

8. Крисберг Л. Мирозидание, мирозохранение и разрешение конфликтов / Л. Крисберг // Социс. – 1990. – № 11. – С. 27–28.
9. Дудченко В. С. Онтогенез конфликта (к методологии исследования) / В. С. Дудченко // Социс. – 1996. – № 10. – С. 53–58.
10. Древаль Ю. Д. Конфліктний потенціал організаційної культури / Ю. Д. Древаль // Актуальні проблеми державного управління, педагогіки та психології : зб. наук. праць. – Херсон, 2012. – Вип. 2 (7). – С. 44–48.
11. Пейдж К. Конфликты и переговоры. Практическое руководство для менеджеров / К. Пейдж ; пер. с англ. Ю. В. Погореловой. – Ростов-на-Дону : Феникс, 1997. – 192 с.
12. Радченко О. Родові ознаки категорії «механізм» в соціальних науках / Олександр Радченко // Публічне управління: теорія та практика. – 2013. – № 3 (15). – С. 19–25.

УДК 351.82: 339

*Івашова Л. М., д.держ.упр., проф., УМСФ,
Шатрова К. І., аспірант, УМСФ*

ВПЛИВ ПОКАЗНИКІВ ЗЕД НА РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Розширення географії та структури міжнародної торгівлі вимагає відповідного розвитку транспортно-логістичного забезпечення. Особливо актуальною ця проблема є для України, яка географічно знаходиться на перехресті міжнародних транспортних коридорів. Основні проблеми та пропозиції щодо вдосконалення транспортно-логістичної системи України в умовах європейської інтеграції висвітлено в даній статті.

Ключові слова: транспортне забезпечення, логістика, транспортно-логістична система, міжнародні транспортні перевезення, експорт, імпорт, транзит.

Expanding the geography and the structure of international trade requires a corresponding development of transport and logistical support. Especially this problem is actual for Ukraine, which is geographically located at the crossroads of international transport corridors. The main problems and proposals to improve transport and logistics system in Ukraine in terms of European integration highlighted in this article.

Keywords: transportation, logistics, transport and logistics system, international transportation, export, import, transit.

Постановка проблеми. Світова практика ведення бізнесу характеризується високим рівнем інтеграції та організації бізнес-процесів, пов'язаних з обслуговуванням вантажного потоку, між усіма ланками транспортно-логістичного ланцюга за логістичними принципами «від дверей до дверей», «точно в строк» та «оптимальні витрати». Вступ України до Світової організації торгівлі, а також підписання угоди про Асоціацію до ЄС обумовлюють необхідність модернізації всієї транспортної галузі країни для її подальшої інтеграції до міжнародних, а насамперед до європейських, транспортно-логістичних систем. Як свідчить світовий досвід, найбільш ефективний напрямок розвитку транспортного сектору України може бути реалізований шляхом подальшого розвитку транспортно-логістичної системи країни, яка забезпечує взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах під час руху вантажних потоків до кінцевих споживачів, а також дозволяє зайняти конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках транспортно-логістичних послуг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Загальні проблеми формування транспортно-логістичних систем глибоко проаналізовані багатьма зарубіжними вченими, серед яких Д. Бауерсокс, Д. Клосс, Д. Ламберт, С. Ленглі, К. Мельцер, І. Шнайдер та ін. Концептуальні засади функціонування і розвитку транспортних та логістичних систем, транспортних коридорів та інфраструктури, а також розвитку транзитного потенціалу країни визначені в наукових роботах Є. Крикавського, М. Григорак, М. Мальського, Н. Чухрай, В. Щелкунова та ін. Дослідженню транспортно-логістичних систем як ефективного інструменту розвитку економіки країни присвячені наукові праці Л. Міротіна, Д. Неруша, С. Резера, В. Сергєєва, А. Смахова, Т. Сирийчика, Т. Маселко та ін. Однак, зважаючи на те, що вітчизняна транспортно-логістична система є невід'ємною часткою відповідної міжнародної системи, поглиблення європейської інтеграції України ставить нові проблеми розвитку транспортно-логістичних зав'язків і вимагає подальших наукових досліджень.

