

ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

Розглядаються напрями формування транспортно-логістичних систем в умовах реформування залізничної галузі України, враховуючи досвід роботи логістичних структур автомобільного транспорту, потреби регіональних органів місцевого самоврядування, особливості транскордонного співробітництва, технології просування вантажів на основі змішаного підходу та концепцій створення логістичних кластерів. Пропонується формування логістичних систем перевезення використовуючи технологічні та конкурентні складові, провівши класифікацію посередників, і на основі цих вищезгаданих факторів зменшення транспортної складової, що сприятиме зацікавленості власників вантажів у перевезеннях та виборі виду транспорту.

Ключові слова: транспортно-логістичні системи, логістичні структури, транспортна складова вартості

Постановка проблеми

Транспортна система України на сьогоднішній день функціонує в умовах різноманітних форм власності. Лише залізнична галузь якоюсь остороною залишилась від цих процесів, тому з реформуванням залізниць розпочнеться зміна концепції діяльності інших видів транспорту.

В умовах планової економіки єдина транспортна система держави забезпечувала постійно зростаючі потреби у перевезеннях вантажів та пасажирів, що створювалось завдяки єдиній системі управління галуззю, адже ця система мала низку переваг: можливість комплексного розвитку транспорту як на державному, так і на регіональному рівнях; забезпечення логістичних підходів до управління вантажопотоками; організацію взаємодії різних видів транспорту (інтермодальні перевезення).

Проте форми взаємодії транспортних організацій із суб'єктами планової економіки суттєво відрізняються від сучасних, що диктує ринок. В даний час споживачем транспортних послуг є не держава, а власники вантажів, які зорієнтовані на вибір виду транспорту і умов перевезень. В умовах конкуренції в цій сфері найбільшу перевагу має той вид транспорту і той перевізник, що пропонує комплекс послуг з доставки вантажів «від дверей до дверей». І точно в зазначений термін.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

На сьогоднішній день проблеми логістичного підходу до організації перевезень в Україні висвітлено у роботах Є. В. Крикавського, І. М. Аксьоїова, Т. В. Бутько, В. Л. Диканя, М. В. Макаренка, Ю. М. Цветова, Ю. С. Бараша, О. Г. Дейнеки, Н. І. Чухрай та ін.

Опрацювання робіт згаданих вище вітчизняних вчених з використанням зарубіжного до-

свіду дає змогу всесторонньо підійти до поставленого наукового завдання та подати своє бачення щодо цієї проблеми.

Виклад основного матеріалу

Реформування залізничного транспорту поставило цілу низку питань щодо його подальшого функціонування в конкурентному середовищі з іншими видами транспорту (автомобільний, морський). Слід враховувати і те, що Україна та її транспортна система знаходиться в мережі транспортних коридорів, де є певні проблеми в тому, що залізничні транспортні кампанії ЄС пропонують альтернативні маршрути перевезень.

На сьогоднішній день є дуже багато пропозицій з боку органів місцевого самоврядування про створення різних логістичних центрів, так, з реформою митної служби Закарпаття пропонують перетворити на потужний логістичний центр де за процесом перетину кордону можна буде стежити в режимі ОНЛАЙН. Це сприятиме тому, що Закарпаття, яке межує одразу з 4-ма Європейськими країнами, зможе стати великим логістичним центром Європи. На думку авторів робота логістичного центру повинна будуватися на таких основних принципах:

- пропозиція максимально повного переліку транспортних і супутніх послуг;
- організація комплексного транспортного обслуговування на основі єдиного договору на комплексне обслуговування і єдине замовлення на всі послуги;
- максимальна стандартизація та уніфікація перевізних й інших документів, необхідних для виконання перевезення;
- єдина маркетингова стратегія і тактика учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг;

- географічний розподіл структурних підрозділів МТЛЦ з метою максимального охоплення ринку транспортних послуг;
- організація співробітництва з українськими і міжнародними організаціями, що займаються питаннями транспортної логістики;
- побудова роботи на основі світових стандартів і міжнародних договорів, угод, конвенцій;
- інтеграція з міжнародними логістичними центрами і забезпечення інформаційного обміну з ними;
- підвищення ефективності транспортних послуг через зниження частки невикористаного графіка (при неповному завантаженні);
- стандартизація інформаційної взаємодії МТЛЦ з учасниками логістичних ланцюгів.

