

УДК 339.944+338.46 (477)

Яремович П.П.*

ТРАНСКОРДОННІ ФАКТОРИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ГОСПОДАРСЬКИХ ЛОГІСТИЧНИХ КОМПЛЕКСІВ

Стаття присвячена дослідженню транскордонних факторів розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів. З'ясовано, що процеси глобалізації мають значний вплив на розвиток світової транспортно-логістичної інфраструктури.

Ключові слова: транскордонний, фактор, розвиток, міжнародний, господарський, логістичний, комплекс, інфраструктура, глобалізація.

Статья посвящена исследованию трансграничных факторов развития международных хозяйственных логистических комплексов. Выяснено, что процессы глобализации имеют значительное влияние на развитие мировой транспортно-логистической инфраструктуры.

Ключевые слова: трансграничный, фактор, развитие, международный, хозяйственный, логистический, комплекс, инфраструктура, глобализация.

The article is devoted to the study of cross-border factors of development of the international business of logistic complexes. It was found out, that the processes of globalization have a significant impact on the development of global transport and logistics infrastructure.

Key words: cross-border, factor, development, international, economic, logistic, complex, infrastructure, globalization.

Постановка проблеми: Інтеграція української транспортно-логістичної інфраструктури у світову транспортно-логістичну систему не може відбутися за умови ігнорування транскордонного співробітництва. Розбудова атошляхів, придорожньої інфраструктури, динамічне створення об'єктів комерційної нерухомості актуалізувало завдання визначення дієвих механізмів ефективного використання транспортно-логістичної інфраструктури нашої країни. Дослідження основних тенденцій її розвитку свідчить, що для ефективного використання транзитного потенціалу України, пріоритетом має бути розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів (МГЛК) у транскордонному напрямі. Вибір такої стратегії, на нашу думку, суттєво вплине на підтримку інтеграційних процесів у підприємстві, місце країни в системі світогосподарських зв'язків та її міжнародну конкурентоспроможність на ринку транспортно-логістичних послуг.

Аналіз останніх публікацій: проблематика обґрунтування транскордонних факторів розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів в умовах глобалізації є предметом дослідження багатьох українських та зарубіжних науковців. Серед них доцільно виділити Вергуна В.А., Дудченко М.Д., Григорак М.Ю., Журбу І.С., Рибчука А.В., Румянцева А.П., Філіпенко А.С., Ларіну Р.Р., Хмару М.П., Шниркова О.І., Прокоф'єву

* старший викладач Київського економічного інституту менеджменту

Т.А., Сергеева В.І. та ін. Різні аспекти досліджуваної проблематики значною мірою висвітлені в економічній літературі, проте єдиної думки щодо зазначеної проблематики не існує.

Мета дослідження полягає в обґрунтуванні впливу транскордонних факторів на розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів.

Виклад основного матеріалу. Розвиток міжнародних транспортних коридорів і транспортно-логістичної інфраструктури стали відповіддю світового співтовариства на виклик фундаментальних явищ і процесів у сфері виробництва й торгівлі на різних континентах¹. Ці процеси мають об'єктивний, глобальний характер. Вони породжують новий стан системи світової торгівлі і міжнародного поділу праці, впливають на створення і функціонування глобальної фінансової системи. У продовж останніх 30 років концептуально визрівав проект створення єдиної планетарної транспортно-логістичної системи на підставі інтеграції континентальних транспортно-логістичних комунікацій, що мають стратегічне значення у забезпеченні вантажних і пасажирських перевезень між Європою й Азією, Азією й Америкою, Європою й Африкою². В центрі уваги виявився напрямок Європа-Азія. Пов'язано це з тим, що між полюсами Західноєвропейського й Азіатсько-Тихоокеанського регіонів простягається величезний простір з понад 3 млрд. населенням, на якому розгортаються головні події в міжнародній торгівлі [2].