Постановка завдання. Мета дослідження – встановити вплив зовнішньоекономічних показників на розвиток та ефективне використання транспортно-логістичної системи України й визначити основні чинники, що сприятимуть її інтеграції до Європейської транспортно-логістичної системи.

Виклад основного матеріалу. У міжнародних товаро-економічних відносинах особливе місце приділяється транспорту, а саме транспортній логістиці. Саме транспортна логістика є кінцевою ланкою виробничого ланцюга, що здатна забезпечити доставку виробленого продукту до споживача.

Від того наскільки ефективним буде транспортно-логістичне забезпечення основних галузей економіки залежить собівартість товарів, рівень цін при їх реалізації, а отже й їх здатність забезпечити потреби покупців. Тому однією з головних цілей, що постають перед перевізниками є здешевлення

собівартості перевезень й підвищення їх економічної ефективності.

На сьогодні для досягнення цієї цілі транспортна логістика має вирішити такі завдання:

- вибір виду та типу транспортних засобів, що здатні забезпечити ефективне перевезення вантажів;
- спільне планування транспортного процесу зі складськими і виробничими підрозділами зацікавлених сторін;
- спільне планування транспортних процесів на різних видах транспорту (у випадку змішаних перевезень);
- забезпечення технологічної єдності транспортно-складського процесу;
- визначення раціональних маршрутів та графіку доставки вантажів.

Цілям логістики відповідають такі прогресивні способи перевезень, як пакетні, контейнерні, комбіновані.

Транспортна логістика координує економічні інтереси відправника, транспортного підприємства та одержувача на базі створення комплексних транспортно-логістичних систем, при яких рухомий склад виробників, споживачів і транспортників використовується кооперовано.

Виходячи з досвіду країн з високим рівнем економіки, використання транспортно-логістичних систем дозволяє зменшити загальні логістичні витрати приблизно на 12-35 %, транспортні витрати на 7-20 %, а витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи на 15-30 %, а також форсувати швидкість обігу матеріальних ресурсів на 20-40 % та спростити їх запаси на 50-200 %.

Зазначена нижче інформація є свідченням того, що одним з вагомих чинників економічного зростання є створення інтегрованих транспортно-логістичних систем, що охоплюють окремі країни та регіони, що в свою чергу впливає на розвиток зовнішньоекономічних відносин країн.

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 мінімальними витратами на максимально вигідних умовах[1]. Також необхідно зазначити, що транспортно-логістична система, як і будь-яка інша система складається з конкретних підсистем, а саме такі як: транспортно-постачальницьку, транспортно-складську, транспортно-логістичного обслуговування та управління, інтегрованої інформації та транспортно-логістичних рішень, а також транспортно-збутову.

На розвиток та формування транспортно-логістичної системи України (ТЛСУ) має важливе значення окремі макроекономічні показники (ВВП, структура експорту та імпорту товарів та ін.) та статистичні дані діяльності транспортного сектору країни [2]. Проаналізуємо кожен із факторів.

Згідно аналізу офіційних даних Державного комітету статистики [3] обсяги внутрішнього валового продукту (ВВП) України в період з 2010 року по другий квартал 2015 року (данні за 2014 та 2015 рік зазначались без урахування

тимчасово окупованої території АРК і м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції) мають характер зростання (рис. 1).

