

ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ В УКРАЇНІ

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

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.

Постановка проблеми. 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.

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. Смехова, Т. Сирийчика, Т. Маселко та ін.

Метою дослідження 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.

Виклад основного матеріалу. Як свідчить світовий досвід, найбільш ефективний напрямок розвитку транспортного сектора 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.

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

За досвідом 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 % [5].

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 ЄС і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм. 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.

Крупні міжнародні логістичні оператори виходять і на ринок України. Так, комплексні складські послуги на сьогодні в Україні надають міжнародні логістичні компанії, у числі яких такі оператори, як Kuehne + Nagel, FM Logistics, DHL, Raben. Проте в Україні увага держави до створення національної логістичної системи значно менша. На сьогодні можна констатувати лише про окремі спроби створення невеликих в національних та міжнародних масштабах транспортно-логістичних центрів за рахунок приватного капіталу.

У Західній Європі цілеспрямований розвиток центрів транспортної логістики почався на початку 1980-х років, що було обумовлено високою динамікою зростання вантажних і пасажирських перевезень в умовах глобалізації світових товарних ринків.

Зростаюча конкуренція між товаровиробниками змушувала їх шукати додаткові можливості для зниження транспортної складової в кінцевій ціні товару. Це зажадало створення нової техніки, розвитку транспортної інфраструктури, впровадження сучасних транспортно-логістичних технологій, які дозволили в підсумку знизити транспортну складову в кінцевій ціні товару до 10–12 %, а сумарні витрати товаровиробників на транспортно-логістичні послуги на 10–30 %.

Стратегія ЄС щодо координації транспортно-логістичної діяльності отримала назву Єврологістики і розглядається як інфраструктурна основа та важлива складова процесу євроінтеграції.

На Загальноєвропейських транспортних конференціях в Празі, на о. Крит та у Гельсінкі концепція Єврологістики була розповсюджена на усю Європу та визначені її регіональні складники:

- **TEN** (*Trans European Network*) – Транс'європейська транспортна мережа на території ЄС та ЄАВТ;
- **TINA** (*Transport Infrastructure Needs Assessment*) – оцінка потреб розвитку транспортної інфраструктури країн-кандидатів на вступ до ЄС першої черги (нині – нових членів ЄС);
- **TIRS** (*Transport Infrastructure Research Study in South-East Europe*) – вивчення потреб розвитку транспортної інфраструктури в країнах Південно-Східної Європи (тобто нинішніх кандидатів на вступ до ЄС у 2007 р.);
- **PEC** (*Pan European Corridor*) – 10 Пан'європейських транспортних коридорів;
- **PETrA** (*Pan European Transport Area*) – 4 Пан'європейські транспортні зони [1].

Досвід країн Західної Європи показує істотну роль таких транзитних логістичних центрів у формуванні бюджету. Так, у Голландії діяльність транзитних логістичних центрів приносить 40 % доходу транспортного комплексу, у Франції – 31 %, в Німеччині – 25 %. У країнах Центральної та Східної Європи ця частка в середньому становить 30 %. Всього загальний оборот європейського ринку логістичних послуг сягає більше 600 млрд євро. З них близько 30 % логістичних функцій в усіх галузях економіки щорічно передається логістичним компаніям.

Обсяг російського ринку транспортно-логістичних послуг складає 33,2 млрд дол. США, у т. ч. транспортні послуги – 28,1 млрд, експедиторські – 3,6 млрд, складські та дистриб'юторські – 1,2 млрд, управлінська логістика або послуги з оптимізації бізнес-процесів – 300 млн дол. США. Темпи зростання російського експедиторського ринку щорічно складають близько 7 %, логістичного аутсорсинга – до 30 % на рік.

Як ще одну особливість розвитку російського ринку транспортно-логістичних послуг слід виділити все більший прояв такої важливої світової тенденції зміни структури мультимодального транспортування, як зростання потреби в контейнерних перевезеннях. За прогнозами Мінтрансу Росії, частка контейнерних перевезень в РФ до 2012 р. порівняно з 2006 р. збільшиться вдвічі [4]. Все це свідчить про те, що одним з важливих факторів економічного зростання є формування інтегрованих транспортно-логістичних систем, що охоплюють окремі країни та регіони. Звідси виходить, що транспортно-логістична система країни – це інтегрована, багаторівнева та багатфункціональна система, що забезпечує якісне надання транспортно-логістичних послуг та сприяє підвищенню конкурентоспроможності країни на світовому просторі.