Висування на передові позиції Євро-Азіатської світової транспортної системи стало наслідком дії двох макроекономічних чинників. Одним з них є нестійкість і нерівномірність використання досягнень науково технічного прогресу в різних секторах світового господарства, що спричиняє неоднакову швидкість розвитку різних галузей промислового виробництва у світовій економіці. Іншим – це прискорене наростання інтеграційних процесів у Європі. Перший чинник проявляється у короткострокових спадах виробництва в одних регіонах, що спеціалізуються на певних галузях, при одночасному піднесенні в інших. Це тримає в напруженні світову торгову систему, провокуючи досить різкі коливання її кон'юнктури. Як правило, цей процес є джерелом регіональних фінансових криз, що мають стабільний перманентний характер з точками прискореного зростання в різних регіонах планети.

Різкі коливання кон'юнктури призвели до істотних структурних зрушень у світовій торгівлі, що зумовило міжконтинентальне переорієнтування її стратегічних напрямів і сегментарні зміни структури світового ринку товарів і послуг. В результаті, починаючи із середини 80-х років, виявляється стійка тенденція до збільшення товарообміну між країнами Західної і Центральної Європи, з одного боку, і Азіатсько-Тихоокеанського регіону, Південно-Східної Азії й Індійського субконтиненту, з другого. Середньорічні темпи зростання при цьому становлять 5-13% [3]. Саме ці об'єктивні зрушення в системі міжнародної торгівлі, на наш погляд, стимулювали появу і реалізацію інтеграційних ініціатив, спрямованих на створення у Західній Європі єдиного економічного простору, що споконвічно уявлявся як найбільша у світі зона вільного руху товарів, послуг і капіталів.

У Західній Європі цілеспрямований розвиток центрів транспортної логістики почався на початку 80-х років, що було обумовлено високою динамікою зростання вантажних і пасажирських перевезень в умовах глобалізації світових товарних ринків. Зростаюча кон-

¹ як вважає В.І. Сергеев «функціонування глобальних логістичних систем неможливе без відповідної інфраструктури, до якої, перш за все, відносяться міжнародні транспортні коридори» [1, 45].

² за словами М. Дам'єн «світ, під тиском ООН і США, переживає хвилю раніше не баченої лібералізації на всіх видах транспорту й тенденцію до створення єдиного глобального транспортно-логістичного комплексу» [4, р.5].

куренція між товаровиробниками змусила шукати додаткові можливості для зниження транспортної складової в кінцевій ціні товару. Це вимагало створення нової техніки, розвитку транспортної інфраструктури, впровадження сучасних транспортно-логістичних технологій, які дозволили у підсумку знизити транспортну складову в кінцевій ціні товару до 8 – 10%, а сумарні витрати товаровиробників на транспортно-логістичні послуги на 10 – 20% [5].

Наявність розвиненої мережі міжнародних господарських логістичних комплексів дозволяє реалізувати систему масштабних маршрутних перевезень, а завдяки застосуванню міжнародних методів обробки інформації для управління транснаціональних логістичних систем, що діють в рамках міжнародних транспортних коридорів, забезпечити високу якість перевезень між національними і міжнародними МГЛК. За рекомендаціями ООН, світовій транспортній інфраструктурі необхідно мати 70-80 консолідуючих центрів [6]. Розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів також прискорює процес інноваційного розвитку економік країн, викликає підйом інновацій, зміцнює здатність підприємств країни конкурувати на світовому ринку. Між економічним розвитком країни та інноваціями існує тісний зв'язок. Країни з високою складовою високотехнологічного виробництва мають значно кращі економічні показники та більш високий рівень життя населення.

Бар'єри, що перешкоджають транскордонному співробітництву в рамках розвитку МГЛК, пов'язані, головним чином, з розходженнями в законодавствах країн-учасниць і не можуть бути відкореговані. Свою негативну роль відіграють мовні бар'єри й розходження в менталітеті. Однак, варто відзначити, світовий ринок націлений на скорочення подібних перешкод. У сучасних умовах дедалі більше країн світу створюють господарські логістичні комплекси й інтегрують їх у світову транспортно-логістичну мережу. Розвиток МГЛК починає впливати на досягнення більш високого рівня регіонального та загальнонаціонального розвитку, формування та регулювання власних інноваційних систем. Тому, можна стверджувати, що розвиток мережі МГЛК є одним із ефективних форм економічного та інноваційного розвитку країн світу.