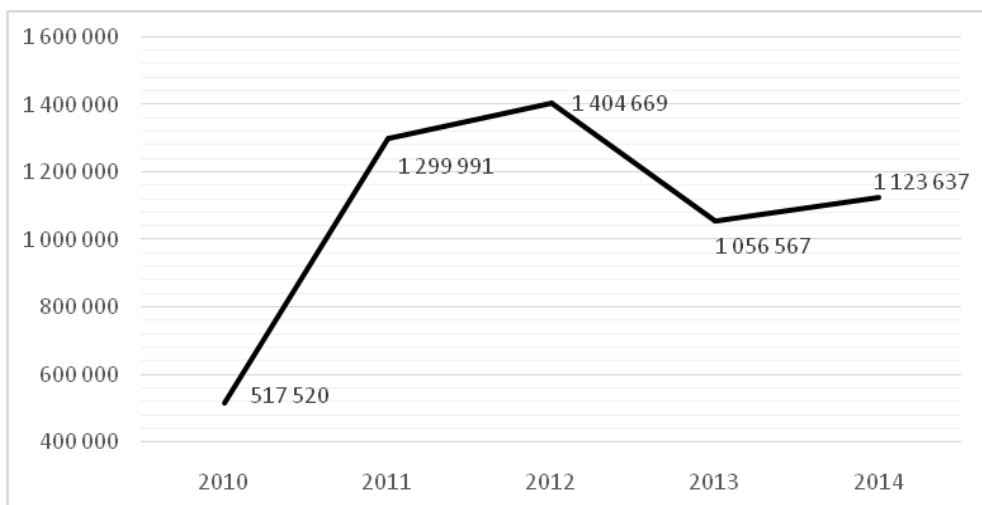


Рис. 1. Динаміка показників ВВП за роками у млн. грн., [3]

Проаналізувавши географічну структуру експорту та імпорту товарів України за 1996 р. – 2014 р. визначено, що найбільше зростання експортованих та імпортованих товаропотоків спостерігається у 2008 р., що в грошовому еквіваленті складає 66967,3 та 85535,3 млн. дол. США відповідно (рис. 2–3). Встановлено, що найбільші обсяги експорту та імпорту припадають на інші країни світу та СНД.

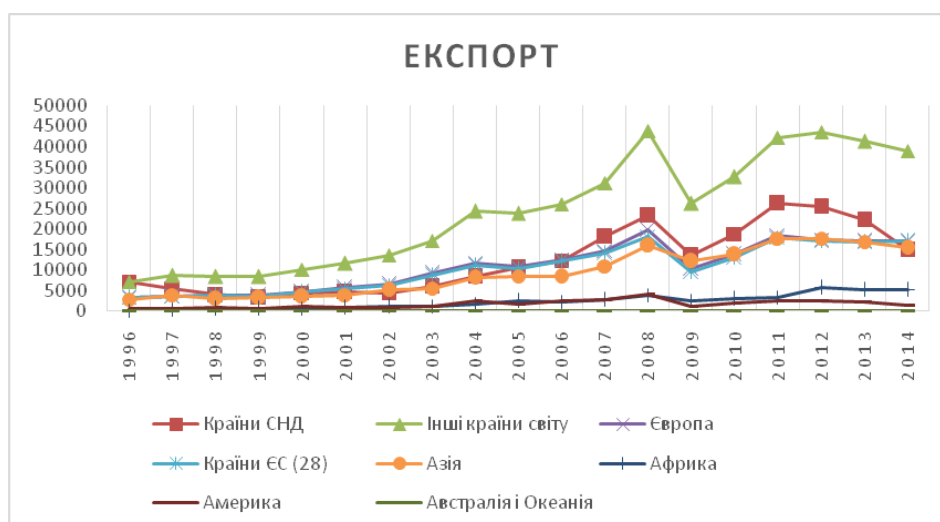


Рис. 2. Географічна структура експорту товарних потоків України за регіонами світу, [3]

Невід’ємним чинником впливу на розвиток та формування транспортно-логістичної системи України є товарна структура зовнішньої торгівлі. Цей чинник показує які групи імпортованих або експортованих товарів перевозилися. А отже ці показники є важливими при плануванні перевезень різними видами та типами транспорту залежності від ефективності їх використання для тих чи інших вантажів.

