

УДК 338.47:656

О. В. Корнієцький,
к. е. н., декан, Миколаївський факультет Морського та річкового транспорту,
Київської державної академії водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, м. Миколаїв

ФОРМУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ В УМОВАХ ПРОСТОРОВОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЕКОНОМІКИ

A. Kornietskiy,
candidate of economical science, the dean of the department of sea and river transport,
Kyiv State Academy of Water Transport named after Hetman Petro Konashevich-Sagaydachnyi, Mykolaiv

FORMATION OF REGIONAL TRANSPORT LOGISTICS SYSTEMS UNDER SPATIAL ECONOMIC TRANSFORMATION

У статті розглянуто процес обслуговування вантажопотоків і пасажиропотоків, а також інтеграцію різних видів транспорту, об'єктів транспортної й логістичної інфраструктури й виробництв, що веде до формування регіональних (територіальних) транспортно-логістичних систем (РТС). Ми пропонуємо наступне формулювання цього поняття: Регіональна транспортно-логістична система — це просторова сукупність засобів і шляхів сполучення, функціонально об'єднана логістичними структурами. РТС повинна поєднувати всі види транспорту регіону таким способом, щоб найбільш ефективно використовувати переваги кожного з них, з огляду на їх технологічні особливості й просторову організацію.

The article deals with the process of cargo and passenger services, as well as the integration of different transport modes of transport and logistics infrastructure and production, leading to the formation of regional (local) transport and logistics systems (RTS). We offer the following formulation of the concept: Regional transport and logistics system — a set of tools and spatial Railways, functionally combined logistics structures. RTS should combine all modes of transport in the region in a way that most effectively take advantage of each of them, because of their technological characteristics and spatial organization.

Ключові слова: регіональна транспортно-логістична система, єдина транспортна система, стратегічні завдання, аналітична основа оцінки території, ринкові відносини, ефективне транспортне обслуговування.

Key words: regional transport and logistic system, single transport system, strategic objectives, analytical evaluation territory basis, market relations, efficient transport service.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Формування РТС може відбуватися в процесі еволюційного розвитку, але нерідкі й докорінні зміни в їх територіальній організації, обумовлені динамікою просторової структури паливних і сировинних баз, виробництва й розселення.

В умовах наростання процесів глобалізації й розвитку міжнародного економічного співробітництва усе більш істотним фактором формування РТС стають міжнародні транспортні коридори. Формування системи міжнародних транспортних коридорів, що забезпечує світові господарські економічні зв'язки, уже починає значною мірою визначати не тільки перспективи розвитку транспорту, але й умови регіонального розвитку.

Становлення ринкової економіки й перехід її в постіндустріальну стадію розвитку підсилює позиції автомобільного транспорту в регіональних транспортних системах. І безроздільне лідерство автомобільного транспорту в здійсненні традиційних для нього системо-формуєчих функцій у формуванні РТС поступово, у міру розвитку мережі магістральних автодоріг, доповнюється системо-утворюючими функціями. Це обставина показує виділення регіонального автотранспортного комплексу в якості однієї з основних (у ряді випадків — основної) складових (підсистем) РТС.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ, В ЯКИХ ЗАПОЧАТКОВАНО РОЗВ'ЯЗАННЯ ДАНОЇ ПРОБЛЕМИ І НА ЯКІ СПИРАЄТЬСЯ АВТОР, ВИДІЛЕННЯ НЕ ВИРІШЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ, КОТРИМ ПРИСВЯЧУЄТЬСЯ ОЗНАЧЕНА СТАТТЯ

Важливий внесок в обґрунтування та вивчення регіональної транспортно-логістичної системи внесли вітчизняні та зарубіжні вчені: Альбеков А.У., Бауерсокс Д. Дж., Бенсон Д., Вохновский Н.В., Гордон М. П., Гриненко С.А., Демиденко В.В., Коваленко Н.Н., Линдерс М.Р., Окландер М.А., Рогач І.Ф., Шередага С.В. та інші. Враховуючи ґрунтовні зазначення досліджень слід відмітити недостатність вивчення аспектів соціалізації в сучасних умовах кризової національної економіки.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою статті є теоретичне обґрунтування регіональної транспортно-логістичної системи в умовах просторової трансформації економіки.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ З ПОВНИМ ОБґРУНТУВАННЯМ ОТРИМАНИХ НАУКОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ

