

ТКАЧ О. В.

д. е. н., професор
ДВНЗ Прикарпатський національний університет ім. В. Стефаника
rira-ua@mail.ru

ВОЛОЩУК І. А.

аспірант
ДВНЗ Прикарпатський національний університет ім. В. Стефаника
rira-ua@mail.ru

ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ: ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ТА НАПРЯМИ РОЗВИТКУ

В статті досліджено основні напрямки розвитку та формування транспортно-логістичної системи. Охарактеризовано вплив геопросторових чинників на логістичні системи. Проаналізовано різновиди логістичних систем. Обґрунтовано структуру транспортно-логістичної системи України, яка підвищить ефективність розвитку транспортної системи як на регіональному, так і на зовнішньому рівні.

Ключові слова: геопросторові рівні логістичних систем, геопросторові чинники, транспортно-логістична система, структура транспортно-логістичної системи України.

ТКАЧ О. В.

д. э. н., профессор
ГВУЗ Прикарпатский национальный университет им. В. Стефаника
rira-ua@mail.ru

ВОЛОЩУК И. А.

аспірант
ГВУЗ Прикарпатский национальный университет им. В. Стефаника
rira-ua@mail.ru

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ: ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ

В статье исследованы основные направления развития и формирования транспортно-логистической системы. Охарактеризованы влияние геопространственных факторов на логистические системы. Проанализированы виды логистических систем. Обоснована структура транспортно-логистической системы Украины, которая повысит эффективность развития транспортной системы как на региональном, так и на внешнем уровне.

Ключевые слова: геопространственные уровни логистических систем, геопространственные факторы, транспортно-логистическая система, структура транспортно-логистической системы Украины.

ТКАЧ О. В.

doctor of economic sciences, professor
SEHE Precarpathian V. Stefanyk National University
rira-ua@mail.ru

VOLOSHCHUK I. A.

postgraduate student
SEHE Precarpathian V. Stefanyk National University
rira-ua@mail.ru

TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEMS: THEORETICAL BASIS OF THE FORMATION AND DEVELOPMENT DIRECTIONS

In this article the main directions of development and a transport-logistics system are investigated. The influence of geospatial factors on logistics is characterized. Varieties of logistics systems are analyzed. The structure of transport and logistics system of Ukraine is justified, which will increase the efficiency

of the transport system, both at the regional and external level.

Key words: geospatial level logistics systems, geospatial factors, transport and logistics system, the structure of transport and logistics system in Ukraine.

Постановка проблеми. Сучасна підприємницька діяльність вітчизняних підприємств незалежно від їх основного виду діяльності характеризується складністю та динамічністю, саме це визначає причину для здійснення раціонального логістичного управління, що й стане вирішенням багатьох проблем, пов'язаних з вивченням структури зв'язків між елементами підприємства, його взаємозв'язку із зовнішнім середовищем, оптимальних режимів функціонування елементів в межах всього матеріального та функціонального змісту відповідної діяльності.

Логістичні системи вкладаються у загальноприйняте поняття "системи". Тому ґрунтуючись на системному підході, визначаються теоретичні аспекти формування логістичних систем. Згідно з одним із визначень загальна теорія систем – це науковий напрямок, пов'язаний з розробкою сукупності філософських, методичних, конкретно-наукових і прикладних проблем аналізу та синтезу складних систем похідної природи. Таке визначення носить дещо дедуктивний характер, але потрібно зважати, що термін "система", "складна система", "велика система" не є однозначними, тому оперуватимемо наступними визначеннями.

Однією з ознак логістичної системи є наявність потокового процесу (матеріального, інформаційного, фінансового, ресурсного та ін.).

Логістична система — адаптивна система із зворотним зв'язком, що виконує ті чи інші логістичні функції та операції, складається, переважно, з декількох підсистем і має досить розвинуті зв'язки із зовнішнім середовищем.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням функціонування і проблеми формування транспортно-логістичних систем присвячені роботи таких вітчизняних і зарубіжних вчених: Д.Дж. Бауерсокс, В.Л. Дикань, Д.Д. Клосс, І. Шнайдер, А.А. Кизим, С.В. Милославська, К.І. Плужніков, В.І. Сергєєв, П.А. Ельяшевич та ін. [1–3].

У цих роботах розглядається необхідність створення елементів логістичної інфраструктури з метою забезпечення розвитку транспортної системи. В своїх працях вчені визначили, що недостатнє оновлення основних фондів, невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам, повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торговельними, складськими та митними технологіями, низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії з іншими галузями економіки – це лише незначна частка чинників, що негативно впливають на залізниці та уповільнюють розвиток транспортної галузі.

Постановка завдання. Необхідно визначити теоретичну основу поняття та сутті "транспортно-логістичної системи" та основні напрямки його розвитку.

Основний матеріал дослідження. Логістичні системи бувають різної галузевої належності (галузеві) та різних геопросторових рівнів (регіональні). За першою ознакою логістичні системи охоплюють такі різновиди, як:

- промислові;
- агропромислові;
- транспортні;
- будівельні;
- торговельні;
- туристичні;
- митні;
- банківські;
- міжнародно-бізнесові.

За другою ознакою розрізняють логістичні системи мікрорівня (підприємство, фірма), мезорівня (область), макрорівня (країна), мегарівня (інтеграційне об'єднання кількох країн, регіон світу), метарівня (світ). Як галузеві, так і регіональні логістичні системи

характеризуються своєю територіальною організацією, що відображає територіальні особливості схеми взаємозв'язків суб'єктів логістичної діяльності [4]. Територіальна організація логістичних систем взагалі повинна враховувати, як першочергові, чинники розміщення виробництва, споживання і транспортної інфраструктури. Перші розкривають територіальні особливості процесу виробництва і розміщення підприємств, що виробляють (і прагнуть продати) певні товари або послуги. Саме підприємства сфери виробництва є головним замовником транспортно-логістичних послуг з доставки своєї продукції, оскільки процеси поглиблення міжгалузевого поділу праці в сучасному світовому господарстві вимагають від суб'єктів господарювання повного зосередження на основній діяльності і передачі інших функцій відповідним спеціалізованим структурам, які можуть їх виконати ефективніше, отже, успішніше.

Отже, аналіз чинників територіальної організації логістичних систем дозволяє конкретизувати їхній вплив на всіх геопросторових рівнях формування. Так, на мікрорівні (підприємство), на територіальну організацію логістичної системи впливають:

- бізнесова та геомаркетингова стратегія фірми;
- розміщення закладів-споживачів;
- розміщення підприємств-постачальників;
- рівень розвитку та особливості розміщення транспортної інфраструктури.

На мезо- та макрорівнях територіальної організації логістичних систем (це рівень відповідно територіально-адміністративної одиниці або країни), істотними чинниками є:

- національна геополітична та гео економічна стратегія;
- розміщення споживання;
- розміщення виробництва;
- рівень розвитку та особливості розміщення транспортної інфраструктури.

На мегарівні територіальної організації логістичних систем (це рівень інтеграційного об'єднання країн або регіону світу), істотними чинниками будуть:

- рівень і стратегія розвитку інтеграційного угруповання;
- розміщення споживання;
- розміщення виробництва;
- рівень розвитку та особливості розміщення транспортної інфраструктури.

Прикладом такого підходу є Європейський Союз, який ще з початку інтеграційних процесів у Західній Європі обов'язково звертав увагу на розвиток транспортної інфраструктури Спільноти. Причому з переходом західноєвропейської інтеграції до більш високих її рівнів (від зони вільної торгівлі до послідовно-митного союзу, спільного ринку, економічного союзу) зростала увага до розвитку транспорту й логістики. Нарешті, на мегарівні (світовому) геопросторової організації логістичних систем критичними чинниками є:

- теорія і практика відкритої економіки (тобто вільного глобального руху всіх чинників виробництва);
- геопросторові особливості світового споживання;
- геопросторові особливості світового виробництва;
- рівень розвитку та розміщення транспортної інфраструктури світу [5].

В Європі зародження і прихід до загальної політики у сфері транспорту зайняв декілька років. І хоча даний сектор залишається ключовим в економіці багатьох країн ЄС, багато країн-учасників довго сумнівалися, перш ніж ухвалити в 1985 році рішення про те, що Рада Європи і Європейська Комісія повинні затвердити основні принципи загальноєвропейської політики відносно транспорту. Період їх обговорення і розгляду зайняв 8 років, а початком реальної транспортної політики об'єднання вважається дата ухвалення Маастрихтської угоди в 1993 році.

За останні 10–15 років в транспортному законодавстві низки країн відбулися істотні зміни. В США після 1980 року був прийнятий цілий спектр законів, адміністративних і юридичних актів, направлених на скорочення державного сектора на транспорті, зняття

транспортних бар'єрів, координацію роботи різних видів транспорту, поліпшення транспортного сервісу, зниження цін і тарифів. В 1977 р. там почалося дерегулювання повітряного транспорту, а вслід за ним в 1980 р. – автомобільного і залізничного, в 1984 р. – водного. Прийняті закони дозволяли створювати на всіх видах транспорту нові компанії і вільно встановлювати тарифи.

В Японії в цілях підвищення конкуренції була здійснена приватизація залізниць, у Великобританії відмінені ліцензії, значно стримуючі використання автомобілів як за поясами дальності перевезень, так і за номенклатурою вантажів. Це сприяло розвитку вільної конкуренції на транспорті, і зрештою послужило найважливішим стимулом для сприйняття логістичних концепцій і створення великих транспортно-логістичних систем і схем.

Розвиток інтеграції світової економіки і глобалізація бізнесу сприяли створенню міжнародних логістичних систем [6]. Логістичні активності стали більш комплексними, а такі проблеми, як розміщення виробництва і центрів дистрибуції, вибір видів транспорту для конкретного замовлення, типів сервісу, методів управління запасами, проектування адекватних комунікаційних та інформаційних систем, призвели до інтеграції логістичної і транспортної компонент з метою оптимізації процесу перевезення і максимального задоволення потреб замовника.

Розвиток міжнародних транспортно-логістичних комплексів стимулює і процеси спрощення торгівельних та інших економічних відносин між країнами.

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 мінімальних витрат на максимально вигідних умовах. Необхідно додати, що транспортно-логістична система, як і будь-яка інша система, складається з конкретних підсистем та елементів, до яких залежно від функціональної фази логістичного обслуговування вантажного потоку в процесі руху доцільно віднести такі підсистеми, як:

- транспортно-постачальницька,
- транспортно-складська,
- транспортно-логістичного обслуговування та управління,
- інтегрованої інформації та транспортно-логістичних рішень,
- транспортно-збутова.

Територіальні особливості транспортно-логістичної системи як складної динамічної системи зумовлює необхідність застосування системного підходу [7]. Використання системного підходу дає змогу 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.

Структура транспортно-логістичної системи України, на наш погляд, має складатися з п'яти рівнів логістичної взаємодії:

- 1) взаємодія об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури (термінальні та вантажні комплекси, 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).

Розглянемо більш детально кожний з 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 цьому рівні, є координація, а також синхронізація процесів транспортно-логістичного обслуговування вантажного потоку "від дверей до дверей" за оптимальних витрат та відповідного рівня логістичного сервісу. Зауважимо, що на сьогодні стан розвитку об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури України не задовольняє потреби 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 мінімальних витрат на логістичне обслуговування та логістичну інфраструктуру шляхом кооперації транспортно-логістичних компаній, що надають спеціалізований комплекс логістичних послуг.

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

Третій рівень являє собою регіональні транспортно-логістичні системи (РТЛС), які спрямовані на оптимізацію руху вантажного потоку в межах певного регіону.

Звідси виходить, що основним обмеженням цього рівня інтеграції є його територіальна належність. РТЛС сприяють взаємодії суб'єктів транспортно-логістичної діяльності при обслуговуванні вантажного потоку на території конкретного регіону, використовуючи 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 собі транспортно-логістичну інфраструктуру прикордонних територій та певних регіонів, транспортно-логістичні компанії, виробничі підприємства тощо. Концепція створення ТЛК має базуватися на нормативно-правовому регулюванні, організаційному, фінансовому, технічному, а також інформаційному забезпеченні діяльності транспортно-логістичних підприємств.

На остатньому, 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 безпосередньо впливають:

- міжнародне та національне регулювання перевезення вантажів;
- фінансова система країни (транспортної галузі);
- ринкова інфраструктура;
- природно-ресурсний потенціал країни (транспортної галузі);
- ринок споживачів транспортно-логістичних послуг.

Як свідчить світовий досвід, найбільш ефективний напрям розвитку транспортного сектору України може бути реалізований шляхом формування транспортно-логістичної системи (ТЛС) країни, яка забезпечує взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах під час руху вантажних потоків, а також дає змогу зайняти конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках транспортно-логістичних послуг.

Найбільш ефективні рішення в сфері транспортування вантажів можуть бути реалізовані в транспортно-логістичних системах (ТЛС), передумовами чого є поглиблення конкуренції між учасниками транспортного ринку за якісне обслуговування з мінімальними витратами власників вантажів, розвиток інтеграції між підприємствами різних галузей, створення нових форм взаємодії, значні можливості в сфері інформаційних технологій, що володіють великим потенціалом для ефективного управління виробничо-комерційною і транспортною діяльністю. Саме необхідність і можливість використання цього потенціалу зумовлює поглиблення інтеграції транспортних і товаророзподільчих процесів.

Отже, реальним напрямом підвищення ефективності транспортної системи України є забезпечення більшої відкритості для входження нових транспортних компаній, залучення приватного капіталу, розвиток 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.

Висновки. Таким чином, на основі проведеного дослідження встановлено, що розвиток транспортно-логістичної системи стане імпульсом до розвитку внутрішньо регіональних комунікацій, розширення меж регіональних ринків, посилення мобільності факторів виробництва і, в кінцевому рахунку, призведе до ефективного розподілу ресурсів між регіонами. В теперішніх умовах варто звернути увагу на досвід високо розвинутих країн щодо напрямків розвитку та формування транспортно-логістичних систем, оскільки відомо, що логістичні системи є потужним засобом економії дефіцитних ресурсів; матеріальних, сировинних, енергетичних, фінансових, трудових.

Отже, створення розвинутої транспортно-логістичної системи дозволить, з одного боку, вирішити соціальні проблеми, а з іншого – стане запорукою післякризового бурхливого розвитку економіки.

Список використаних джерел

1. Бауэрсокс Дональд Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Дж Дональд Бауэрсокс, Дж. Дейвид Клосс ; [пер. с англ.]. – М. : ЗАО "Олимп-бизнес", 2001. – 639 с.
 2. Дикань В.Л. Формирование системы международных транспортных коридоров на основе взаимодействия всех видов транспорта Украины / В.Л. Дикань, Д.И. Бойко // Экономика транспортного комплекса : зб. наук. пр. – Х., 2001. – Вип. 4. – С. 135–140.
 3. Глобальные логистические системы : учеб. пособие / [В.И. Сергеев, А.А. Кизим, П.А. Эльяшевич и др.] ; под общ. ред. В.И. Сергеева. – СПб : Издательский дом "Бизнес-пресса", 2001. – 240 с.
 4. Прокофьева Т.А. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект / Т.А. Прокофьева, О.М. Лопаткин. – М. : Росконсульт, 2003. – 272 с.
 5. Смирнов И.Г. Логистика: просторово-територіальний вимір : [монографія] / Ігор Георгійович Смирнов – К. : Обрії, 2004. – 335 с.
 6. Сергеев В.И. Глобальные логистические системы : [учеб. пособие / под общ. ред. В.И. Сергеева и др.]. – СПб : Издательский дом "Бизнес-пресса", 2001. – 240 с.
 7. Маселко Т.Є. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції [Електронний ресурс] / Т.Є. Маселко, С.Г. Шевченко. – Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/portal/chem_biol/nvnltu/17_2/301_Maselko_17_2.pdf
-