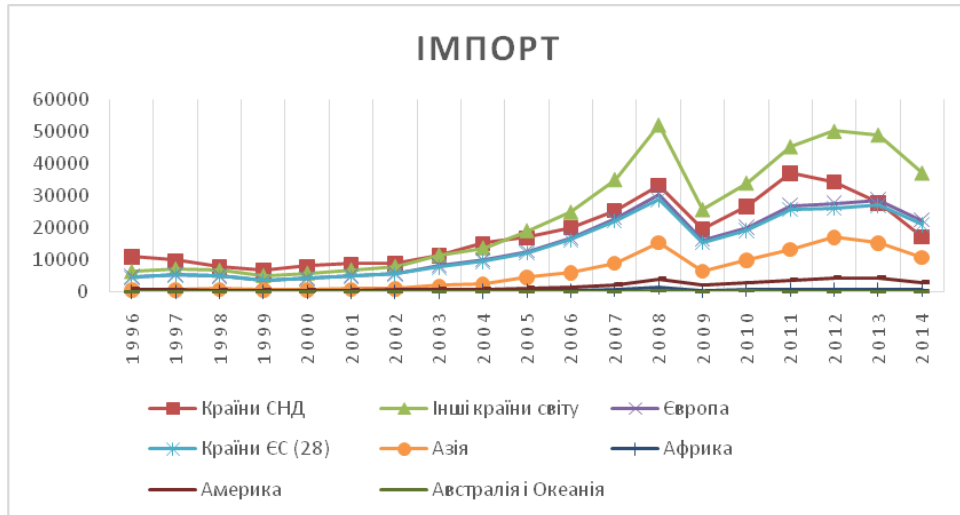


Рис. 3. Географічна структура імпорту товарних потоків України за регіонами світу, [3]

Після проведення аналізу офіційних даних Державного комітету статистики стосовно товарної структури зовнішньої торгівлі (товари було впорядковано за кодом та назвою згідно з УКТЗЕД) за січень – серпень 2015 року (дані вказано без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим і м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції) можна зробити висновок, що найбільш імпортованою є група V. Мінеральні продукти, а щодо експорту – XV. Недорогоцінні метали та вироби з них (рис. 4).

Транспортна мережа України є досить розвиненою, та включає усі види транспорту. А обсяги транзитних перевезень вантажів різними видами має невід’ємний вплив на розвиток транспортно-логістичної системи України. В доказ представимо гістограму динаміки обсягів транзитних перевезень вантажів різними видами транспорту 2004 – 2014 р. представлена на рис. 5.

Після аналізування статистичних даних встановлено, основні вантажопотоки припадають на автомобільний (61,13 %), залізничний (20,8%) та морський транспорт (0,16%). Підкреслимо, що на авіаційний 0,004 %. Як показують дані рис. 6, у 2014 році порівняно з 2013 роком є певне спадання показників на 239265 тис. тон., але в цілому показники мають тенденцію зростання.