Регіональні транспортно-логістичні системи варто розглядати як невід'ємні елементи господарської структури відповідних соціально-економічних територіальних систем, а формування РТС, здійснюване в контексті регіонального розвитку, є найважливішим районоутворюючим фактором. Структура РТС варіює залежно від географічних (економіко- і фізико-географічних, геополітичних та ін.) умов, виконуваних народногосподарських функцій і від ієрархічного рівня відповідного регіону. Кожний ієрархічний рівень ставить конкретні завдання іманентній йому транспортній системі. Відповідно до цих завдань формується структура РТС [1].

Відповідно до регіональної ієрархії РТС можна підрозділити на місцеві, регіональні (у тому числі міжрегіональні), національні (державні), континентальні, трансконтинентальні. Аналогічним чином можна диференціювати й транспортні комунікації.

Велика розмаїтість природних і соціально-економічних умов регіонального розвитку, різний ступінь транспортного освоєння географічного простору України обумовлюють відповідні розходження в умовах перевезень вантажів і пасажирів. Ці розходження збільшуються широкою галузевою структурою господарства, розмаїтістю галузевих і регіональних технічних умов транспортного обслуговування й різним ступенем транспортабельності вантажів. У зв'язку із цим у перевезеннях вантажів, а також і пасажирів, часто неможливо обмежитися одним видом транспорту. Але жоден з окремих видів транспорту не може самостійно вирішити завдання повного транспортного забезпечення регіонів України. Існують досить точно визначені сфери застосування кожного виду транспорту залежно від особливостей і ступеня транспортабельності вантажу, швидкості й відстані його переміщення, швидкості, відстані й комфортності перевезення пасажирів. Ринкові відносини в економіці змушують кожний вид транспорту, кожне транспортне підприємство шукати своє місце на ринку транспортних послуг.

Всі перераховані обставини в сукупності обумовлюють необхідність об'єднання всіх видів транспорту на території України в єдину транспортну систему (ЄТС).

У зв'язку зі змінами, що відбулися, в економіці України й входженням її у світовий комунікаційний простір проблема формування ЄТС знову стала актуальною.

Єдину транспортну систему варто розуміти як функціонально погоджену сукупність різних видів транспорту, об'єднаних спільним виконанням вантажних і пасажирських перевезень із метою мінімізації часових, трудових, матеріальних і фінансових витрат при їх здійсненні. Інституціональну основу формування єдиної транспортної системи становлять єдина нормативно-правова база, і регіональні транспортно-логістичні системи (як системи управління), що забезпечують уніфікацію технологій і сучасне технічне оснащення зчленувань різних видів транспорту [2].

Технічне переозброєння транспорту, пов'язане, насамперед, із впровадженням у сферу перевезень транспортно-логістичних технологій, контейнеризації й пакетизації вантажів, виводить рішення цієї проблеми на якісно інший рівень. Цей рівень характеризується високим ступенем кооперування різних видів транспорту й уніфікації інфраструктури транспортно-логістичних систем.

До основних факторів, що визначають формування РТС, належать: галузева й територіальна структури господарства; спрямованість і характер основних внутрішньорайонних і міжрайонних виробничо-економічних і соціальних зв'язків; особливості системи розселення, геополітичне положення регіону.

Природні фактори (за винятком так званих екстремальних територій) роблять все менший

вплив на розвиток РТС і можуть лише певною мірою впливати на формування їх структури й експлуатаційний режим транспортування вантажів і пасажирів.

