УДК 656.13.658

О.М. Гармаш

АНАЛІЗ МОЖЛИВОСТЕЙ ТА ПЕРЕДУМОВ СТВОРЕННЯ АВІАЦІЙНОГО ЛОГІСТИЧНОГО ЦЕНТРУ В УКРАЇНІ

Стаття присвячена аналізу перспектив розвитку транспортного комплексу України, дослідженню можливостей формування авіаційного логістичного центру на базі вантажного вузла.

Ключові слова: *транспортний комплекс, авіаційний логістичний центр, транспортно-логістичний центр, хаб, вантажний вузол.*

Статья посвящена анализу перспектив развития транспортного комплекса Украины, исследованию возможностей формирования авиационного логистического центра на базе грузового узла.

Ключевые слова: *транспортный комплекс, авиационный логистический центр, транспортно-логистический центр, хаб, грузовой узел.*

The article is devoted to the analysis of the prospects of Ukrainian transport complex development, researching of possibilities of the aviation logistical center formation on the basis of cargo knot.

Key words: *a transport complex, the aviation logistical centre, the transport-logistic centre, a hub, a cargo knot.*

Постановка проблеми. Розбудова транспортно-логістичних центрів в Україні є одним з головних напрямів підвищення ефективності та якості транспортного обслуговування і, в першу чергу, в міжнародному сполученні. Згідно з Законом України «Про Комплексну програму утвердження України як

© Гармаш О.М., 2011

транзитної держави у 2002-2010 роках» від 7 лютого 2002 року №3022-III пріоритетними заходами вважаються перехід на логістичні технології організації управління матеріальними потоками в процесі доставки товару споживачу [3. С. 8].

Одним з основних напрямів сучасної європейської транспортної політики є перехід до транспортно-термінальних систем вантажних перевезень, що дозволяють удосконалювати організацію перевезень, забезпечувати комплексне обслуговування споживачів транспортних послуг, створювати умови для розвитку комбінованого транспорту. Адаптація європейського досвіду вимагає першочергового створення законодавчої бази щодо розвитку та успішного функціонування мережі транспортно-логістичних центрів в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемі дослідження процесу створення логістичних центрів в економічній літературі приділена явно недостатня увага. Хоча існує достатня кількість публікацій, в яких розкрито сутність формування логістичних центрів [1, 3-5], до теперішнього часу не вироблено загальних методичних підходів а, головне, практичних методик щодо їх організації. Поза увагою вчених залишився процес формування логістичних центрів на базі вантажних аеропортів, що, у зв'язку з географічним положенням України та розвитком мультимодальних вантажних перевезень має стратегічне значення.

Завдання дослідження. Метою даної статті є дослідження особливостей формування авіаційного логістичного центру та можливостей його створення в Україні на базі вантажного аеропорту. Відповідно до Концепції формування сталої національної транспортної політики розвитку всіх видів транспорту, необхідне комплексне розв'язання проблеми збалансованого розвитку усієї транспортної системи країни у відповідності до поставлених Урядом завдань економічного зростання країни та її європейської інтеграції.

Рівень стратегічного управління передбачає створення логістичних центрів за видами транспорту, поєднаних між со-

бою сучасними засобами інформатизації та зв'язку, а також інформаційно-диспетчерських центрів управління транспортом, які будуть здійснювати координацію діяльності логістичних центрів; формування інтегрованої інформаційної системи, сумісної з системами управління всіх видів транспорту, а також митниць, експедиторських організацій тощо.

Основний матеріал дослідження. Зараз в Україні існує величезний інтерес до логістичних послуг високої якості і, зокрема, до створення крупних мультимодальних транспортно-логістичних центрів. На ринку є ряд успішно реалізованих проектів будівництва окремих складських терміналів. Проте, проведені дослідження виявили, що наявні транспортно-логістичні та посередницькі структури не забезпечують інтеграцію та взаємодію різних видів транспорту на базі єдиного логістичного центру з використанням авіаційних перевезень в межах функціонування єдиної макрологістичної транспортної системи. Відтак пропонується формування інтермодальної транспортної системи на базі нової організаційної структури – авіаційного логістичного центру.

Під авіаційним логістичним центром (АЛЦ) ми пропонуємо розуміти складний структурно-організаційний економічний об'єкт, що функціонує на базі вантажного аеропорту у межах певного макросередовища, реалізовує певні логістичні функції з ефективного управління рухом матеріальних та інших супутніх потоків з метою сприяння інтеграційним процесам між безпосередніми та опосередкованими учасниками логістичного ланцюга, з метою скорочення часової незв'язаності, мінімізації витрат і максимальної відповідності потребам споживачів.

Проведений аналіз показав, що перспективи розвитку на Україні реально мають вісім аеропортів: два київських – Бориспіль і Жуляни, а також аеропорти Сімферополя, Донецька, Харкова, Дніпропетровська, Одеси і Львова. Причому більша половина всього пасажиро- та вантажопотоку в Україні проходить через «Бориспіль».

В Україні очевидним лідером є Київський регіон, на базі якого необхідно створити експериментальний авіаційний логістичний центр, для чого є всі переваги. Перевагою авіаційного логістичного центру є сам факт вузла розподілу, тобто збір вантажу, перепакування і нове розподілення. Такі логістичні центри зазвичай розташовуються поряд з промисловими зонами, бізнес- і комунікаційними «хабами». Кожен великий аеропорт представляє інтерес для промисловості і бізнесу та можу розглядатися як потенційна база для формування авіаційного логістичного центру. Спільно із зоною вільної торгівлі і оптимізацією митних процедур, промислові центри з ефективним авіаційним логістичним центром можуть стати економічно важливим рушійним чинником у процесі розвитку України як потужного транзитного центру.

За рахунок впровадження логістичних підходів до організації та управління вантажопотоками світові аеропорти намагаються завоювати суб'єктів повітряних вантажних ліній. Проте великі аеропорти в силу своєї завантаженості пасажирськими потоками не в змозі обслуговувати ще й вантажні потоки. В таких випадках на державному рівні цю проблеми вирішують методом відкриття або переобладнання існуючих аеропортів, орієнтуючи їх на вантажопотік.

Таким чином відбувається розподіл пасажиро- та вантажопотоків, що представляє для аеропортів великого масштабу нові перспективи розвитку у певному напрямку. Світові тенденції свідчать про ефективність розподілу пасажирських та вантажних потоків між аеропортами певного регіону. Таке розмежування відкриває нові можливості як для вантажної клієнтури аеропортів, так і для всіх суб'єктів перевізного процесу.

Враховуючи, що на базі вантажних комплексів таких аеропортів розміщуються логістичні центри, утворюючи цілу систему (комплекс) вантажного обслуговування, то послуги аеропортів можуть стати частиною транспортування вантажу наземним шляхом.

Аеропорт «Бориспіль» знаходиться на етапі переходу до міжнародного «хабу», але вже не витримує завантаження повітряних потоків. Альтернативним варіантом, який би розвантажив аеропорт «Бориспіль» може бути відкриття нового вантажного терміналу в межах Київської області. Київська область може стати великим центром авіаперевезень. Зараз готуються відразу кілька масштабних проектів, які здатні залучити значні інвестиції в райони області. До того ж поява спеціалізованого авіаційного логістичного центру на базі вантажного аеропорту дасть змогу Україні зайняти достойне місце у конкурентному середовищі світового повітряного ринку.

«Експерти відмічають, що будівництво нового аеропорту в Київській області давно назріло. Основна маса вантажу на сьогоднішній день доставляється залізничним і автомобільним транспортом. Частина, щоправда, приймається в аеропортах «Борисполя» та «Гостомеля» (авіабаза АНТК ім.. Антонова), однак їх обсяги дуже малі», − говорить генеральний директор компанії «Міжнародне логістичне партнерство» Віталій Кащенко. Як пояснив експерт в області цивільної авіації Віталій Пий, ні в Бориспільському, ні в Гостомельському аеропортах немає необхідних для приймання значних обсягів вантажу терміналів» [2]. 24 вересня, посол США в Україні Вільям Тєйлор і міський голова Білої Церкви Василь Савчук підписали Грантову угоду на суму 238 тис. 843 доларів США, що надається Агентством США по торгівлі й розвитку (АТР США) для фінансування техніко-економічного обґрунтування щодо проекту створення міжнародного центру вантажних авіаперевезень у місті Біла Церква. Про це УНІАН повідомило Посольство США в Україні [6].

Одним з основних елементів нового аеропорту повинен стати сучасний вантажний термінал. У районі аеропорту розміститься сучасна логістична інфраструктура. Аеродромна ж інфраструктура уже є, близько 200 об'єктів. Аеродром з технічним комплексом займає 762,7 га, у його районі розташовані вільні землі, які дозволяють подальше розширення . В 10 км від аеропорту є залізничні колії. Поблизу аеропорту йде модернізація

дорожніх розв'язок. А то, що аеропорт буде розташований в 80 км від Києва й 70 км від Борисполя, повинне розв'язати проблему посадки літаків у нестандартних ситуаціях.

У 2000 р. Міноборони передало територіальній громаді міста військовий авіаремонтний завод зі злітною смугою, розрахованої на посадку стратегічних бомбардувальників, на основі якого й було створено очолюване їм підприємство. Протягом чотирьох років воно працювало на 50 % й у рік обслуговувало близько 10 літаків різного типу (Іл-76, Ан-12, Ан-2). Найчастіше ці замовлення підприємству вдавалося одержувати тільки завдяки наявності на своїй базі злітно-посадочної смуги. Але в жовтні минулого року її експлуатацію довелося припинити, оскільки, передаючи на баланс Білої Церкви завод і смугу, Міноборони не подбало про передачу місту необхідних засобів наземної технічної підтримки зльоту − посадки літаків.

У рамках завдань, які будуть виконуватися Комунальним Підприємством «Білоцерківський вантажний авіа комплекс», планується створити наступне:

– міжнародний вантажний «хаб» у Київській області на базі наявного потенціалу Білоцерківського воєнного аеродрому ;

– логістичний центр для забезпечення вантажообігу включаючи комплекс вантажного термінала й логістичну компанію.

1. Мета проекту.

Довгостроковою метою вантажного мультимодального центру й проекту аеропорту є досягнення позиції важливого розподільного центру для авіаційних, автомобільних і залізничних вантажів, включаючи й роль логістичного центру. Такий розподільчий центр може оптимізувати процес транспортування та з легкістю досягати обсягів перевезень необхідних для пошуку точки беззбитковості.

Враховуючи завантаженість аеропорту «Бориспіль» створення нового вантажного терміналу зменшить кількість його вантажних потоків, а значить зменшить його завантаженість в цілому. Така роздільність пасажирських та вантажних потоків

дасть необхідні аеропорту «Бориспіль» можливості стати пасажирським «хабом» у центрі України.

Сценарії майбутнього світових авіаційних вантажоперевезень описують необхідність розвитку світової мережі вантажних аеропортів для оптимізації обсягів авіаційних вантажоперевезень, які різко виростуть протягом наступних 20 років. Цьому сприятиме ряд факторів у політичному житті країни – входження в СОТ (World Trade Organization), дія договору «Про відкрите небо» та ін.

На проект сильно впливають наступні фактори:

– вигідне географічне розташування аеропорту (Київський регіон перебуває на перетинанні двох повітряних коридорів, новий аеропорт буде використовуватися для транзиту вантажів між Європою, з одного боку, а також Східної й Центральної Азії і Японії, з іншого).

– прогнозоване помітне збільшення вантажних перевезень на міжнародних ринках.

– близькість до залізничних (в 10 км від аеропорту є залізничні колії), і автодорожних комунікацій (поблизу аеропорту йде модернізація дорожних розв'язок), а те, що аеропорт буде розташований в 80 км від Києва й 70 км від Борисполя, повинне розв'язати проблему посадки літаків у нестандартних ситуаціях.

– державна та інвестиційна підтримка проекту.

2. Переваги проекту.

Проект має наступні переваги:

– розташування міста Біла Церква у Київському регіоні поблизу столиці на транспортних розв’язках відкриває нові можливості як для самого міста так і для всієї авіаційної інфраструктури регіону.

– наявні служби зручно взаємопов’язані з авіаційними, дорожніми, ж/д шляхами , хоча програма адаптації й модернізації може знадобитися.

– служби можуть використовуватися в період становлення й після розширення в якості обслуговуючих і складських будинків.

Для розвитку вантажного «хаба» й аеропорту місця розташування цих служб (повітряна зона, перон, місця обробки вантажу) і їх зв'язок з дорогами та залізничним транспортом оптимальні.

3. Маркетингові дослідження й прогнозування перевезень.

Згідно зі стратегічним аналізом існує кілька варіантів розвитку нового вантажного аеропорту:

– регіональний вантажний аеропорт;

– міжнародний вантажний аеропорт.

4. Конкурентні переваги

За словами представника компанії-інвестора «Солід Тім» Василя Лопати, до робіт з реконструкції комплексу компанія мала намір приступити на початку 2008 року. У планах − подовження до 3,5 км злітно-посадочної смуги, будівництво вантажного складського терміналу (8 тис. кв. м), заміна інженерних мереж, відновлення систем навігації й протипожежного захисту й ремонт складу паливно-мастильних матеріалів. «Завершення робіт дозволить приймати вантажні літаки до 400 т, наприклад, «Руслан» та «Боїнги», та довести вантажообіг до 90 тис. т. на рік. Наразі такий обсяг вантажів не приймає жоден аеропорт «України», – говорить Василь Лопата [6].

Крім того, на території комплексу планується спорудити пункт ветеринарного контролю, митний і прикордонний пости. Реалізація проекту обійдеться в $100 млн.

Поява настільки великого аеропорту дасть поштовх до розвитку прилягаючих територій. У планах міста розбити поруч із комплексом технопарк, у якому могли б розміститися як підприємства логістики, так і промислові об'єкти.

В цьому випадку аеропорт стане основним місцем для діяльності внутрішніх і регіональних експедиторів, що діють, з можливістю використання авіа-, авто-, залізничних і річкових транспортних систем. Завдяки економічному потенціалу регіону, наявності декількох важливих підприємств, що діють в світових масштабах, а також слабкому розвитку логістичної системи ін-

нує потреба в сучасно обладнаному і організованому авіаційному логістичному центрі.

Одним з основних напрямів сучасної європейської транспортної політики, на думку Никифорука О.І. [3. С. 10-11], є перехід до транспортно-термінальних систем вантажних перевезень, що дозволяють удосконалювати організацію перевезень, забезпечувати комплексне обслуговування споживачів транспортних послуг, створювати умови для розвитку комбінованого транспорту, знижувати екологічне навантаження на навколишнє середовище. Адаптація європейського досвіду вимагає першочергового створення законодавчої бази щодо розвитку та успішного функціонування мережі транспортно-логістичних центрів в Україні.

Звідси витікають такі основні задачі формування стратегії адекватного розвитку транспортно-логістичної системи України та входження в європейську та світову транспортно-логістичну систему, в тому числі офіційно визнані міжнародні транспортні коридори, розвиток яких ініціюється напрямками концентрації вантажопотоків: досягнення швидкості переміщення вантажів та пасажирів по сухопутним транспортним мережам, які прийняті в Західній та Центральній Європі; підвищення інтенсивності обробки транспортних та вантажних потоків до рівня зарубіжних транспортних вузлів, які працюють у кореспонденції з українськими транспортними вузлами, для чого необхідно розбудувати сучасну мережу ТЛЦ регіонального рівня; зниження часу виконання контрольних та наглядових функцій до рівня, який відповідає мінімуму втрат прибутку транспортом та вантажовласниками.

Основною метою розвитку транспорту на найближче десятиріччя є забезпечення засобами транспортно-дорожнього комплексу стабільного економічного зростання країни та її регіонів. Транспорт має забезпечувати потреби населення та галузей економіки у безпечному та якісному перевезенні пасажирів та вантажів на рівні міжнародних стандартів, виконання соціально-

економічних, зовнішньоторговельних, оборонних, природоохоронних та мобілізаційних потреб суспільства.

Автор вважає за необхідне зробити більш детальний огляд основних стратегічних напрямків розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. При більш детальному розгляді питань з технічної та технологічної модернізації транспорту ми зробили висновок (рис.), що питання технічної та технологічної модернізації транспорту направлене на створення транспортної системи європейського рівня та створення сприятливих умов для залучення інвестицій в транспортну інфраструктуру України.

При аналізі впровадження прогресивних транспортних технологій ми робимо висновок, що впорядкування схеми вантажоруху на основі транспортної логістики з побудовою загальнодержавних і міжнародних логістичних систем, які дозволяють скоординувати рух матеріальних, інформаційних і фінансових потоків за принципами «від дверей до дверей» і «точно за терміном», буде вимагати створення мережі взаємопов'язаних логістичних центрів та мультимодальних терміналів, а також всебічне сприяння розвитку й широкому застосуванню контейнерних, контрейлерних та інших видів комбінованих перевезень у поєднанні із сучасними інформаційними технологіями та новітніми технологіями обміну та обробки даних.

А також інструментом сталого розвитку транспортної галузі повинна бути активна інвестиційна діяльність, шляхи забезпечення якої передбачають запровадження державно-приватного партнерства з метою концентрації ресурсів для змішаного фінансування розвитку транспортної інфраструктури, перш за все – автомобільних доріг, поєднання державних капітальних вкладень та приватного капіталу вітчизняних та іноземних інвесторів.

Рис. Технічні та технологічні передумови створення транспортно-логістичних центрів в Україні

Як було видно із проведеного аналізу перші кроки до державно-приватного партнерства вже робляться нашим урядом, при реалізації яких буде здійснюватись запровадження механізмів довгострокового пільгового кредитування інвестицій у ресурсо- та енергозберігаючу техніку та технології у поєднанні із розширенням елементів платності користувачів транспортної інфраструктури (автошляхи, залізнична мережа) на принципах самоокупності. Встановлення ставок плати, які дозволять максимально відшкодовувати експлуатаційні витрати та збитки за шкоду, нанесену природному середовищу, сформувати ресурси для стійкого розвитку інфраструктури, підтримання її на високому технічному та технологічному рівні.

Завдяки глобалізації ринку і необхідності комбінувати різні транспортні системи найважливішим чинником транспортування стало зменшення часу. Особливо це стосується втрат часу при завантаженні, розвантаженні, складуванні. Необхідність рішення цих завдань викликає зростання попиту на логістичні центри, як оптимальне місце перетину між автомобільним, залізничним, річковим і авіаційним транспортом.

Транспортно-дорожній комплекс України має досить розгалужену складську мережу на залізничних станціях, у морських і річкових портах та на інших терміналах. Тим часом, вони, як правило, мають вузьке функціональне призначення і не відповідають сучасним концепціям логістичного обслуговування.

В Україні очевидним лідером є Київський регіон, на базі якого необхідно створити експериментальний логістичний центр, для чого є всі переваги. Реалізація концепції Національної мережі міжнародних транспортних коридорів передбачає формування в межах та зоні впливу Києва п'яти потужних транспортних комплексів з обслуговування вантажних перевезень автомобільним, залізничним і водним транспортом, чотири з яких розміщуватимуться в приміській зоні, один – в проектних межах міста (район с. Ходосівка) [6]. Проте, необхідним є формування логістичного центру на базі аеропорту, тобто авіаційного логістичного центру.

Перевагою авіаційного логістичного центру є сам факт вузла розподілу, тобто збір вантажу, перепакування і нове розподілення. Такі логістичні центри зазвичай розташовуються поряд з промисловими зонами, бізнес- і комунікаційними «хабами». Кожен великий аеропорт представляє інтерес для промисловості і бізнесу та може розглядатися як потенційна база для формування авіаційного логістичного центру. Спільно із зоною вільної торгівлі і оптимізацією митних процедур промислові центри разом з ефективним авіаційним логістичним центром можуть стати економічно важливим рушійним чинником у процесі розвитку України як потужного транзитного центру.

Отже, дослідження тенденцій ринку вантажних авіаційних перевезень в Україні дозволило виявити невідповідність між темпами зміни параметрів транспортної системи проведенням інституціональних перетворень та зростанням вимог споживачів до переліку і якості транспортних послуг, що негативно впливає перш за все на обсяг вантажних перевезень авіаційним транспортом, питома вага якого складає 1-2 %. Порівняльний аналіз інфраструктури вітчизняних та іноземних аеропортів свідчить про значне відставання у розвитку контейнерних та інтермодальних перевезень, у використанні логістичних принципів в управлінні вантажопотоками, недостатній рівень безпеки перевезень, значне екологічне навантаження. Вирішення цих проблем є важливим для розвитку національної економіки та Європейської інтеграції.

Висновки. Аналіз структури та географії вантажопотоків показав значний потенціал розвитку київського регіону. Реалізація концепції національної мережі міжнародних транспортних коридорів передбачає формування в київському регіоні п’яти потужних транспортних комплексів. Дослідження передумов розвитку системи обслуговування вантажних перевезень автомобільним, залізничним, водним і авіаційним транспортом дозволило зробити висновок про доцільність першочергового створення авіаційного логістичного центру на базі існуючого

аеропорту, що дозволить прискорити рух вантажопотоків між Україною та іншими країнами світу.

Згідно стратегічної концепції новий вантажний аеропорт в м. Біла Церква позиціонуватиметься на ринку як головний авіаційний логістичний центр країни, використовуючи для цього наявний потенціал об'єднання авто-, залізничного та авіатранспорту для організації міжнародних мультимодальних перевезень, здатних конкурувати на міжнародному ринку та перетворити Україну на потужний транзитний центр.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. *Довба М.О. Стратегія розвитку логістичної інфраструктури прикордонних територій: Автореф. дис. на здобуття вченого ступеня канд. екон. наук. – Львів, 2006 – 27 с.*
2. *Концепція Державної програми розвитку ДМА «Бориспіль» до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua*
3. *Никифорук О.І. Становлення і функціонування транспортно-логістичної інфраструктури в Укра-їні: Автореф. дис. на здобуття вченого ступеня канд. екон. наук. – К., 2005. – 21 с.*
4. *Полякова О.М. Формування інтермодальної транспортної системи в Україні на базі вантажних транспортно-розподільчих комплексів: Автореф. дис. на здобуття вченого ступеня канд. екон. наук. – Харків. 2005. – 20 с.*
5. *Товкун Д.Л. Методи, моделі і стратегії мультимодальних перевезень вантажів: Автореф. дис. на здобуття вченого ступеня канд. екон. наук. – К., 2002. – 16 с.*
6. *Гармаш О.М. Механізм формування міжнародного транспортно-логістичного центру: Автореф. дис.*

на здобуття вченого ступеня канд. екон. наук. – К., 2009. – 22 с.

Стаття надійшла до редакції 25.10.2011

Рецензент – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Менеджмент і маркетинг» Одеського національного морського університету **М.Я. Постан**.