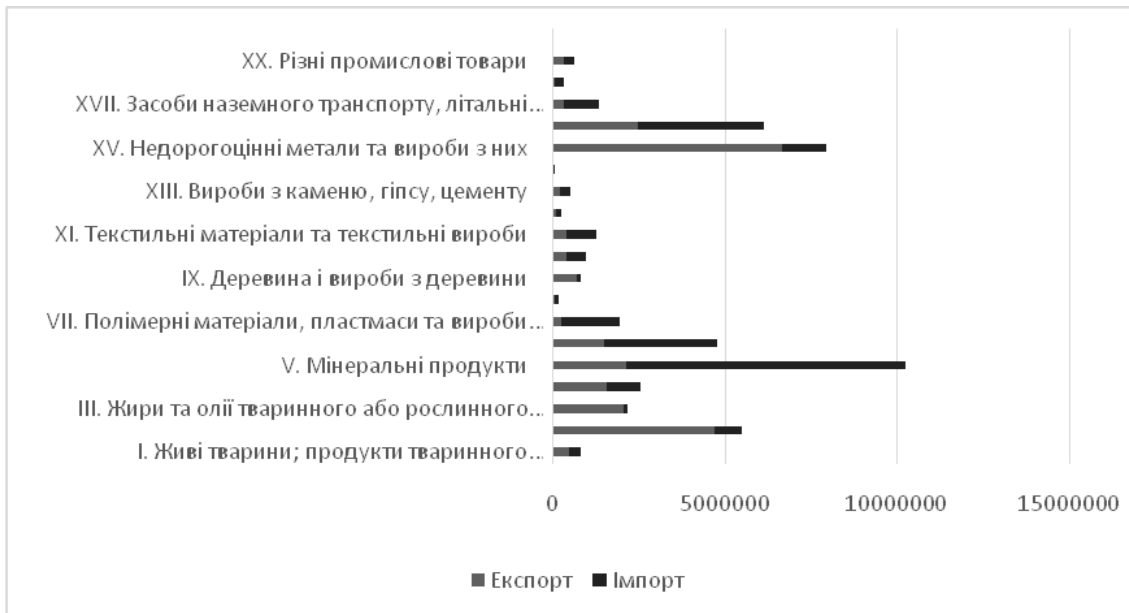


Рис. 4. Товарна структура зовнішньої торгівлі за січень – серпень 2015 року у тис.дол. США, [Джерело: 3]

Проведення дослідження факторів, які впливають на розвиток транспортно-логістичної системи України свідчить про значне зростання обсягів імпорتنих, експортних та транзитних вантажів в останні роки, що є чинником для розвитку транспортно-логістичної системи в сфері транзитного бізнесу та подальшої інтеграції у Європейську транспортно-логістичну систему.

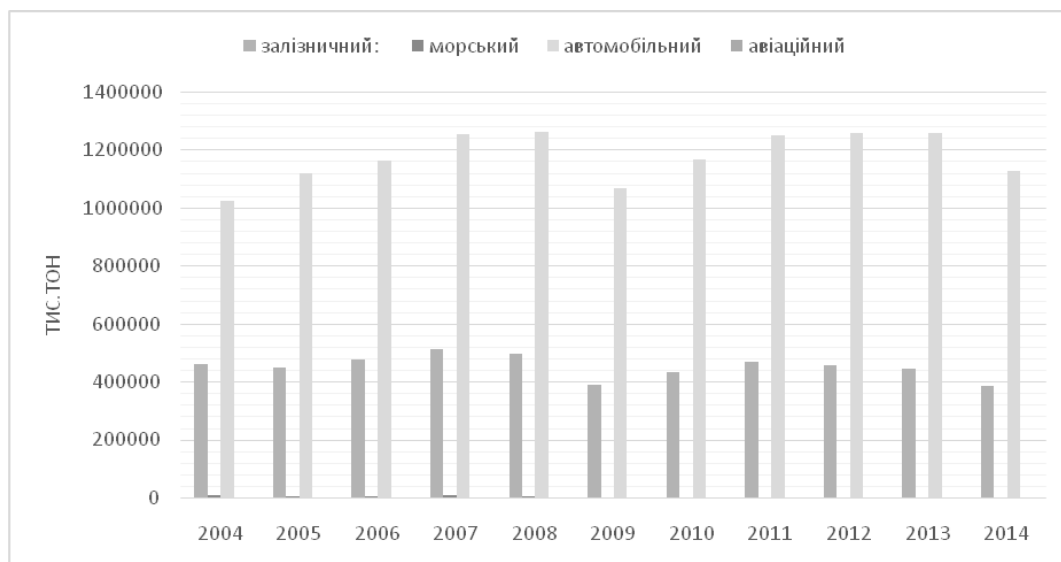


Рис. 5. Динаміка обсягів перевезень транзитних вантажів транспортом України за 2004 – 2014 рр., [3]

Відомо, що на сучасному етапі європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортно-логістична система країни все ще не відповідає стандартам і вимогам Європейського Союзу й відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання й норм. Варто підкреслити, що інтеграційні процеси транспортного комплексу України не мають обмежуватися лише його адаптацією до вимог та стандартів ЄС, а також вимагають застосування методичних підходів до організації управління розвитком транспортних систем, що ґрунтуються на концептуальних засадах логістики.