Ефективне транспортне обслуговування економіки регіону можливо лише при розвитку дорожньої мережі, згідно з розвитком усього територіально-господарського комплексу регіону, а для цього необхідна єдина регіональна стратегія з визначеною послідовністю реалізації її складових. Цілком природно, що окремі транспортні об'єкти регіонального значення не можуть розглядатися як об'єкти стратегічного планування соціально-економічного розвитку регіону поза зв'язком і взаємодією з іншими об'єктами транспорту, а також виробництва й розселення. Одне тільки формування транспортно-логістичних вузлів уже визначає необхідність комплексного системного підходу до розвитку транспортної сфери регіонів. Ця необхідність підкріплюється й вигодами позатранспортного ефекту. При стійко функціонуючій як об'єкт стратегічного планування й територіального управління регіональній транспортно-логістичній системі спрощується механізм державного регулювання економічних процесів у сфері природних монополій. Відзначимо ще один аргумент на користь створення РТС. Якщо системо-утворюючим фактором у транспортному комплексі традиційно прийнято вважати залізничний транспорт (хоча в ряді регіонів він такої функції не виконує), то системо-формуючі функції безумовно й практично повсюдно виконує автомобільний транспорт, що забезпечує найрізноманітніші зв'язки на різних ієрархічних рівнях просторової організації економіки.

Стратегія розвитку РТС повинна охоплювати як найближчі, так і довгострокові цілі. Визначити ці цілі без загальнодержавних і регіональних орієнтирів і цілісних уявлень про перспективи соціально-економічного розвитку регіону неможливо. У зв'язку із цим стратегія розвитку РТС повинна формуватися в тісному ув'язуванні зі стратегією регіонального розвитку. Щодо останнього РТС, поряд із транспортним обслуговуванням населення, повинні безпосередньо сприяти реалізації стратегічних завдань регіонального розвитку, вирішення яких неможливо без відповідного транспортного забезпечення. До таких завдань відносяться:

1. Ефективне використання транзитного потенціалу регіону.
2. Поширення інновацій по території регіону.
3. Розвиток форм організації виробництва — концентрації, спеціалізації й кооперування.
4. Розвиток виробничого комплексу утворення й економічної кластеризації.
5. Розвиток зв'язків територій з функціями так званих локомотивів регіонального розвитку, точок і полюсів росту з іншими територіями.
6. Розвиток місцевих ринків і їх зв'язків із зовнішніми ринками.

7. Підвищення конкурентоспроможності регіону [3].

Алгоритм формування стратегії розвитку РТС Причорноморського регіону представлений у вигляді наступної блок-схеми (рис. 1).

У запропонованій послідовності заходів щодо формування стратегії розвитку регіональної транспортної системи ключовою стадією є прогноз динаміки обсягів і територіального розподілу вантажо- і пасажиропотоків на середньо- і довгострокову перспективу. Для такого прогнозу звичайно використовується досить широкий діапазон методів визначення транспортно-економічних зв'язків з наступним розрахунком обсягів перевезень, що вимагає відповідного інформаційного забезпечення.

Провідна роль у транспортному забезпеченні вирішення більшої частини перерахованих завдань належить автотранспорту й, звичайно, дорожній мережі. Виключення становлять два останні завдання, у вирішенні яких не меншу, як мінімум, роль виконує залізничний транспорт.

В останні роки, у зв'язку з розширенням повноважень територіальних органів управління, значна частина функцій державного регулювання в сфері автомобільного транспорту передана в регіони. Функціонування автотранспортного комплексу в ринкових умовах поступово переноситься безпосередньо на автотранспортні підприємства. Проте, розвиток ринкових відносин в економіці країни й конкуренція, що підсилюється, на ринку автотранспортних послуг створюють передумови для об'єднання відповідних підприємств у структури більш високого порядку — регіональні системи автомобільного транспорту — функціональні елементи РТС. Структуру таких систем становлять мережа автомобільних доріг, автотранспортні підприємства, транспортно-логістичні утворення, підприємства по утримуванию доріг і дорожньому будівництву, територіальні органи управління їх розвитком і служби дорожнього руху. Вузловим елементом цих систем є дорожня мережа, що зв'язує їх у єдине ціле.

Просторові диспропорції в рівнях розвитку економіки й транспортної інфраструктури істотно утрудняють розробку стратегії розвитку РТС. Нерівномірно розвинена транспортна інфраструктура, розмаїтість природних і соціально-економічних умов будівництва й експлуатації доріг і транспортних засобів вимагають в стратегії розвитку РТС у максимальному ступені враховувати внутрішні регіональні розходження й територіальні інтереси. Із цією метою необхідно використовувати транспортно-економічне районування, що дозволяє оцінити з достатнім ступенем об'єктивності умови й перспективи формування вантажо- і пасажиропотоків, умови розвитку транспортної інфраструктури, доцільність застосування й функції окремих видів транспорту в конкретних місцевих умовах. Необхідний проблемний підхід