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

В проєктах Єврологістики важливе місце відводиться Україні в силу її надзвичайно вигідного транзитного положення. Це підтверджує найбільш високий серед країн Європи транзитний рейтинг (3,15 балів – розрахунки британського інституту Rendell). Визначаються наступні, напрямки участі України у Європейській транспортно-логістичній інтеграції:

- Пан'європейські транспортні коридори (ПЕК; *англ.* PEC);
- Трансконтинентальні транспортні коридори (ТКТК; *англ.* TCTC);
- Пан'європейські транспортні зони (PETrA);
- Міжнародні логістичні термінали або центри (МЛТ; *англ.* ILT).

Отже, можна запропонувати формулу (1) участі України в Європейській транспортно-логістичній інтеграції (рис. 1):

$$PEC + TCTC + BlackSeaPETrA + ILT. \quad (1)$$

Розшифровка її така: через територію України проходять чотири ПЕК; чотири ТКТК (ЕАТК "ТРАСЕКА", "Європа-Азія", "Балтика-Чорне море", Чорноморське транспортне кільце); Україна входить до Чорноморської Пан'європейської транспортної зони (Black Sea PETrA), що виділена як пріоритетна у ЄС. Загальна схема інтеграції України в Пан'європейську транспортно-логістичну систему зображено на рис. 1 [1].

Наполегливе прагнення України до якнайшвидшої інтеграції у світове співтовариство, партнерські багатовекторні наміри в розвитку торгово-економічних відносин з іншими державами об'єктивно створюють сприятливі умови для вільного переміщення товарів, послуг, капіталів і робочої сили через нашу державу. Це у свою чергу веде до росту транснаціональних товарних потоків і збільшенню міжнародного транзиту вантажів. Тому, Україна має досить реальні перспективи в самоствердженні своєї ролі як транзитної держави. Цьому сприяють у першу чергу такі об'єктивні фактори, як геополітичне положення і наявність на її території могутнього транспортного комплексу. Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією з достатньо розвинутою транспортною інфраструктурою, у якій зосереджена десята частина національного багатства країни, створює всі необхідні передумови для збільшення обсягів транзиту вантажів.

На сучасному етапі збільшення обсягів міжнародного транзиту територією України може стати важливим фактором стабілізації та структурної перебудови її економіки. При цьому слід враховувати, що транзит, як вид експорту транспортних послуг є одним з найбільш ефективних, а інвестиції у цю сферу транспортної діяльності дають швидко віддачу.

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.

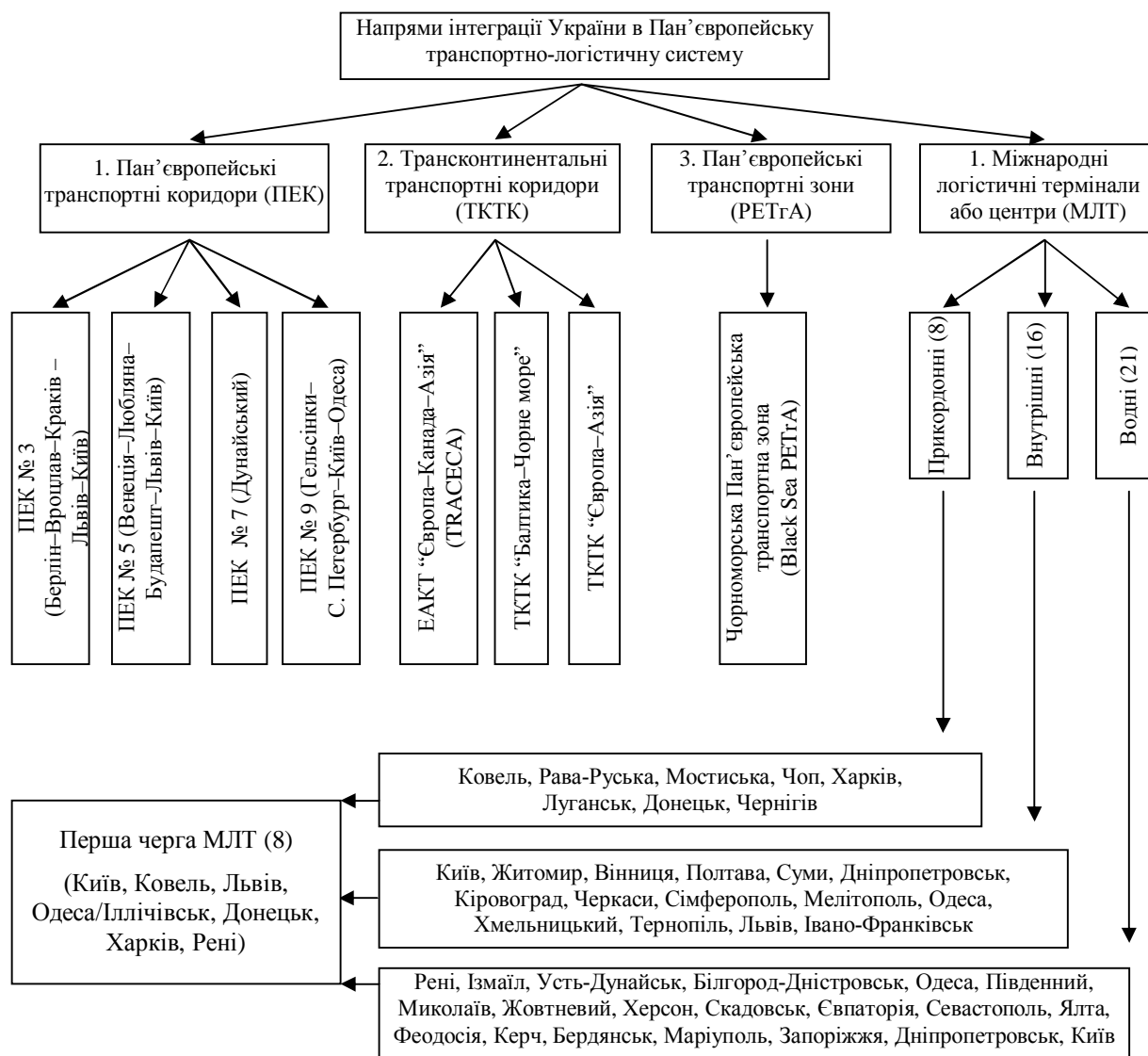


Рис. 1. Напрями інтеграції України в Пан'європейську транспортно-логістичну систему

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 Соколова В.Є., структура транспортно-логістичної системи України повинна складатися з п'яти рівнів логістичної взаємодії, а саме:

- 1) взаємодія об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури (термінальні та вантажні комплекси, складські господарства, підприємства різних видів транспорту та транспортно-логістичного сервісу тощо);
- 2) транспортно-логістичні центри місцевого, регіонального та міжнародного призначення;
- 3) регіональні транспортно-логістичні системи;
- 4) транспортно-логістичні кластери;
- 5) інтегрована транспортно-логістична система України (підсистема економічної системи країни та міжнародних транспортно-логістичних систем) [5].

Одним із головних напрямів підвищення рівня функціонування існуючих в Україні систем транспортних перевезень є формування транспортно-логістичної системи країни, шляхом організації комплексної взаємодії всіх учасників транспортно-розподільчого процесу на основі дотримання логістичних принципів та вимог.

Саме тому, основними засадами формування в Україні транспортно-логістичної системи повинно стати створення потужних регіональних транспортно-логістичних центрів, діяльність яких заснована не тільки на комплексній взаємодії об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури: термінальних та вантажних комплексів, складських господарств, підприємств різних видів транспорту та інших об'єктів транспортної інфраструктури, але й передбачає участь приватних компаній, здатних надавати послуги з супроводження, декларування та страхування вантажів, оформлення експортно-імпоротної документації та контроль за місцем знаходження вантажів на шляху прямування до пункту призначення [2].

Крім створення в Україні транспортно-логістичної системи можна звернути увагу і на те, щоб розмістити у ній Міжнародний транспортно-логістичний центр (м. Чоп). Автори цієї концепції стверджують, що наявність та перспективи подальшої розбудови прикордонної транспортної інфраструктури Закарпатської області має всі об'єктивно-необхідні передумови для створення міжнародного транспортно-логістичного центру на базі ефективно діючих підприємств та провідних підприємств країн-операторів вантажних потоків Чопсько-Захонського транспортного вузла.

Важливе геополітичне розташування прикордонних переходів Закарпатської області визначає особливу, ключову роль регіону в забезпеченні євразійських транспортно-торговельних зв'язків. Наявність в області територій, що граничить з чотирма державами: Словаччиною, Угорщиною, Румунією, Польщею, одного з найбільших прикордонних транспортних комплексів, у складі шести міжнародних і чотирьох міждержавних залізничних та автомобільних переходів, міжнародного аеропорту і можливостей для розвитку також і річкового транспорту, об'єктивно визначає Закарпаття як природний транзитний міст між Європою та Азією. Можливий обсяг перевезень через Закарпатську область оцінюється в 52 млн т експортно-імпорتنних та транзитних вантажів у рік, що в удвічі перевищує сьгоднішній обсяг.

З огляду на перспективи співробітництва в галузі транспортної логістики і багаторічний досвід роботи українських термінальних компаній, а також зважаючи на національні стратегічні інтереси сторін-учасниць проекту – Міжнародного українсько-угорсько-словацько-російського транспортно-логістичного центру на території України, все це є комплексною підставою успішного міждержавного співробітництва [3].

Висновки. На основі проведеного дослідження встановлено, що оптимальним напрямом розвитку транспортної галузі України є формування багатопрофільної та багатофункціональної інтегрованої транспортно-логістичної системи України (ТЛСУ). ТЛСУ є засобом інтеграції вітчизняного транспортного комплексу в міжнародні транспортно-логістичні системи і забезпечення їх ефективної взаємодії; задовольняє потреби споживачів транспортно-логістичних послуг.

Література

1. Олійник Я. Б. Міжнародна логістика : навч. посібник [Електронний ресурс] / Я. Б. Олійник, І. Г. Смирнов. – Режим доступу: <http://lginfo.com.ua/images/stories/books/miznarodnalogistica/mlr17.pdf>
2. Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. за матеріалами сьомої наук.-практ. міжнар. конф. 2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/Vetp/2011_34/11dtdzep.pdf
3. Резюме концепції створення міжнародного транспортно-логістичного центру. Європейська спілка транспортників України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.estu.com.ua/logistic%20center.html>
4. Антонюк І. Б. Світовий досвід використання логістичних систем в стратегіях національного розвитку за умов глобалізації [Електронний ресурс] / І. Б. Антонюк. – Режим доступу: http://mev-hnu.at.ua/load/1_formuvannja_ta_ocinka_efektivnosti_funkcionuvannja_mekhanizmv_upravlinnja_dijalnistju_pidpriemstv/2-1-0-50
5. Соколов О. Є. Теоретико-методологічні основи формування транспортно-логістичної системи України [Електронний ресурс] / О. Є. Соколов. – Режим доступу: http://www.lib.nau.edu.ua/Journals/3_27_2010/Sokolova.pdf

УДК 658.821(477.64)

О. С. НЕФЬОДОВ

Запорізька державна інженерна академія

ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ САНАТОРНО-КУРОРТНОГО ТИПУ

Досліджено особливості конкуренції і конкурентоспроможності підприємств санаторно-курортного типу, виявлено проблеми та шляхи підвищення конкурентоспроможності підприємств санаторно-курортного типу. Запропоновано комплекс заходів щодо розвитку санаторно-рекреаційного комплексу міста Бердянськ.

The features of competition and competitiveness of enterprises of resort are investigated in the article, found out problems and ways of increase of competitiveness of resort enterprises. The economic program is offered for development of Berdyansk's resort complex.

Вступ. В умовах розбудови української держави туризм став важливим видом господарювання та надходження значних коштів до державного бюджету. Завдяки своєму розвитку санаторно-курортний туризм