У проектах єврологістики важливе місце відводиться Україні в силу її надзвичайно вигідного транзитного положення. Це підтверджує найбільш високий серед країн Європи транзитний рейтинг (3,15 балів – розрахунок британського інституту Rendell). Визначаються наступні напрямки участі України у Європейській транспортно-логістичній інтеграції:

- Пан'європейські транспортні коридори (ПЕК; англ. PEC);
- Трансконтинентальні транспортні коридори (ТКТК; англ. TCTC);
- Пан'європейські транспортні зони (PETrA);
- Міжнародні логістичні термінали або центри (МЛТ; англ. ILT).

Загальна схема інтеграції України у Європейську транспортно-логістичну систему наведено на рис. 6.

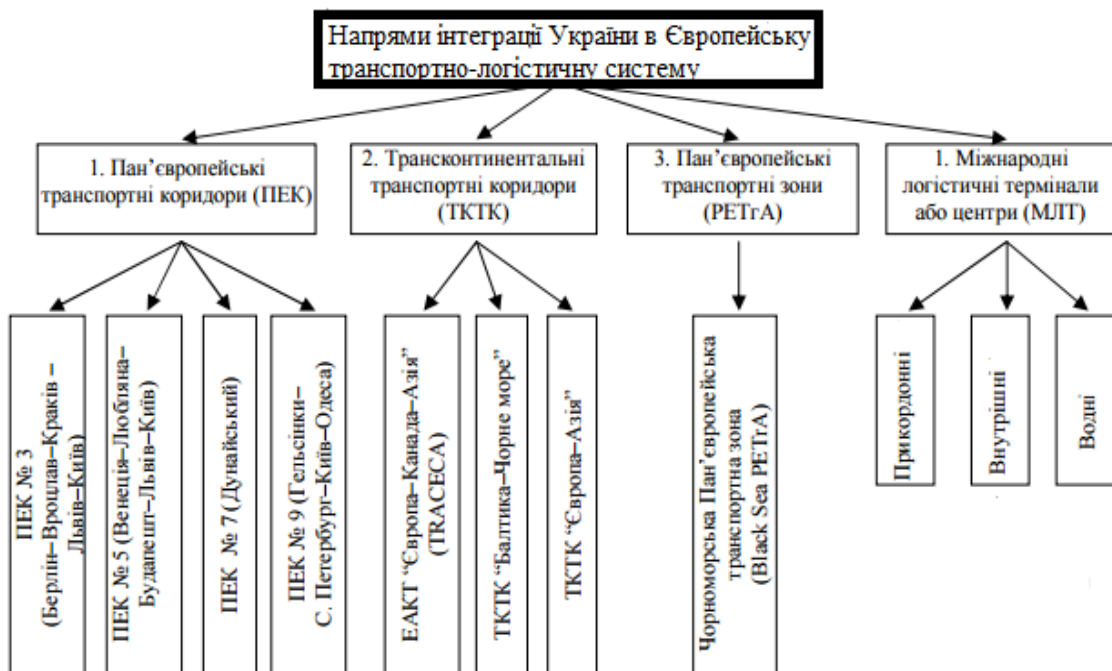


Рис. 6. Напрями інтеграції України в Європейську транспортно-логістичну систему

На сучасному етапі збільшення обсягів міжнародного транзиту територією України може стати важливим фактором стабілізації та структурної перебудови її економіки. При цьому слід врахувати, що транзит, на відміну від експорту транспортних послуг, більш ефективним, так як інвестиції у цю сферу транспортної діяльності дають більш швидку віддачу.

Виходячи із нижче зазначеного система має бути більш відкритою для входження нових транспортних компаній, повинно проводитися залучення приватного капіталу та розвиток конкуренції в усіх видах транспорту, все це підвищить ефективність транспортно-логістичної системи. Для цього варто використовувати досвід інших країн щодо відкриття ринків транспортно-логістичної системи для приватного капіталу [4].

