

УДК 911.3

Л.Г. Баранова

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА ТА РОЗВИТОК ЛОГІСТИКИ В СТОЛИЧНОМУ РЕГІОНІ

У статті досліджено стан транспортної інфраструктури та розвиток логістики в Столичному регіоні. Проаналізований рівень розвитку транспортного потенціалу даного регіону.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, логістика, господарський комплекс, ринкові перетворення.

L. Baranova

TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND DEVELOPMENT OF LOGISTICS IN THE METROPOLITAN REGION

The article examines transport infrastructure conditions and logistics development in the Metropolitan region. The level of transport capacity in the region has been analyzed.

Keywords: transport infrastructure, logistics, economic complex, market transformation.

Вступ. Транспортна інфраструктура, що включає в себе основні види транспорту, шляхове і дорожнє господарство, є одним з найважливіших системоутворюючих елементів, що визначають ступінь розвитку економічного потенціалу і промислової структури будь-якої індустріально розвиненої країни чи регіону. Якщо раніше вважалося, що транспорт лише сприяє діяльності галузей виробничої сфери, виконуючи обслуговуючу роль, то в даний час він став важливою і необхідною умовою їх зростання і розвитку. Саме цим визначається специфіка ролі, місця і механізмів розвитку самої транспортної системи. Вона має розвиватися випереджаючими темпами, перебуваючи водночас у функціонально-структурному балансі з іншими, насамперед базовими, галузями народного господарства. До головних завдань транспортної системи як важливої ланки господарського комплексу будь-якого регіону слід віднести: повне забезпечення потреб господарства і населення у перевезеннях, досягнення світових стандартів якості транспортного обслуговування, забезпечення енергозбереження та зменшення шкідливого впливу на оточуюче середовище.

Вихідні передумови. Проблему розвитку транспортної інфраструктури досліджували у своїх роботах В. Максимов [3], О.І. Никифорук [4], а розвитку логістики приділяється значна увага у працях Г. Гордона [6], А.Г. Кальченко [2], Ю.В. Пономарьової [5], І.Г. Смирнова [7 - 9], А.М. Ткаченка [10] та ін. Одним із пріоритетних напрямів в Україні є курс на євроінтеграцію, а складова частина даного питання - це транспортна та логістична інфраструктура. Потребує вивчення транспортна інфраструктура та розвиток логістики в Столичному регіоні. В Україні очевидним лідером є Столичний регіон, на базі якого необхідно створювати логістичні центри, для чого є всі переваги.

Метою статті є висвітлення стану транспортної інфраструктури та розвитку логістики в Столичному регіоні.

Виклад основного матеріалу. Столичний регіон вкритий густою мережею автомобільних доріг, загальна довжина яких становить 8500 км. По його території проходять автомагістралі міжнародного значення: Львів — Харків, Львів — Москва, Санкт-Петербург — Одеса та інші. Столичний регіон має залізничне сполучення з усіма регіонами України та країнами СНД. Через його територію проходять міжнародні експresi в усі держави Східної Європи. Аеропорт міжнародного класу «Бориспіль» — повітряні ворота України. Він співпрацює з більш як 30 авіакомпаніями світу. Крім цього аеропорту, у регіоні розташовані два аеродроми, які можуть приймати вантажні транспортні літаки. Авіаційним транспортом щорічно відправляється близько 2 000 тис. пасажирів, 1 200 т пошти і 7 600 т вантажу. Проходження через Столичний регіон транзитного газопроводу «Сибір — Західна Європа» сприяло створенню густої мережі газопроводів. Крім того, через територію Київщини прокладено ряд паливних трубопроводів. Зареєстровано 1056 перевізників різних форм власності, із них 444 займаються пасажирськими перевезеннями, у тому числі 158 — працюють і надають послуги населенню на внутрішніх обласних автобусних маршрутах, 546 зайняті вантажними перевезеннями, 66 — вантажо-пасажирськими. Постійним автобусним сполученням охоплені всі міста і сільські населені пункти області. Перевезення пасажирів виконують

перевізники на 695 автобусних маршрутах, у тому числі: міських — 66, приміських — 389, міжміських — 240, міжобласного сполучення — 34. Відкриття нових маршрутів і збільшення кількості рейсів на діючих маршрутах здійснювалось через відкриті конкурси на перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування.

До числа пріоритетних напрямів оптимізації структури транспортної системи регіону слід віднести: технічне переоснащення залізничної мережі та будівництво швидкісних магістралей; модернізацію і будівництво автодорожньої мережі, в т. ч. і автострад міжнародного значення; оснащення окремих видів транспорту високоефективними транспортними засобами, механізмами та іншим обладнанням; забезпечення погодженого розвитку сумісних видів транспорту з метою організації ефективних змішаних перевезень; удосконалення системи управління як окремих видів транспорту, так і транспортної системи в цілому.

