

УДК 65.012.34:656(477)

Войт С.М.*доктор економічних наук,
Виробниче об'єднання**«Південний машинобудівний завод імені О.М. Макарова»***Завгородній К.В.***Виробниче об'єднання**«Південний машинобудівний завод імені О.М. Макарова»***СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ
ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ ТА ЇЇ РЕГІОНІВ****STRATEGIC GUIDELINES OF TRANSPORT
INFRASTRUCTURE LOGISTICS UKRAINE AND REGIONS****АНОТАЦІЯ**

У статті висвітлено стратегічні орієнтири розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та її регіонів. Розглянуто проблеми розвитку транспортної логістики, світові та національні тенденції.

Ключові слова: транспортна логістика, транспортно-логістична інфраструктура.

АННОТАЦИЯ

В статье освещены стратегические ориентиры развития транспортно-логистической инфраструктуры и ее регионов. Рассмотрены проблемы развития транспортной логистики, мировые и национальные тенденции.

Ключевые слова: транспортная логистика, транспортно-логистическая инфраструктура.

ANNOTATION

The article highlights the strategic goals of transport and logistics infrastructure and its regions. The problems of transport logistics, global and national trends.

Keywords: transport logistics, transport and logistics infrastructure.

Постановка проблеми. Транспортна логістика є найбільш ефективним, ринково орієнтованим механізмом реалізації економічних перетворень і виступає у світовій системі руху товарів як спосіб планування, формування й розвитку переміщення матеріальних потоків з мінімальними часовими й фінансовими витратами. Будучи каталізатором економічного розвитку, логістика володіє найбільшим теоретико-прикладним інструментарієм формування інтегрованих транспортно-логістичних систем, охоплюючи окремі сфери підприємництва, а також цілі країни й регіони.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні та практичні аспекти функціонування та розвитку логістичної транспортної системи в мінливих умовах розглянуті в роботах вчених, таких як Бакаєв О.О., Іртищева І.О., Писаренко В.В., Савіна Н.Б., Собкевич О.В. Питанням розвитку портів, зміни їх функцій, диверсифікації діяльності та оптимізації роботи присвячено безліч робіт вітчизняних вчених, серед яких хотілося б виділити роботи Примачева Н.Т., Чекаловца В.Г., Колодіна А.Л., Віннікова В.В.

Постанова завдання. Метою статті є висвітлення стратегічних орієнтирів розвитку тран-

спортно-логістичної інфраструктури та її регіонів.

Виклад основного матеріалу дослідження. 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.

Розвиток світової логістичної індустрії характеризується наступними тенденціями: посилення впливу глобальних транспортно-логістичних компаній (близько 35% ринку доводиться на 30 найбільших компаній); консолідація ринку, що продовжується, перш за все, за рахунок міжнародного злиття і придбань і виходу на нові географічні ринки; подальше ускладнення логістичних рішень шляхом усе більш широкого впровадження ІТ-технологій.

У цілому досвід світової логістичної індустрії показує, що це вигідний бізнес. Ефекти реалізації транспортно-логістичного потенціалу полягають в наступному: зниження долі сукупних народногосподарських витрат на просування вантажів і товарів в структурі ВВП на 5-10%; зниження рівня інфляції за рахунок зниження логістичних витрат; підвищення інвестиційної привабливості проектів по розміщенню виробництв; якісне підвищення ефективності функціонування споживчих ринків, підвищення доступності товарів за рахунок зниження споживчих цін, підвищення якості і рівня життя населення; підвищення конкурентоспроможності економіки

через створення ефективного сучасного логістичного механізму, який з мінімальними витратами забезпечить в масштабах економіки країни.

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.

Дослідження проблем розвитку транспортно-логістичної системи України та її регіонів показало, що основними загрозами економічній безпеці в транспортній сфері є: втрата конкурентоспроможності перевізників через старіння рухомого складу, високу собівартість перевезень, великі ставки податків; витіснення вітчизняних перевізників іноземними; критично низький рівень перевезень, насамперед, в авіаційному, морському, річковому транспорті; невідповідність між високими темпами зростання автомобільного транспорту та розвитком автомобільних доріг; відсталість транспортної мережі; дискримінаційна політика інших держав щодо вітчизняних перевізників; втрата ринку авіаперевезень через брак сучасних літаків. Ці фактори призводять до втрати позицій 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.

Дослідження стану розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України та її регіонів показало, що в транспортній системі, у виконанні нею транзитної ролі, важливе значення мають усі основні складові її транспортного комплексу: автомобільний, залізничний, трубопровідний, водний та повітряний види транспорту. Міждержавний транзит через територію України – це великий, але досі нереалізований національний ресурс. Поряд з підвищеною швидкістю доставки, перевагою транзиту через територію регіону є те, що для його здійснення немає необхідності будувати у великому обсязі нові магістралі, транспортні прикордонні переходи та термінали. Існуючі комунікації зберігають достатній запас пропускну спроможності. Фактично регіон вже має працюючу, хоча й не на повну потужність, систему транзитних коридорів. Першочерговим завданням для нарощування обсягів транзиту через територію України є забезпечення належних управління та організації цих процесів.