Створення ефективної транспортно-логістичної системи в Україні на думку Т. Сирийчик [5] дозволить вирішити такі важливі проблеми:

1) комплексне транспортно-логістичне обслуговування під час руху вантажного потоку «від дверей до дверей»;

2) упровадження ефективних логістичних схем доставки вантажу (інтермодальних, мультимодальних);

3) мінімізація загальних логістичних витрат упродовж повного ланцюга доставки вантажу;

4) формування інтегрованої інформаційно-аналітичної системи управління процесами транспортно-логістичного обслуговування та ін.

У розвиток вище викладеного вважаємо, що сучасна структура транспортно-логістичної системи України має складатися з п'яти рівнів логістичної взаємодії, а саме:

1-й рівень: взаємодія об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури (термінальні та вантажні комплекси, складські господарства, підприємства різних видів транспорту та транспортно-логістичного сервісу тощо);

2-й рівень: транспортно-логістичні центри місцевого, регіонального та міжнародного призначення;

3-й рівень: регіональні транспортно-логістичні системи;

4-й рівень: транспортно-логістичні кластери;

5-й рівень: інтегрована транспортно-логістична система України (підсистема економічної системи країни та міжнародних транспортно-логістичних систем).

Думається, що саме така багаторівнева структура здатна забезпечити потреби бізнесу в транспортних перевезеннях, підвищить ефективність функціонування транспортно-логістичної системи та дозволить їй швидко й безболісно інтегруватися до відповідної європейської системи.

Висновки. За результатами дослідження показників структури та динаміки зовнішньоекономічної діяльності запропонована багаторівнева транспортно-логістична структура взаємодія учасників транспортного про-

цесу. Така взаємодія на думку авторів здатна забезпечити потреби бізнесу у транспортних перевезеннях. Це підвищить ефективність функціонування транспортно-логістичної системи та дозволить їй швидко й безболісно інтегруватися до відповідної європейської системи.

Загалом на основі проведеного дослідження встановлено, що оптимальним напрямком розвитку транспортної галузі України є формування багатопрофільної та багатофункціональної інтегрованої транспортно-логістичної системи країни. Запропонований підхід до розвитку транспортно-логістичної системи України забезпечить:

- інтегрування вітчизняного транспортного комплексу до міжнародної транспортно-логістичної системи шляхом забезпечення їх ефективної взаємодії;
- задоволення потреби споживачів транспортно-логістичних послуг за рахунок гармонізації їх інтересів з інтересами всіх учасників транспортно-розподільчого процесу;
- сприяння реалізації ефективної транспортної політики на основі раціонального розподілу інвестиційних коштів держави та приватного сектору;
- створення гнучкої тарифної політики на різних видах транспорту з метою збільшення транзитних вантажних потоків через територію України на основі формування оптимальних схем доставки вантажу.

Створення й функціонування такої системи буде ефективною лише за умови активної державної підтримки й нормативно-правового регулювання розвитку транспортно-логістичного забезпечення національної економіки, що може бути предметом наступного дослідження.

Список використаних джерел

1. Сергеев В. И. Логистика в би знесе : учебник / В. И. Сергеев. – М. : ИНФРА. – М., 2001. – 608 с.
2. Кородюк И. С. Региональные транспортно-логистические системы: Проблемы формирования и развития: Монография / И. С. Кородюк, Т. А. Прокофьева, В. И. Сергеев. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2003. – 328 с.
3. Державний комітет статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
4. Маселко Т. Є. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспектив розвитку в контексті європейської інтеграції [Електронний ресурс] / Т. Є. Маселко, С. Г. Шевченко. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/chem_biol/nvnltsu/17_2/301_Maselko_17_2.pdf.
5. Сирийчик Т. та ін. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу [Електронний ресурс] // Т. Сирийчик та ін. [за ред. Марчіна Свенціцькі]. – К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с. – Режим доступу: http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf.