

В. Копитко, д. е. н., професор, декан факультету Львівської філії  
Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна

# ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ



**Транспортна система України на сьогодні функціонує в умовах різноманітних форм власності. Лише залізнична галузь якось осторожно залишилася від цих процесів, тому з реформуванням залізниць розпочнеться зміна концепції діяльності інших видів транспорту.**

У статті розглянуто напрями формування транспортно-логістичних систем в умовах реформування залізничної галузі України та з урахуванням досвіду роботи логістичних структур автомобільного транспорту й потреб регіональних органів місцевого самоврядування, особливостей транскордонного співробітництва, а також технологій просування вантажів на основі змішаного підходу та концепцій створення логістичних кластерів.

В умовах планової економіки єдина транспортна система держави забезпечувала постійно зростаючі потреби в перевезеннях вантажів та пасажирів, що здійснювалося завдяки єдиній системі управління галуззю, адже ця система мала низку переваг: можливість комплексного розвитку транспорту як на державному, так і на регіональному рівнях; забезпечення логістичних підходів до управління вантажопотоками; організацію взаємодії різних видів транспорту (інтермодальні перевезення). Проте форми взаємодії транспортних організацій із суб'єктами планової економіки суттєво відрізняються від сучасних, що диктує ринок. Сьогодні споживачем транспортних послуг є не держава, а власники вантажів, які зорієнтовані на вибір виду транспорту й умов перевезень. В умовах конкуренції в цій сфері найбільшу перевагу має той вид транспорту й той перевізник, що пропонує комплекс послуг із доставки вантажів «від дверей до дверей» і точно в зазначений термін.

## ► Виклад основного матеріалу

Реформування залізничного транспорту поставило цілу низку питань щодо його подальшого функціонування в конкурентному середовищі

з іншими видами транспорту (автомобільний, морський). Слід урахувати й те, що Україна з її транспортною системою знаходиться в мережі транспортних коридорів, де є певні проблеми в тому, що залізничні транспортні компанії ЄС пропонують альтернативні маршрути перевезень. На сьогодні є дуже багато пропозицій із боку органів місцевого самоврядування про створення різних логістичних центрів. Так, із реформою митної служби Закарпаття пропонується перетворити на потужний логістичний центр, де за процесом перетину кордону можна буде стежити в режимі online. Це сприятиме тому, що Закарпаття, яке межує одразу з 4 європейськими країнами, зможе стати великим логістичним центром Європи.

На нашу думку, робота логістичного центру повинна будуватися на таких основних принципах:

- пропозиція максимально повного переліку транспортних і супутніх послуг;
- організація комплексного транспортного обслуговування на основі єдиного договору на комплексне обслуговування та єдине замовлення на всі послуги;
- максимальна стандартизація та уніфікація перевізних й інших документів, необхідних для виконання перевезення;
- єдина маркетингова стратегія й тактика учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг;
- географічний розподіл структурних підрозділів МТЛЦ із метою максимального охоплення ринку транспортних послуг;
- організація співробітництва з українськими й міжнародними організаціями, що займаються питаннями транспортної логістики;



- побудова роботи на основі світових стандартів і міжнародних договорів, угод, конвенцій;
- інтеграція з міжнародними логістичними центрами й забезпечення інформаційного обміну з ними;
- підвищення ефективності транспортних послуг через зниження частки невикористаного графіка (при неповному завантаженні);
- стандартизація інформаційної взаємодії МТЛЦ з учасниками логістичних ланцюгів.

З урахуванням рекомендацій науковців щодо використання Схеми планування території Львівської області пропонується створення пунктів пропуску через кордон, які пропускають вантажні потоки, та біля основних вузлів і центрів економічного розвитку передбачено створення логістичних центрів. Так, передбачається створити логістичний комплекс біля смт Красне Буського району, у Пустомитівському районі — логістично-промисловий комплекс біля с. Давидів і логістичний комплекс «Білогоща» на території Зимноводівської сільської ради, логістичний парк у Городоцькому районі, логістично-транспортний комплекс біля с. Липник Жовківського району та логістичний парк у районі сервісної зони ПП «Рава-Руська», комплекс із митного догляду вантажів та логістичний парк біля с. Арламова Воляна території Мостиського району, логістичний комплекс у сервісній зоні ПП «Краковець» на території Яворського району, логістичний центр «Сигнівка» у Львові.