Розглядаючи рекомендації науковців щодо використання Схеми планування території Львівської області пропонується створення пунктів пропуску через кордон які пропускають вантажні потоки та біля основних вузлів і центрів економічного розвитку, передбачено створення логістичних центрів. Так, передбачається створити логістичний комплекс біля смт Красне Буського району, в Пустомитівському районі логістично-промисловий комплекс біля с. Давидів і логістичний комплекс „Білогоща” на території Зимноводівської сільської ради, логістичний парк у Городоцькому районі, логістично-транспортний комплекс біля с. Липник Жовківського району та логістичний парк в районі сервісної зони ПП «Рава-Руська», комплекс з митного догляду вантажів та логістичний парк біля с. Арламова Воляна території Мостиського району, логістичний комплекс в сервісній зоні ПП «Краковець» на території Яворського району, логістичний центр «Сигнівка» у Львові. [2]

Серед інвестиційних проектів під час 10-го Міжнародного економічного форуму у Трускавці презентували ідею створення Західноукраїнського логістичного центру біля Яворова, що позитивно вплине на підвищення конкурентоздатності Львівщини, адже поляки будують супервеликий логістичний центр (Корчова – Доліна).

Отже кілька невеликих прикладів свідчить про те, що йде активний процес створення логістичних структур в регіонах, але оскільки на залізницях вже є досвід роботи логістичних центрів: Ліски, ВАТ «Закарпатінтерпорт» та ін.

В даний час вченими сформульовано поняття: Транспортно-логістична система (сукупність учасників руху товарів/перевізників, координаторів перевезень, терміналів, портів),

система взаємодії різних видів транспорту (сукупність транспортних, термінальних, портових інфраструктур та рухомого складу різних видів транспорту, об'єднаних загальною технологією їх взаємодії з метою забезпечення мультимодальних перевезень).

Отже, маючи досвід роботи логістичних центрів, враховуючи конкуренцію з боку автомобільного транспорту, а також активну роботу регіональних органів влади, на рівні Укрзалізниці доречно розробити концепцію по взаємодії різних видів транспорту на базі формування транспортних логістичних систем. Для цього потрібні інвестиції, адже в США на державну підтримку транспорту виділяється 22 млрд дол., в ЄС – 5 млрд щорічно на основі державних та міждержавних програм. Тому для досягнення цієї мети необхідно: визначити та виконати систематизацію функцій перевізників в рамках логістики; провести дослідження вантажних та транспортних потоків з метою адаптації перевізників до транспортно-логістичної діяльності щодо управління цими потоками; провести аналіз сучасних підходів щодо організації руху товарів, провести класифікацію учасників ринку; провести порівняння існуючих технологій формування транспортно-логістичних систем при мультимодальних перевезеннях; розробити модель формування транспортно-логістичної системи в рамках міжнародних стандартів.

На сьогоднішній день вчені пропонують різні підходи. Загалом з урахуванням рівня розвитку транспортної мережі в Україні і напрямку транспортно-економічних зв'язків пропонується організувати близько 50 опорних ТЛЦ, що за своєю спеціалізацією можуть бути згруповані у три категорії [3]:

1) прикордонні: Ковель, Рава-Руська (Жовква), Мостиська, Чоп, Харків, Луганськ, Донецьк, Чернігів;

2) внутрішні: Київ, Житомир, Вінниця, Полтава, Суми, Дніпропетровськ, Кіровоград, Черкаси, Сімферополь, Мелітополь, Хмельницький, Тернопіль, Рівне, Івано-Франківськ, Львів;

3) водні: Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Південний, Миколаїв, Октябрьський, Херсон, Скадовськ, Євпаторія, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч, Бердянськ, Маріуполь, Запоріжжя, Дніпропетровськ.