Оцінка розвитку транспортної системи дозволила виявити основні проблеми функціонування транспорту: різкий спад попиту на

вантажні та пасажирські перевезення, багаторазове збільшення цін на матеріальні ресурси, що негативно вплинуло на рівень реальних доходів підприємств; низька конкурентоспроможність транспорту, у тому числі відсутністю бюджетного фінансування; недостатня ефективність функціонування транспорту внаслідок порушень пропорцій, викликаних спадом перевезень, між рівним основних виробничих фондів, експлуатаційним персоналом і обсягами виконаної роботи; недосконалість нормативно-правового забезпечення діяльності.

З метою недопущення транзитної ізоляції України та забезпечення ефективного функціонування її транспортної системи необхідно виконати ряд завдань 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 нових технологій перевізного процесу; створення гнучкої системи регулювання транспортних тарифів; 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.

В наш час, в Україні активно розвиваються 3PL і 4PL операційна діяльність. Все більше уваги приділяється передачі на аутсорсинг логістичних функцій торгівельних і промислових підприємств з вхідного, вихідного, а у ряді випадків і з внутрішньовиробничого транспортування, складського зберігання і управління запасами. Логістичні компанії починають розвертати проектну діяльність. Вже мало надавати просто послуги, а потрібні комплексні підходи до вирішення завдань і проблем клієнтів. Необхідно вміти виявляти їх потреби, формулювати завдання розвитку їх бізнесу, чітко розставляти пріоритети, грамотно і поетапно просуватися в рамках проекту. Клієнтів слід розглядати як партнерів, а партнерські стосунки збудувати так, щоб в цьому союзі обидві сторони могли б заробити більше грошей.

Найбільш перспективним сегментом ринку транспортно-логістичних послуг для України і може стати ринок термінової доставки до призначеного часу (just-in-time delivery). Цей сегмент активно розвивається у всьому світі: при такій організації послуг виробляється найбільша додана вартість. Прискорення доставки вантажів може бути забезпечене лише погодже-

ною взаємодією всіх учасників ланцюгів поставок 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 оптово-посередницькому ланцюгові спільних із клієнтурою структур дія 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.

Висновки. Вхідженню України у світове співтовариство як рівноправного партнера буде сприяти розвиток взаємодії суб'єктів транспортно-логістичної інфраструктури і створення регіональних транспортно-логістичних систем, їх подальша інтеграція з загальнодержавними й міжнародними транспортно-логістичними системами вантажо- і товароруку. Ця обставина вимагає істотного перегляду механізмів функціонування транспортної системи регіонів України на основі логістичного підходу, формування інтегрованих систем організаційно-економічного, інформаційного й іншого порядку, призначення яких полягає не тільки в забезпеченні більш досконалого рівня обслуговування споживачів, але й у глобалізації господарської діяльності, активізації виконання міжнародних вимог в сфері транспортування і відповідального зберігання вантажів.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Совершенствование управления морскими торговыми портами: учебное пособие / В.И. Чекаловец, А.Л. Колодин, Г.П. Столяров и др. – Одесса: ОНМУ, 2002. – 142 с.
2. Степанов О.Н. Стратегическое управление развитием морского порта. / О.Н. Степанов. – Одесса: Астропринт, 2008. – 324 с.
3. Совершенствование управления морскими торговыми портами: учебное пособие / В.И. Чекаловец, А.Л. Колодин, Г.П. Столяров и др. – Одесса: ОНМУ, 2002. – 142 с. ; Степанов О.Н. Стратегическое управление развитием морского порта. / О.Н. Степанов. – Одесса: Астропринт, 2008. – 324 с.
4. Меркт Е.В. Стратегические приоритеты развития мировой портовой системы / Е.В. Меркт // Развитие методов управления та господарювання на транспорті: зб. наук. праць Одеського нац. морськ. ун-та. – Вип. 7. – Одеса, 2011. – С. 17-26. ; Совершенствование управления морскими торговыми портами: учебное пособие / В.И. Чекаловец, А.Л. Колодин, Г.П. Столяров и др. – Одесса: ОНМУ, 2002. – 142 с.
5. Совершенствование управления морскими торговыми портами: учебное пособие / В.И. Чекаловец, А.Л. Колодин, Г.П. Столяров и др. – Одесса: ОНМУ, 2002. – 142 с.
6. Совершенствование управления морскими торговыми портами: учебное пособие / В.И. Чекаловец, А.Л. Колодин, Г.П. Столяров и др. – Одесса: ОНМУ, 2002. – 142 с.
7. Крушкин Е.Д. Управление бизнесом морского порта / Е.Д. Крушкин // Развитие методов управления та господарювання на транспорті: зб. наук. праць Одеського нац. морськ. ун-та. – Вип. 7. – Одеса, 2012. – С. 80-96.
8. Голиков Е.А. Маркетинг и логистика: Учеб. пособие. – 2-е изд. – М.: Изд. Дом «Дашков и Ко», 2000. – 412 с.
9. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах: Учеб. пособие / Под ред. Л.Б. Миротина. – М.: Юристъ, 2002. – 414 с.
10. Транспортно-логистические системы, сущность и цели функционирования <http://transportnaya-logistika.ru/logisticheskie-sistemy/ponyatie-transportno-logisticheskaya-sistema.html>.