Рис. 1. Алгоритм формування стратегії розвитку транспортної системи Причорноморського регіону

до транспортно-економічного районування стосовно до складних територій України. У цих районах більшість проблем регіонального розвитку обумовлено їх недостатньою комунікаційною забезпеченістю. Часте будівництво дороги, що відкриває для периферійної території вихід до транспортних магістралей, промислових районів, перспективних сировинних баз та ін., надає потужний імпульс її соціально-економічному розвитку. У цих умовах транспортна проблема нерідко стає ідентифікуючим фактором територіальної диференціації. Аналітичну основу оцінки території становлять:

- стан й перспективи розвитку системи розселення;
- територіальна структура виробництва й перспективи розвитку форм його організації;
- перспективи розвитку територіальної й компонентної структури ресурсного потенціалу регіону;
- транзитний потенціал регіону й умови його використання;
- розташування територій з функціями так званих локомотивів регіонального розвитку, точок і полюсів росту, комунікаційної забезпеченості їх дифузії на навколишні території;
- перспективи виробничого комплексного утворення й економічної кластеризації;
- перспективи формування місцевих ринків [4].

У процесі територіальної диференціації на основі транспортно-економічного районування залежно від особливостей регіону можуть бути виділені РТС декількох таксономічних рівнів з урахуванням сформованого стану й перспектив формування їх транспортної мережі в контексті соціально-економічного. Для реформи системи бюджетного планування необхідний перехід від традиційної схеми планування витрат у дорожній галузі до бюджетування, орієнтованого на кінцеві результати (табл. 1).

На відміну від існуючої системи управління, заснованої на річному плануванні, фінансуванні дорожнього господарства на базі індексації минулих видатків і контролі витрат, впровадження нових механізмів і технологій управління дорожнім господарством дозволить перейти до принципово нової системи управління, спрямованої на досягнення кінцевих результатів, за рахунок:

— визначення основних цільових показників удосконалювання й розвитку дорожньої мережі виходячи із пріоритетів соціально-економічного розвитку країни й інтересів користувачів;

— планування обсягів дорожніх робіт, необхідних для досягнення цільових показників, на основі використання комплексного підходу, що враховує державні, суспільні й приватні інтереси й об'єднання зусиль, що забезпечує на цій основі можливості, і ресурсів для досягнення кінцевих результатів;

— фінансування дорожніх робіт відповідно до зобов'язань по досягненню цільових показників, об'єднання державних і приватних ресурсів, концентрації їх на пріоритетних проектах розвитку дорожньої мережі;

— впровадження механізмів контролю й ефективності результатів діяльності дорожніх організацій.

Розвиток і утримання мережі автомобільних доріг повинні розглядатися як важлива частина державної регіональної політики, що забезпечує вирішення її соціальних і економічних завдань за допомогою вирівнювання умов розвитку господарської діяльності, підвищення доступності й залучення у використання різноманітних ресурсів регіону. Вирівнювання ж умов регіонального розвитку значною мірою досягається за допомогою вирівнювання рівнів дорожньої забезпеченості регіонів країни з урахуванням особливостей територіальної організації їх економіки й систем розселення.

Незважаючи на розвиток ринкових відносин в економіці України, останні в сфері автотранспорту проявляються ще далеко не повною мірою.

Це зв'язано з наступними обставинами:

— автомобільні дороги загального користування відносяться до державної й муніципальної власності, тому відповідальність за їх функціонування й розвиток несуть органи влади відповідних рівнів;

— у галузі відсутній механізм "зворотного зв'язку", тому що користувачі автомобільних доріг не можуть впливати на якість послуг, надаваних дорожнім господарством, і оцінку діяльності органів управління;

— система планування, фінансування й виконання дорожніх робіт не орієнтована на задоволення потреб користувача, на досягнення високих транспортно-експлуатаційних показників дорожньої мережі, а спрямована на освоєння виділених ресурсів, найчастіше без проведення належного контролю їх ефективного використання;

— користувачі автомобільних доріг прямо не оплачують їх власникам плату за проїзд, тому не працює принцип ринкової економіки, що визначає відповідність попиту та пропозиції;

— немає безпосереднього фінансового впливу користувача на забезпечувану дорожньою галузю якість надаваних послуг, тобто на забезпечення споживчих властивостей дороги (технічні й транспортно-експлуатаційні параметри дороги).