Реалізація технології просування вантажопотоків передбачає формування моделі перевізного процесу на основі змішаного підходу з частковим використанням жорстких ниток гра-

фіка руху для просування потужних високопріоритетних вантажопотоків. Такий підхід дозволить підвищити рівень організації перевезень та дозволить не втратити гнучкість транспортної системи Укрзалізниці при освоєнні вагонопотоків, що виникають в результаті нерівномірного навантаження та не входять в план жорсткого графіка.

Для реалізації віртуального логістичного ланцюга доцільно проводити моделювання з вибору варіанта просування поїздпотоків за жорсткими нитками графіка руху на окремих напрямках залізниць. В основі досліджень пропонується використовувати комплексний підхід з урахуванням найбільш економічно доцільних маршрутів прямування поїздів в умовах різних варіантів подовження пліч обслуговування локомотивів та локомотивних бригад, швидкостей руху на дільницях при експлуатації різних типів локомотивів, технології обробки поїздів на технічних станціях, зміни ваги та довжини поїздів. Як варіант реалізації запропонованої системи просування вантажопотоків доцільним є дослідити ефективність прямування вантажних поїздів за жорсткими нитками графіка вагою більш ніж 6000 т. Для визначення конкурентоспроможних варіантів організації логістичної технології просування вантажопотоків необхідно є побудова методів дослідження впливу різних факторів при реалізації запропонованої технології за критеріями найбільш раціональних витрат паливно-енергетичних ресурсів, ефективності доставки вантажів за часом, потрібного парку локомотивів, якісних та кількісних показників роботи залізниць, врахування різних видів тяги. Пропонується утворити Головний логістичний центр Укрзалізниці з регіональними та місцевими філіями [4]. У транспортному регіоні, який охоплює угорську область Саболч-Сатмар-Берег, українську Закарпатську область, словацький Кошицький край та район Сату-Маре (Румунія) і де поєднується залізничний, автомобільний, повітряний, річковий транспорту, важливе значення має логістика. Враховуючи масштабність проектів із забезпечення міжнародних перевезень через Закарпатську область та стратегічні програми суміжних країн, передусім Росії, Китаю та Угорщини, доцільно створити не окремий, хоча і потужний логістичний центр, а передусім розробити концепцію формування логістичного кластеру в Закарпатті.

Хоч є багато визначень кластерів, всі вони ґрунтуються на трьох основних ідеях: близькість, об'єднання у мережу, спеціалізація.

Кластери можна визначити як групи незалежних компаній та асоційованих інституцій, які співпрацюють та конкурують, географічно зосереджені у одному чи сусідніх регіонах (навіть якщо кластер охоплює кілька країн), спеціалізуються у конкретній сфері діяльності, пов'язані спільними технологіями та навичками, традиційні, або наукові; більшість кластерів базуються на традиційних заходах, інституціоналізовані (є підрозділ з управління кластерами) або не інституціоналізовані [5].

Кластери неминуче асоціюються з мережами, що є формальними та неформальними організаціями, які спрощують обмін інформацією та технологіями, а також сприяють координації заходів та співробітництва між членами кластеру. Концепція кластерів передає три головні ідеї: показник загальної конкурентоспроможності кластеру є більшим за суму показників конкурентоспроможності кожної з його складових; конкурентна перевага зумовлена наявністю мережі. Ці показники об'єднують багато зацікавлених сторін, представників ділових кіл (покупці, постачальники, фінансові інституції, організації, що займаються матеріально-технічним забезпеченням тощо), а також небізнесові організації, що відіграють ключову роль підтримки (дослідницькі інституції, організації, що надають професійну підготовку, інституції державного сектору). Географічна близькість спрощує зовнішні зв'язки – особливо ті, що сприяють генерації та розповсюдженню знань і застосуванню нових технологій шляхом утворення «інноваційного» середовища. Нині все більше регіонів у своїх стратегіях розвитку передбачають підтримку існуючих, а також формування та розвиток нових кластерів з метою підвищення конкурентоспроможності території.

Висновки

Отже, можна визначити основні напрями розвитку транспортного комплексу: *технологічна*: його відповідність розвитку економіки країни з метою забезпечення потреб у перевезеннях; *конкурентна*: якісне забезпечення потреб по наданню послуг у перевезеннях; *логістична*: на основі інновацій забезпечити взаємодію різних видів транспорту, що зможе забезпечити інтеграцію України в світову логістичну систему.