Таким чином, серед тенденцій, що зумовлюють прискорення розвитку МГЛК у світі, варто виділити наступні. По-перше, стирання кордонів, що загострює конкурентну боротьбу та змушує шукати нові більш ефективні стратегії та форми взаємодії компаній. По-друге, посилення ролі світової конкуренції та ускладнення її механізму, внаслідок чого підприємства не спроможні поодиноці ефективно проводити конкурентну боротьбу як на зовнішніх, так і на внутрішніх ринках. По-третє, глобалізація економіки, яка призводить до посилення процесів інтеграції економічних суб'єктів і є процесом всесвітньої економічної, політичної та культурної інтеграції та уніфікації. Основними наслідками цього процесу є міжнародний поділ праці, міграція в масштабах усієї планети капіталу, людських та виробничих ресурсів, стандартизація законодавства, економічних та технічних процесів, а також зближення культур різних країн. Це об'єктивний процес, який носить системний характер, тобто охоплює всі сфери життя суспільства. В результаті глобалізації світ стає більш зв'язаним і залежним від усіх його суб'єктів. Відбувається збільшення як кількості спільних для груп держав проблем, так і кількості та типів інтегрованих суб'єктів. На нашу думку, глобалізація не може бути одноразовою акцією, вона є продуктом конкурентної боротьби в процесі вільної торгівлі.

Процеси інтеграції змушують логістичні компанії розширювати перелік своїх послуг. Вони починають відходити від політики надання спеціалізованих послуг. Все більше компаній надають не профільні для них супутні послуги. Наприклад, транспортно-логістична компанія може не тільки забрати наш вантаж, скажімо у Берліні, а й розмитнити його в Ук-

раїні, сплативши до бюджету всі необхідні платежі, після цього виставити нам рахунок з урахуванням усіх витрат.

Необхідно також зазначити, що для підвищення своєї конкурентно-спроможності транспортно-логістичні компанії відкривають свої філії в багатьох країнах світу, що дає їм переваги у боротьбі за клієнта³. Знаходження представництва компанії за кордоном, будь це виробництво чи сфера послуг, сприяє інтеграції компанії в економіку, суспільно-політичне життя країни в якій вона розташована. Персоналу компанії легше співпрацювати із своїми іноземними партнерами-клієнтами находячись в їхній країні. Спілкуючись безпосередньо із представниками бізнесу, політики, представники компаній створюють позитивний імідж своєї компанії й країни в цілому. Відомо, що позитивний імідж може суттєво впливати на ефективну діяльність компанії. Такий підхід компаній до свого розвитку, на наш погляд, є перспективним, оскільки, тільки знаходячись у країні безпосередньої діяльності можливо вивчити ментальність та мислення людей в ній проживаючих.

Як показують проведені дослідження, ТЛК властива широка географічна представленість. Вважається, що велика ТЛК повинна мати складські об'єкти у всіх містах з населенням понад 500 тисяч людей. Також обов'язковою умовою має бути присутність складських об'єктів компанії у великих транспортних вузлах. Таке проникнення дозволяє надавати якісні послуги для великих торгових компаній, які в цілях скорочення транспортних витрат, шукають максимально короткі шляхи доставки своїх товарів до кінцевого споживача. Саме торгові компанії можуть бути якорними орендаторами регіональних МГЛК, оскільки, маючи розгалужену мережу торгівельних центрів, їм вкрай необхідно швидко вибудовувати ланцюжки поставок в декількох регіонах і своєчасно реагувати на зміну кон'юктури ринку. Необхідність завоювання нових регіональних ринків на основі логістичних послуг, також, безсумнівно, є важливою причиною, за якої великі торгові компанії будуть користуватися саме послугами логістичних мереж.

В епоху глобальної інтеграції можна виділити три основні тенденції, які мають відношення до транспортно-логістичної інфраструктури, це по-перше, наукоємна економіка веде до концептуальних змін функціонально-компетентної та організаційно-економічної структур інфраструктури. Інтегральні комунікаційні технології все більше використовуються на різних видах транспорту, енергетиці, будівництві для того, щоб досягти більшої ефективності як фізичних, так й інформаційних і трансакційних потоків. По-друге, відбувається помітне збільшення та географічна диверсифікація транспортних перевезень товарів і пасажирів, що пов'язано із міжнародною орієнтацією бізнесу. Концептуальні положення сталого розвитку інфраструктури, засновані на паритетності відносин «господарство – населення – навколишнє середовище», ставлять нові вимоги до організації перевезень. По-третє, світова економіка веде до потреби кращої координації між управлінням потоками міжнародного транспорту та управлінням міжнародними виробничими мережами. Поступово управління транспортними потоками стає незалежним видом діяльності, широко починає застосовуватись логістика в якості теоретико-прикладної дисципліни по оптимізації управління різними потоками, в тому числі транспортними.

Світовий ринок транспортно-логістичних послуг, за результатами досліджень та розрахунків, нині характеризується територіальною структурою, у якій перевагу мають

³ американський науковець М.Портер, вивчаючи конкурентні переваги фірм, говорив, що «країна, котра є для фірми місцем її базування, грає центральну роль у міжнародному успіху фірми. База, якою компанія володіє у себе вдома, визначає її спроможність швидко відновлювати технологію й методи, роблячи це в потрібних напрямках. База - це місце, звідки, у кінцевому рахунку, витікає конкурентна перевага і звідки вона повинна отримувати підтримку» [7].

країни Західної Європи – 29,5% за вартістю, Північної Америки – 28,2%, країни АТР – 21% [8]. В територіальній структурі інтегрованої транспортно-логістичної системи ведучу роль грають мультимодальні транспортно-логістичні вузли, міжнародні господарські логістичні комплекси, логістичні платформи. Також варто відмітити, що сучасна сіть вузлових пунктів надмірно децентралізована. Наприклад, зараз у Європі функціонує майже 550 контейнерних терміналів [9].

Однією із основних задач європейської транспортно-логістичної стратегії, на нашу думку, має бути формування в Європейському Союзі вузлових пунктів інтермодальних перевезень. В умовах вільного переміщення товаропотоків у межах інтегрованого ринку Європейського Союзу відбувається зменшення кількості національних терміналів і їх заміна єдиними міжнародними господарськими логістичними комплексами, що означає зменшення числа елементів інфраструктури. Одночасно з формуванням регіональних розподільчих центрів, великими компаніями-виробниками товарів створюються МГЛК, що здійснюють накопичення, переробку, обслуговування, розділення і поставку своїх товарів в різні країни світу⁴. У зв'язку із цим потрібно відмітити, що спостерігається тенденція до консолідації європейських міжнародних господарських логістичних комплексів, об'єднання їх у європлатформи.

Аналізуючи світову практику розвитку транспортно-логістичної інфраструктури ми акцентували увагу на функціональності МГЛК. В процесі нашого аналізу було виявлено різноманітні типи створених та заявлених до будівництва МГЛК. Зокрема, логістичний парк в міжнародному аеропорту Ватрі (логістична платформа площею 15 тис. кв.м., логістичний парк площею 43 тис. кв. м.). Загальна площа, призначена для перевантаження вантажів які перевозяться літаками, має досягти показника в 230 тис. м. кв. критих складських й логістичних площ. В аеропорту Ватрі сьогодні в галузі транспорту і логістики працює біля тисячі робітників та службовців. Тут ведуть діяльність такі компанії, як Geodis, TNT Automotive Logistics, Transport Graveleau Prologis.

Цікавим є планування будівництва в Португалії девяти нових міжнародних господарських логістичних комплексів. МГЛК різних масштабів будуть розташовані в містах Valenca, Leixoes, Maia, Chaves, Caica, Guarda, Elvas, Bobadela, Roscrao. Крім того, аеропорти Лісабона і Порту будуть використовуватись як центри перевалки вантажів.

Викликає також певний інтерес Каунаський, Клайпедський та Вільнюський логістичні центри у Литві, будівництво яких заплановано на кінець 2012 р. Особливо актуальним є Вільнюський логістичний центр будівництво якого заплановано в три етапи: перший – будівництво контейнерного терміналу поряд із залізничною станцією Вайдотай, другий – будівництво контрейлерного терміналу, третій – розвиток логістичного парку площею 300 тис. кв.м. Реалізація цього проекту спрямована на збільшення потужностей залізничної інфраструктури в напрямку Клайпедського державного морського порту.

Заслуговує на увагу Республіка Казахстан, яка успішно використовує роль транзитного мосту між Європою і Азією, а також між Росією і Китаєм. Знаходячись на стику Європи і Азії, володіючи значним транзитним потенціалом, надає азіатським країнам географічно безальтернативний наземний транспортний зв'язок із Росією і Європою.

⁴ тут буде доцільно зауважити, що саме з розвитком транс'європейської мережі МГЛК почали формуватись і розробляти проект, пов'язані з єврологістичною системою, тобто логістикою в європейському масштабі. Досвід країн Західної Європи показує істотну роль таких транзитних логістичних центрів у формуванні бюджету. Так, у Голландії діяльність транзитних логістичних центрів приносить 40% доходу транспортного комплексу, у Франції – 31%, у Німеччині – 25%. У країнах Центральної і Східної Європи ця частка становить у середньому 30%. Всього загальний оборот європейського ринку транспортно-логістичних послуг сягає понад 600 млрд. євро [10].

Транзитні коридори, що проходять через територію Казахстану, є суттєво коротшими. Використовуючи свою основну перевагу – геополітичне місце розташування, Республіка Казахстан зосередилась на розширенні пропускної спроможності транспортно-логістичної системи на напрямку міжнародного транзитного коридору «Західний Китай - Західна Європа» за рахунок розвитку мережі МГЛК. Це дозволить переорієнтувати частину вантажів, які перевозяться з Китаю, з морського транспорту (45 днів) на автомобільний (11 днів), й наданні якісних супутніх транспортно-логістичних послуг [11]⁵.

Економічний розвиток Росії характеризується перебудовою виробничих сфер діяльності з переважною орієнтацією на наукомістку, конкурентоспроможну продукцію і послуги. Це сприяє ефективному розвитку в країні міжнародних зв'язків і торгівлі, нових форм організації виробництва. Наявність великого потоку різних транспортних і інформаційних зв'язків призводить до розвитку міжнародних транспортних коридорів – меридіонального і широтного напрямків, на яких формуються і функціонують міжнародні господарські логістичні комплекси. Проекти створення МГЛК мають статус державних. Так, за останній час, Мінтрансом Росії проведені конкурси на обґрунтування інвестицій по транспортно-логістичних проектах, які реалізувалися в підпрограмі «Розвиток експорту транспортних послуг» в рамках Федеральної цільової програми «Модернізація транспортної системи Росії». Транспортна стратегія Росії, розроблена на період 2010-2025 рр. визначає те, що вона може зіткнутися із необхідністю переорієнтації вантажопотоків. Для подолання цієї проблеми програмою передбачено створення мережі міжнародних господарських логістичних комплексів⁶. Цікавим є також досвід Білорусії у розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів. Білоруси, будуючи МГЛК, застосовують всі економіко-організаційні методи, притаманні цьому бізнесові: створюють мережі МГЛК як у своїй країні, так і за кордоном; інвестують свої кошти й активно залучають іноземні інвестиції. Серед таких проектів варто виділити міжнародний господарський логістичний комплекс класу «А» в Заславлі. МГЛК в Заславлі побудований у центрі торговельних шляхів. Перевезення товарів автотранспортом через Білорусь зростає і за обсягами наближається до залізничного транзиту. Поява сучасних високотехнологічних зон логістики істотно змінює ринок транспортно-логістичних послуг і стимулює до розвитку весь регіональний бізнес;

Висновки та практичні рекомендації. Таким чином, проаналізувавши функціональність міжнародних господарських логістичних комплексів, зокрема у транскордонному аспекті, ми зробили висновок, що Єросоюз прагне створити єдину транспортно-логістичну інфраструктуру ЄС, що відповідає сучасним вимогам. З цією метою на новому етапі логістичного розвитку з'єднаної Європи визначені нові орієнтири – створення європей-

⁵ при здійсненні сполучення між Європою і Китаєм через Казахстан відстань перевезень зменшується вдвічі, порівняно з морським шляхом і на тисячу кілометрів, порівняно з транзитом по території Росії. За даними Мінтранскому республіки, загальна довжина автодороги Західна Європа - Китай складе 8 тис. 998 км, більше 3 тис. 200 км з яких пройде по території Казахстану на основі існуючої автодороги Самара - Шимкент - Тараз - Кордай - Алма-Ата. Запропонована схема транспортно-логістичної системи на напрямку міжнародного транзитного коридору «Західний Китай - Західна Європа» включає в себе будівництво чотирьох міжнародних господарських логістичних комплексів (на території Алматинської області, м. Актобе, в Таскалинському районі Західно-Казахстанської області та м. Шимкент Південно-Казахстанської області), дванадцять регіональних транспортно-логістичних комплексів у невеликих містах і населених пунктах [12].

⁶ варто зауважити, що особливістю російського досвіду є державний підхід до розвитку МГЛК і їх регіональна направленість. Згідно транспортної стратегії країни, МГЛК створюються у всіх регіонах, незалежно від їх економічної ефективності. Такий підхід, на нашу думку, дозволить створити єдину

ських трансконтинентальних осей на напрямках інтенсивних міжнародних перевезень і напрямках, що забезпечують зв'язки між Євросоюзом і сусідніми країнами регіону. Україна бере участь у багатьох з цих проектів – зокрема, це торкається Центральної та Південно-східної мультимодальних осей, а також Чорноморської транспортної зони.

Сьогодні слід чітко визначити пріоритетні проекти в Україні, що належать до сфери єврологістики, та сконцентрувати зусилля і фінанси для їх виконання.

Список використаних джерел

1. Сергеев В.И. и др. Глобальные логистические системы: Учеб. пособие / Под общ. ред. В.И. Сергеева. СПб. : Издательский дом «Бизнес-пресса» – 2001. – С. 94.
2. Европа без границ в грузовых перевозках. Железные дороги мира. 2012. - № 2. [Електронний ресурс] // Режим доступу : www.css-mps.ru/zdm.
3. Офіційний веб-сайт «ТБУ – Информационный портал: «Транспортный бизнес» [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://tbu.com.ua>
4. Damien Marie-Madeleine. La politique europeenne des transports. // Presses Universitaires de France, 1999. – p.5.
5. Офіційний веб-сайт Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.unecsc.org>
6. Офіційний веб-сайт Організації Об'єднаних Націй (ООН) [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.un.org>
7. Портер М. «Конкуренция»: Пер. с англ.: Уч. пособие. М. : Изд. дом «Вильямс» – 2000. – С. 56.
8. Електронний портал по логістиці, транспорту й митниці [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.logistics.ru>
9. Офіційний веб-сайт Асамблеї Європейських регіонів [Електронний ресурс]. // Режим доступу: <http://www.aer.eu>
10. Офіційний веб-сайт Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.unecsc.org>
11. Електронний журнал «Логистика и управление» [Електронний ресурс] // Режим доступу: www.logistpro.ru
12. Рибчук А.В. Глобальна виробнича інфраструктура світового господарства : теорія і практика : Монографія / А.В. Рибчук – Дрогобич : Вимір, 2009. – 436 с.
13. Філіпенко А.С. Глобальні форми економічного розвитку: історія і сучасність / А.С. Філіпенко. – К.: Знання, 2007. – 670 с. – Бібліогр.: с. 638-648. — ISBN 966-346-268-X.
14. Хмара М.П. Високотехнологічні кластери Європейського Союзу : Монографія-Київ, 2011. – 154 с.
15. Шнирков О.І. Європейський Союз у глобальному інноваційному просторі : монографія / О.І. Шнирков; КНУТШ. – Київ : Київський університет. – 2008. – 144 с.