Серед інвестиційних проектів під час X Міжнародного економічного форуму у м. Трускавці презентували ідею створення Західноукраїнського логістичного центру біля Яворова, що позитивно вплине на підвищення конкурентоспроможності Львівщини, адже Польща будує супервеликий логістичний центр (Корчова Доліна). Отже, кілька невеликих прикладів свідчить про те, що йде активний процес створення логістичних структур у регіонах. Проте на залізницях уже є досвід роботи логістичних центрів: Ліски, ВАТ «Закарпатінтерпорт» тощо.

На сьогодні вченими сформульовано поняття: Транспортно-логістична система (сукупність учасників руху товарів / перевізників, координаторів перевезень, терміналів, портів), система взаємодії різних видів транспорту (сукупність транспортних, термінальних, портових інфраструктур та рухомого складу різних видів транспорту, об'єднаних загальною технологією їх взаємодії з метою забезпечення мультимодальних перевезень).

Отже, маючи досвід роботи логістичних центрів, урахуовуючи конкуренцію з боку автомобільного транспорту, а також активну роботу регіональних органів влади, на рівні Укрзалізниці доречно розробити концепцію щодо взаємодії різних видів транспорту на базі формування транспортних логістичних систем. Для цього потрібні інвестиції. Наприклад, у США на державну підтримку транспорту виділяється \$22 млрд, в ЄС — \$5 млрд щорічно на основі

державних та міждержавних програм. Тому для досягнення цієї мети необхідно: визначити та виконати систематизацію функцій перевізників у рамках логістики; провести дослідження вантажних та транспортних потоків із метою адаптації перевізників до транспортно-логістичної діяльності щодо управління цими потоками; провести аналіз сучасних підходів щодо організації руху товарів, провести класифікацію учасників ринку; провести порівняння існуючих технологій формування транспортно-логістичних систем при мультимодальних перевезеннях; розробити модель формування транспортно-логістичної системи в рамках міжнародних стандартів.

Нині вчені пропонують різні підходи. Загалом з урахуванням рівня розвитку транспортної мережі в Україні та напрямку транспортно-економічних зв'язків пропонується організувати близько 50 опорних ТЛЦ, що за своєю спеціалізацією можуть бути згруповані у три категорії:

- 1) прикордонні: Ковель, Рава-Руська (Жовква), Мостиська, Чоп, Харків, Луганськ, Донецьк, Чернігів;
- 2) внутрішні: Київ, Житомир, Вінниця, Полтава, Суми, Дніпропетровськ, Кіровоград, Черкаси, Сімферополь, Мелітополь, Хмельницький, Тернопіль, Рівне, Івано-Франківськ, Львів;
- 3) водні: Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Південний, Миколаїв, СМП «Октябрьськ», Херсон, Скадовськ, Євпаторія, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч, Бердянськ, Маріуполь, Запоріжжя, Дніпропетровськ.

Реалізація технології просування вантажопотоків передбачає формування моделі перевізного процесу на основі змішаного підходу з частковим використанням жорстких ниток графіка руху для просування потужних високопріоритетних вантажопотоків. Такий підхід дозволить підвищити рівень організації перевезень, а також не втратити гнучкість транспортної системи Укрзалізниці при освоєнні вагонопотоків, що виникають у результаті нерівномірного навантаження та не входять у план жорсткого графіка.

Для реалізації віртуального логістичного ланцюга доцільно проводити моделювання з вибору варіанта просування поїздопотоків за жорсткими нитками графіка руху на окремих напрямках залізниць. В основі досліджень пропонується використовувати комплексний підхід з урахуванням найбільш економічно доцільних маршрутів прямування поїздів в умовах різних варіантів подовження пліч обслуговування локомотивів та локомотивних бригад, швидкостей руху на ділянках при експлуатації різних типів локомотивів, технології обробки поїздів на технічних станціях, зміни ваги та довжини поїздів. Як варіант реалізації запропонованої системи просування вантажопотоків доцільним є дослідити ефективність прямування вантажних поїздів за жорсткими нитками графіка вагою понад 6000 т.