При логістичному управлінні слід враховувати перевізну складову як частину транспортних засобів конкурентного перевізника, що забезпечує транспортування вантажів конкретного вантажовласника відповідно договору на

перевезення – тобто виконання умов договору на перевезення з мінімальними витратами для перевізника. Потрібно провести класифікацію посередників: перевізники, експедитори, агенти, які будуть проводити маркетингові дослідження і оформляти договори на перевезення.

При формуванні логістичних центрів слід враховувати наступне: сферу діяльності; вплив на наскрізні матеріальні потоки; сферу обслуговування. На сьогоднішній день, враховуючи діяльність в цьому напрямку органів місцевого самоврядування, логістичні центри можна розділити на регіональні, вузлові та термінальні. Для визначення ефективності їх функціонування, окрім зазначених вище моделей і методів, слід долучити ще й економетричні дослідження, що дозволить більш конкретно аналізувати окрім транспортних ще й інформаційні та фінансові складові.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Єрфан, Є. А. Перспективи створення міжнародного транспортно-логістичного центру на Закарпатті [Електрон. ресурс] / Є. А. Єрфан, О. М. Кіс. – Режим доступу: http://www.nbuu.gov.ua/portal/natural/NVUU/Ekon/2009_28_1/statsti/23.htm

2. Матеріали Міжн. наук.-практ. семінару з питань просторового планування (Ін-т регіональних досліджень, 9–10 вересня 2008 р., Львів) [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://Ird.org.ua>
3. Основы организаций транспортного обеспечения внешнеторговых связей Украины [Текст] / Ю. М. Цветов [и др.]. – К.: ОАО ИКТГР, 2000. – 581 с.
4. Бутько, Т. В. Концепція формування логістичної системи на залізницях України [Текст] / Т. В. Бутько, Д. В. Ломотько // Доповідь на мережній нараді керівників служб перевезень залізничних адміністрацій Держав учасниць Співдружності, Латвії, Литви, Естонії з питань подальшого удосконалення експлуатаційної діяльності (24–27 квітня 2007 р., Одеса).
5. Мікула, Н. А. Передумови формування логістичного кластеру у системі міжнародних транспортних коридорів [Текст] / Н. А. Мікула // Сб. науч. тр. «Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ». – В 2-х тт. – Т. 2. – Ливадия-Донецк, 2007. – 766 с.

Надійшла до редколегії 11.11.2011.

Прийнята до друку 14.11.2011.

В. И. КОПЫТКО

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Рассматриваются направления формирования транспортно-логистических систем в условиях реформирования железнодорожного транспорта Украины, учитывая опыт работы логистических структур автомобильного транспорта, интересы региональных органов местного самоуправления, особенности трансграничного сотрудничества, технологии продвижения грузов на основании смешанного подхода и концепций создания логистических кластеров. Предлагается формирование логистических систем перевозок, используя технологические и конкурентные составляющие, проведя классификацию посредников, и на основании этих вышеупомянутых факторов снижение транспортной составляющей, что будет способствовать заинтересованности грузовладельцев в перевозках и выборе вида транспорта.

Ключевые слова: транспортно-логистические системы, логистические структуры, транспортная составляющая стоимости

V. I. KOPYTKO

FORMATION OF TRANSPORT-LOGISTICAL SYSTEMS IN THE CONDITIONS OF REFORMING RAILWAY BRANCH

The trends of transport-logistic systems formation in conditions of the railway transport reformation in Ukraine, taking into consideration the work experience of the logistic structures of the motor transport, demands of the regional bodies of local government, peculiarities of cross-border cooperation, goods advancement technologies on the basis of mixed approach and concepts of creating the logistic clusters are examined. The formation of logistic transportation systems using technological and competitive components, having conducted a classification of mediators, and on the basis of the above mentioned factors the reduction of transport component that will promote the increased interest of the goods owners in transportation and choice of the kind of transport is offered.

Keywords: transport-logistical systems, logistical structures, transport component of cost