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Таким чином, у результаті планування й фінансування галузі орієнтоване не стільки на задоволення вимог споживачів, скільки на досягнення внутрішньогалузевих об'ємних показників і освоєння виділених фінансових ресурсів. Внаслідок цього, в умовах відсутності достовірних і регулярно обновлюваних даних про транспортно-експлуатаційний стан дорожньої мережі, інтенсивність руху транспортних засобів та ін., формування програми дорожніх робіт на перспективний період найчастіше будується на основі сформованих раніше тенденцій. При цьому всі керуючі впливи на дорожню мережу (види й обсяги робіт, адресна прив'язка й по кожному об'єкту) визначаються рішеннями державних і муніципальних органів управління автомобільними дорогами, тому ефективність використання бюджетних коштів повністю залежать від кваліфікації чиновників.

Сформовану ситуацію багато в чому обумовили недоліки діючої системи фінансування автомобільних доріг. До найбільш істотних недоліків, що роблять негативний вплив на стан і розвиток дорожньої мережі, варто віднести

— недостатні — істотно нижче мінімально необхідного рівня — обсяги фінансування експлуатації автомобільних доріг;

— відсутність закріплених джерел фінансування дорожнього господарства;

Таблиця 1. Розходження в методах бюджетного планування витрат у дорожній галузі

| Принципи бюджетного планування, використовувані при традиційному підході | Принципи бюджетного планування, орієнтовані на кінцеві результати |
|--|---|
| цільове використання коштів відповідно до плану | цільове використання коштів відповідно до плану, цілей, завдань й результатів |
| річний горизонт планування | середньостроковий горизонт планування (3-5 років) |
| індексація минулих видатків | конкуренція програм |
| пріоритет функціональної й детальної економічної класифікації | пріоритет відомчої (програмної) і укрупненої економічної класифікації |
| контроль витрат | контроль (моніторинг) результатів |
| відсутність методик і процедур оцінки ефективності | моніторинг ефективності |

— неефективність існуючої системи планування через визначення фінансування дорожнього господарства регіонів на основі принципу "від досягнутого" виходячи з бази попереднього року;

— переривчастість фінансування дорожніх робіт у рамках бюджетного циклу;

— неможливість використання механізмів амортизації для нагромадження коштів на ремонт і реконструкцію дорожньої мережі через її мінімальну залишкову вартість.

В умовах недостачі бюджетних коштів гостро постає питання залучення недержавних джерел фінансування. Підвищення інвестиційної привабливості дорожнього господарства — один з важливих напрямів дорожньої політики й на державному, і на регіональному рівнях.

Література:

1. Глогусь О. Логістика: навч. посібник / Глогусь О. — Тернопіль: Економічна думка, 1998. — 166 с.
2. Голоцван Л. Критерии эффективности логистики / Л. Голоцван // Дистрибуция и логистика. — 2007. — № 4 (11). — С. 8—14.
3. Дмеиденко В.В. Логістичне забезпечення інноваційного розвитку промислового виробництва / В.В. Демиденко // Економіка та держава. — 2006. — № 2. — С. 49—52.
4. Змиев Е.И. Транспортная логистика на предприятии: мнения экспертов по ключевым вопросам / Е.И. Змиев // Логистика: проблемы и решения. — 2008. — № 1. — С. 16—19.

References:

1. Hlohus, O. (1998), "Formation of regional transport logistics systems under spatial economic transformation", Economic thought, p. 166.
 2. Golotsvan, L. (2007), "Formation of regional transport logistics systems under spatial economic transformation", Distribution and Logistics, vol. 4, no. 11, pp. 8—14.
 3. Dmeydenko, V.V. (2006), "Formation of regional transport logistics systems under spatial economic transformation", Economy and the State, vol. 2, pp. 49—52.
 4. Zmiev, E.I. (2008), "Formation of regional transport logistics systems under spatial economic transformation", Logistics: Problems and Solutions, vol. 1, pp. 16—19.
- Стаття надійшла до редакції 11.08.2015 р.