Для визначення конкурентоспроможних варіантів організації логістичної технології просування вантажопотоків необхідно є побудова методів дослідження впливу різних факторів при реалізації запропонованої технології за критеріями найбільш раціональних витрат паливно-енергетичних ресурсів, ефективності доставки вантажів за часом потрібного парку локомотивів, якісних та кількісних показників роботи залізниць, урахування різних видів тяги. Пропонується утворити Головний логістичний центр Укрзалізниці з регіональними та місцевими філіями. У транспортному регіоні, який охоплює угорську область Саболч-Сатмар-Берег, українську Закарпатську область, словацький Кошицький край та район Сату-Маре (Румунія) і де поєднується залізничний, автомобільний, повітряний і річковий види транспорту, важливе значення має логістика. Ураховуючи

масштабність проектів із забезпечення міжнародних перевезень через Закарпатську область та стратегічні програми суміжних країн, передусім Китаю та Угорщини, доцільно створити не окремий, хоча й потужний логістичний центр, а в першу чергу розробити концепцію формування логістичного кластера в Закарпатті.

Хоч є багато визначень кластерів, усі вони ґрунтуються на трьох основних ідеях: близькість, об'єднання в мережу, спеціалізація. Кластери можна визначити як групи незалежних компаній та асоційованих інститутів, що співпрацюють та конкурують, географічно зосереджені в одному чи сусідніх регіонах (навіть якщо кластер охоплює кілька країн), спеціалізуються в конкретній сфері, пов'язані спільними технологіями та навичками — традиційними або науковими (більшість кластерів базується на традиційних заходах); інституціоналізовані (є підрозділ з управління кластерами) або неінституціоналізовані.

Кластери неминуно асоціюються з мережами, що є формальними та неформальними організаціями, які спрощують обмін інформацією та технологіями, а також сприяють координації заходів та співробітництва між членами кластера. Концепція кластерів передає три головні ідеї: показник загальної конкурентоспроможності кластера є більшим за суму показників конкурентоспроможності кожної з його складових; конкурентна перевага зумовлена наявністю мережі. Ці показники об'єднують багато зацікавлених сторін, представників ділових кіл (покупці, постачальники, фінансові організації, що займаються матеріально-технічним забезпеченням тощо), а також небізнесові організації, що відіграють ключову роль підтримки (дослідницькі інституції, організації,

що надають професійну підготовку, інституції державного сектора). Географічна близькість спрощує зовнішні зв'язки — особливо ті, що сприяють генерації та розповсюдженню знань, а також застосуванню нових технологій шляхом утворення «інноваційного» середовища. Нині все більше регіонів у своїх стратегіях розвитку передбачають підтримку існуючих, а також формування та розвиток нових кластерів із метою підвищення конкурентоспроможності території.

## ► Висновки

Отже, можна визначити основні напрями розвитку транспортного комплексу: технологічний (його відповідність розвитку економіки країни з метою забезпечення потреб у перевезеннях); конкурентний (якісне забезпечення потреб з надання послуг у перевезеннях); логістичний (на основі інновацій забезпечити взаємодію різних видів транспорту, що створить умови для інтеграції України у світову логістичну систему).

При логістичному управлінні слід ураховувати перевізну складову як частину транспортних засобів конкурентного перевізника, що забезпечує транспортування вантажів конкретного вантажовласника відповідно до договору на перевезення, тобто виконання умов договору на перевезення з мінімальними втратами для перевізника. Потрібно провести класифікацію посередників: перевізники, експедитори, агенти, які будуть проводити маркетингові дослідження й оформляти договори на перевезення.

При формуванні логістичних центрів слід ураховувати таке: сферу діяльності; вплив на наскрізні матеріальні потоки; сферу обслуговування. На сьогодні, ураховуючи діяльність у цьому напрямку органів місцевого самоврядування, логістичні центри можна розділити на регіональні, вузлові та термінальні. Для визначення ефективності їх функціонування, окрім зазначених вище моделей і методів, слід долучити ще й економічні дослідження, що дозволить більш конкретно аналізувати, крім транспортних, ще й інформаційні та фінансові складові. 

