістичного обслуговування вантажного потоку «від дверей до дверей» за оптимальними витратами та відповідним рівнем логістичного сервісу. Зауважимо, що на сьогодні стан розвитку об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури країни не задовольняє потребам національної економіки.

На другому рівні формуються транспортно-логістичні центри локального, регіонального та міжнародного значення, а також інформаційно-аналітичні центри. Основними завданнями функціонування ТЛЦ є забезпечення надання транспортно-логістичних послуг за мінімальними витратами на логістичне обслуговування та логістичну інфраструктуру шляхом кооперації транспортно-логістичних компаній, що надають спеціалізований комплекс логістичних послуг. Варто додати, що ТЛЦ утворюють транспортно-логістичні вузли - центри зростання національної та регіональної економіки.

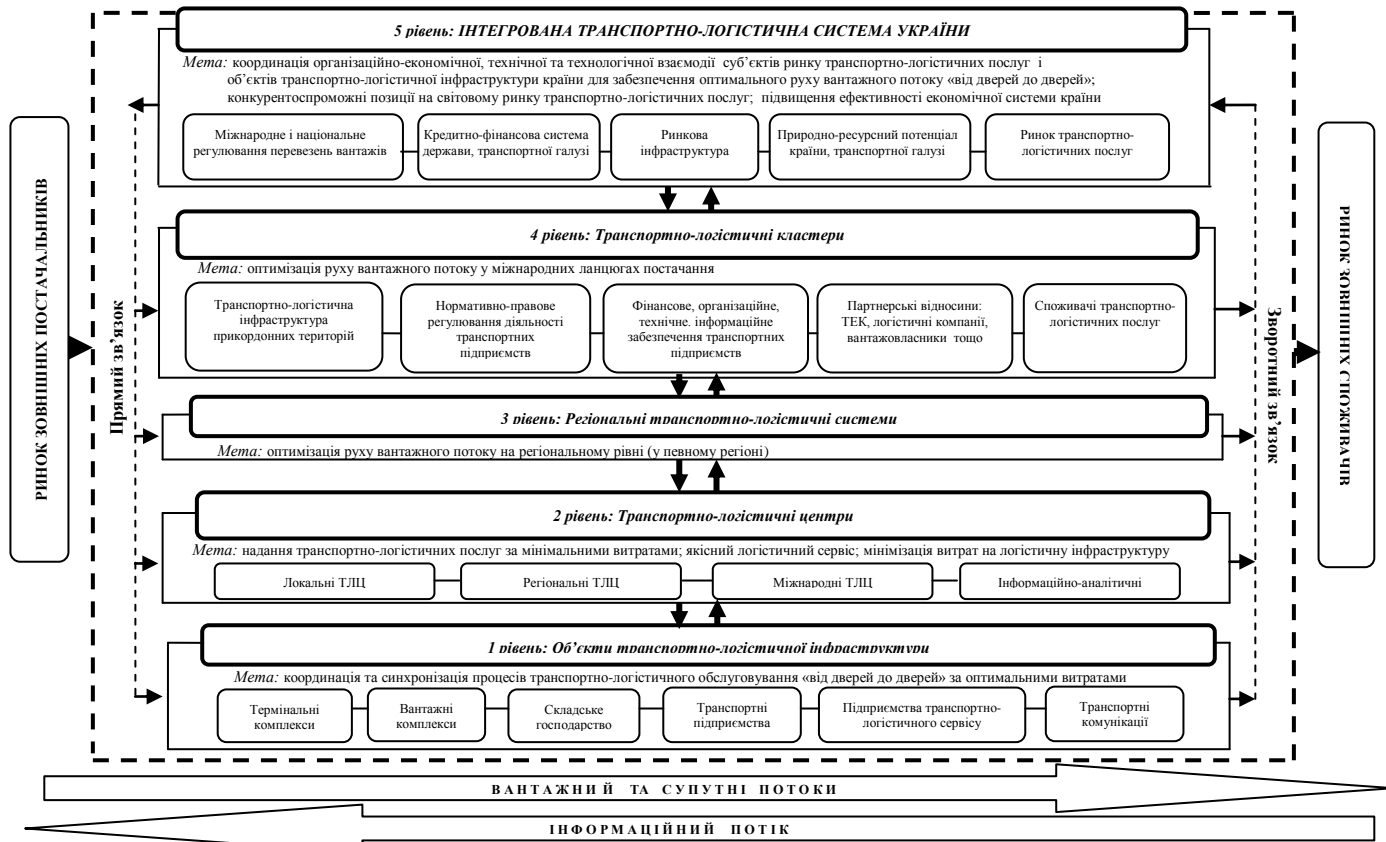


Рис.6. Структура транспортно-логістичної системи України

Наявність розвинутої логістичної інфраструктури та професійних ТЛЦ також дозволяє організувати оптимальні схеми доставки вантажу за інтермодальними та мультимодальними технологіями.

Третій рівень представляє собою регіональні транспортно-логістичні системи (РТЛС), які спрямовані на оптимізацію руху вантажного потоку в межах певного регіону. Звідси виходить, що основним обмеженням даного рівня інтеграції є його територіальна приналежність. РТЛС сприяють взаємодії суб'єктів транспортно-логістичної діяльності при обслуговуванні вантажного потоку на території конкретного регіону, використовуючі його специфіку та потенційні можливості. РТЛС є підсистемою регіональної економічної системи та транспортно-логістичного кластера.

Транспортно-логістичні кластери (ТЛК) формуються на четвертому рівні і, на відміну від РТЛС, мають головне обмеження не за територіальними ознаками, а по наближенню знаходження учасників транспортно-розподільчого процесу до міжнародних транспортних коридорів. ТЛК спрямовані на оптимізацію руху вантажного потоку у міжнародних ланцюгах постачання. ТЛК концентрує в себе транспортно-логістичну інфраструктуру прикордонних територій та певних регіонів, транспортно-логістичні компанії, виробничі підприємства тощо. Концепція створення ТЛК повинна базуватися на нормативно-правовому регулюванні, організаційному, фінансовому, технічному, а також інформаційному забезпеченні діяльності транспортно-логістичних підприємств.

На останньому п'ятому рівні формується інтегрована транспортно-логістична система України (ІТЛСУ) основною метою якої є координація організаційно-економічної, технічної та технологічної взаємодії суб'єктів ринку транспортно-логістичних послуг і об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури країни для забезпечення оптимального руху вантажного потоку «від дверей до дверей»; підвищення ефективності економічної системи держави та зайняття конкурентоспроможних позицій на світовому ринку транспортно-логістичних послуг. На створення ефективної ІТЛСУ як підсистеми економічної системи країни та складової частини міжнародних транспортно-логістичних систем прямий вплив мають: міжнародне та національне регулювання перевезення вантажів, фінансова система країни (транспортної галузі), ринкова інфраструктура, природно-ресурсний потенціал країни (транспортної галузі), ринок споживачів транспортно-логістичних послуг.

Висновки. Таким чином, на основі проведеного дослідження встановлено, що оптимальним напрямком розвитку транспортної галузі України є формування багатопрофільної та багатфункціональної інтегрованої транспортно-логістичної системи країни. ТЛСУ є засобом інтеграції вітчизняного транспортного комплексу в міжнародні транспортно-логістичні системи шляхом забезпечення їх ефективної взаємодії; задовольняє потреби споживачів транспортно-логістичних послуг за рахунок гармонізації їх інтересів з інтересами всіх учасників транспортно-

розподільчого процесу; сприяє реалізації ефективної транспортної політики на основі раціонального розподілу інвестиційних коштів держави та приватного сектору; створює гнучку тарифну політику на різних видах транспорту з метою збільшення транзитних вантажних потоків через територію України на основі формування оптимальних схем доставки вантажу.

Список використаних джерел

- 1.Сирийчик Т. та ін. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу [Електронний ресурс] // Т.Сирийчик та ін. [за ред. Марчіна Свенціці].– К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с. Режим доступу: http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf
- 2.Маселко Т.С. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції [Електронний ресурс] / Т.С. Маселко, С.Г. Шевченко. - Режим доступу: http://www.nbuiv.gov.ua/portal/chem_biol/nvnltu/17_2/301_Maselko_17_2.pdf
- 3.Державний комітет статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
- 4.Шеверев Андрій. Держкомстат оприлюднив дані по ВВП України за 2009 р. (Журн. «Ділова Україна») [Електронний ресурс] / А. Шеверев. – Режим доступу: <http://project.ukrinform.ua/news/17416/>. Заголовок з екрана.
- 5.Сергеев В.И. Логистика в бизнесе: Учебник [Текст] / В.И. Сергеев - М.: ИНФРА - М., 2001. - 608 с.
- 6.Кородюк И.С. Региональные транспортно-логистические системы: Проблемы формирования и развития: Монография [Текст] / И.С. Кородюк, Т.А. Прокофьева, В.И. Сергеев. - Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2003. – 328 с.