При здійсненні заходів по плануванню транспорту на обласному рівні слід виходити з того, що в даному випадку переважне значення має автомобільний транспорт, оскільки останній найбільшою мірою відповідає раціональним вимогам. Крім того, він здійснює вантажо- та пасажироперевезення на невеликі відстані, які розосереджені по окремих потоках на внутрішньо-міських і внутрішньо-обласних маршрутах у відповідності з розміщенням виробництва, що склалось, а також системами розселення.

Значення транспортного комплексу регіону полягає в забезпеченні (табл.) всіх суб'єктів господарювання якісними транспортними послугами. Попит на транспортні послуги значною мірою залежить від розвитку у певному регіоні видів транспорту, рівня тарифів, асортименту та якості транспортних послуг. Розвиток ринкової економіки сприяє підвищенню ролі транспорту в системі товароруху, зростанню питомої ваги транспортних послуг. В останні роки, як показали дослідження, значно поліпшилось транспортне обслуговування клієнтів. Це стало можливим не стільки за рахунок покращання роботи транспортних органів, скільки за рахунок використання логістики.

Динаміка та прогноз показників транспортної галузі в області

Показник / Роки	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2010		2015	
							I	II	I	II
Залізничний транспорт										
Довжина шляхів сполучення, км	859	824	824	823	823	825	845	850	860	870
Перевезено вантажів, млн тонн	3,7	2,3	2,6	2,6	2,8	2,9	3,6	3,9	4,2	4,5
Вантажообіг, млрд. т*км	2,0	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,8	2,0	2,1	2,3
Перевезено пасажирів, млн осіб	67,5	62,4	60,0	59,5	73,7	75,2	88,5	92,4	103,0	109,2
Пасажирообіг, млрд. пасажиро-км	7,4	6,5	6,4	6,5	6,6	6,7	7,5	7,7	8,0	8,2
Автомобільний транспорт										
Довжина шляхів сполучення, км	8200	8400	8400	8400	8400	8500	8700	8800	8900	9000
Перевезено вантажів, млн тонн	114,9	36,3	32,2	35,2	35,4	37,8	54,4	59,1	66,6	80,2
Вантажообіг, млрд. т*км	3,3	1,1	1,6	1,3	1,5	1,5	1,9	2,0	2,3	2,8
Перевезено пасажирів, млн осіб	118,2	81,2	49,6	67,2	71,4	73,2	107,9	112,5	126,9	132,1
Пасажирообіг, млрд. пасажиро-км	1,3	1,0	0,8	1,1	1,1	1,2	1,8	1,8	2,1	2,1
Авіаційний транспорт										
Перевезено пасажирів, млн осіб	0,5	-	-	0,5	0,8	1,0	1,4	1,5	1,8	2,0

Логістика дає змогу скоординувати дії закупівлі, виробництва, збуту і транспортування. Попри всі труднощі, використання елементів логістики транспорту постійно розширюється завдяки, наприклад, введенню в дію локальної мережі ВМ, інформації про переміщення вантажів у транспортних потоках, введенню нових методів бухгалтерського обліку матеріальних коштів, які проходять разом з вантажопотоками через транспортні підприємства. Основним завданням транспортної логістики, як і логістики промислових підприємств, є збільшення прибутку транспортних організацій. Цього можливо досягти за рахунок координації транспортного обслуговування споживачів за їх замовленнями, в яких містяться умови поставок. Все це дає змогу отримати конкурентні переваги на ринку і зменшити витрати. Перехід економіки до ринкових відносин суттєво змінює сутність планування оперативного

управління, контролю і обліку, статистики транспортних потокових процесів. Зміни полягають у переході від господарювання на основі державно-монополізованої власності на засоби і результати діяльності транспортної системи до багатогранності форм власності на них.

Логістичні проекти у розвитку:

1. Логістичний центр у Київській області (Житомирський напрямок).

Логістичний центр розташований на Житомирському напрямку в 30 км від межі Києва. Об'єкт знаходитиметься біля нової окружної дороги (згідно з генпланом розвитку Київської області), розташований поблизу траси, має гарну транспортну розв'язку. Комплекс включає два КПП для вантажних автомобілів. Висота робочої зони: 12,5 м. Будівництво запроєктованого логістичного комплексу дозволить на певний час зайняти позицію лідера на ринку зберігання, пропонуючи можливість упровадження найкращих технологій і рівня вантажопереробки, за рахунок цього планується залучення логістичних компаній-операторів до укладення перспективних довгострокових угод. У створенні та розвитку проекту беруть участь Orgoplan, ТОВ «Логістика і Склад».

2. Логістичний центр у Київській області (Вишгород). Логістичний центр розташований поблизу міста Вишгород. Фасадна сторона комплексу виходить на автомобільну дорогу Р27 Київ – Овруч. Об'єкт має добру транспортну розв'язку та вигідне місце розташування щодо Києва. Комплекс включає два КПП для вантажних автомобілів. Висота робочої зони 12,5 м.

Висновки і перспективи подальших пошуків. Стійке та ефективне функціонування транспортної інфраструктури є необхідною умовою стабілізації, підйому і структурної перебудови економіки країни та її регіонів. З точки зору транспортного забезпечення Київської області слід зазначити, що стратегічними напрямками розвитку транспортного комплексу повинні бути:

- реконструювання (обладнання перехідно-швидкісних смуг, дорожньої розмітки, зміна тросового огороження на металеве, ремонт покриття, ремонт

бар'єрного огороження) доріг на напрямках Київ – Нові Яриловичи, Київ – Довжанський, Київ – Ізварино, Київ – Одеса, Київ – Чоп, Київ – Ковель;

- низка заходів на дорогах місцевого значення, спрямованих на ремонт покриття, обладнання бар'єрного огороження, збільшення радіусів горизонтальних кривих на ділянках, що не відповідають нормам ДСН, обладнання перехідно-швидкісних смуг і дорожньої розмітки;

- формування і розширення регіонального ринку транспортних послуг;

- упровадження нової техніки та сучасних технологій організації перевезень;

- запровадження ресурсо- й енергозберігаючих технологій, зменшення питомих паливно-енергетичних витрат;

- комплексне розв'язання проблеми охорони навколишнього природного середовища;

- заміна застарілих транспортних засобів, придбання нових вантажних автомобілів та заміна міні-автобусів новими автобусами великої місткості;

- будівництво нових автомобільних доріг, при цьому основну увагу слід приділити необхідності будівництва нових швидкісних автомобільних трас у межах транспортних коридорів;

- збільшення кількості під'їзних шляхів до сільської місцевості;

- поліпшення транспортно-експлуатаційного й технічного стану існуючих доріг, підвищення рівня їх облаштування, безпеки та економічності перевезень, приведення їх у відповідність із сучасними вимогами;

- підвищення пропускної спроможності вузлових споруд – роз'їздів, розв'язок, мостів;

- реконструкція і модернізація інфраструктури найважливіших залізничних магістралей, оновлення й поповнення його рухомого складу;

- скорочення кількості колій на другорядних лініях і станціях;

- оптимізація розміщення ремонтної бази рухомого складу з концентрацією ремонту на підприємствах з найменшою його собівартістю.

Отже, транспорт має забезпечувати потреби населення і галузей економіки у безпечному та якісному перевезенні пасажирів та вантажів на рівні міжнародних стандартів, виконання соціально-економічних, зовнішньоторговельних, оборонних, природоохоронних та мобілізаційних потреб суспільства.

Рецензент – доктор географічних наук, професор І.Г. Смирнов

Література:

1. *Концепція* розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. – К., 1998.
2. *Кальченко А.Г.* Логістика: Підручник. – К.: КНЕУ, 2003. - 284 с.
3. *Максимов В.* Государственно-частное партнерство в транспортном секторе: зарубежный опыт // *Международная экономика.* – 2008. - № 1. - С. 16-26.
4. *Никифорок О.І.* Становлення і функціонування транспортно-логістичної інфраструктури в Україні // Автореф. дис. ... канд. економ. наук. – К., 2005. - 21 с.
5. *Пономарьова Ю.В.* Логістика: Навч. посіб. – К.: Центр навч. літератури, 2003. – 192 с.
6. *Рынок и логистика* / Под ред. Г. Гордона. – М., 1993.
7. *Смирнов І.Г.* Логістика: просторово-територіальний вимір: Монографія. - К.: Обрії, 2004. - 335 с.
8. *Смирнов І.Г.* Транспортно-логістичні системи світу // *Світове господарство в умовах глобалізації: Монографія.* - К.: Вид.-поліграф. центр «Київ. університет», 2004. - С. 77-94.
9. *Смирнов І.Г., Косарева Т.В.* Транспортна логістика: Навч. посіб. - К.: Центр навч. літератури, 2008. – 224 с.
10. *Ткаченко А.М.* Логістика і територіальний розвиток // *Управління сучасним містом.* – 2003. - № 1. 3 (9).- С. 9-17.

Л.Г. Баранова

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ В СТОЛИЧНОМ РЕГИОНЕ

В статье исследовано состояние транспортной инфраструктуры и развитие логистики в Столичном регионе. Проанализирован уровень развития транспортного потенциала данного региона.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, логистика, хозяйственный комплекс, рыночные преобразования.