

**ПЕРСПЕКТИВЫ СОЗДАНИЯ ТРАНСПОРТНО-
ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В УКРАИНЕ
С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ МИРОВОГО ОПЫТА**

Шрамко Я.И., Гуржий Н.Н.

*Запорожский Национальный Университет
69600, Украина. г. Запорожье, ул. Жуковского, 66
Факультет менеджмента, shramko_yaroslav@ukr.net*

Аннотация

В статье исследованы основные проблемы формирования и развития транспортно-логистической системы и перспективы ее создания с учетом мирового опыта построения транспортно-логистической инфраструктуры.

Ключевые слова: транспортно-логистическая система, регион, логистический центр.

**PROSPECTS OF TRANSPORTATION AND LOGISTICS
INFRASTRUCTURE IN UKRAINE WITH WORLD OF EXPERIENCE**

Shramko J., Gurzhiy N.

Zaporizhzhya National University

Abstract

This article explores the main problems of the formation and development of the transport and logistics system and prospects of its creation using world experience.

Key words: transport and logistics infrastructure, region, logistics center.

Логистическая инфраструктура является связующим звеном между производством и потреблением, обслуживает процесс товародвижения, создает необходимые условия для удовлетворения спроса, сокращения времени реализации товаров, ускорения оборота капиталов, снижения издержек товародвижения и цен, формирования эффективной конкурентной среды.

Сегодня особое внимание должно уделяться развитию инфраструктуры, учитывая то, что в этом секторе существует еще много нерешенных проблем.

С логистическими системами связано получение 20-30% валового национального продукта ведущих промышленно-развитых стран. Как показывает зарубежный опыт, сокращение на 1% логистических издержек эквивалентно почти 10%-му увеличению объемов продаж фирмы. Внедрение современного логистического менеджмента в практику бизне-

са позволяет фирмам значительно сократить все виды запасов продукции в производстве, снабжении и сбыте, ускорить оборачиваемость капитала, снизить себестоимость производства и затраты в дистрибуции, обеспечить полное удовлетворение спроса потребителей на товары и сервис [1].

Методическая основа. Методической основой являются работы многих ученых-логистов. Вопросы создания и совершенствования логистической инфраструктуры по отдельным странам анализируются в работах К. Кльозе, Н. Гендера, В. Дюме, Ф. Пфоля, М. В. Салуци, Д. Гольтгена, С. Абта, В. Дайкера и др. Проблемы собственности и эффективности создания государственных или частных логистических центров исследовались М. Мак Гиннисом, Дж. Коном, В. Шиан, Д. Ламбертом, Дж. Коил.

Реалии современного рынка логистических услуг исследовали украинские ученые: В.Л. Дикань, М.И. Данько, Н.В. Якименко, Н.А. Довбыш, Н.И. Никифорок, М.М. Бойко, М.И. Долишний. Проблемам развития транспортно-логистического сервиса в Украине посвящены работы таких ученых: В.Л. Диканя, Т.В. Бутько, Д.В. Ломотько, Ю.М. Цветова, Ю.Е. Пащенко, И. Г. Смирнова, С.М. Димарчука и др.

Данные исследования не могут охватить весь спектр вопросов, нуждающихся в более глубоком изучении, в частности исследование особенностей формирования сети мультимодальных транспортно-логистических центров, в том числе, в портах и в крупных транспортных узлах, в условиях возрастающей привлекательности транспортного потенциала восточноевропейского региона и Украины.

Уровень развития логистической инфраструктуры Украины занимает более чем скромные позиции в международных рейтингах. В специализированном международном рейтинге торговой логистики по обобщающему показателю LPI 2012, где было представлено 155 стран, которые оценивались по пятибалльной системе, Украина имеет невысокие позиции. В международном позиционировании Украина по субиндексу транспортной инфраструктуры занимает 79 место, а оценка страны составляет 2,44 [4]. Однако, из оценки, сделанной организацией World Economic Forum в период с 2009 по 2012 года видно, что присутствует небольшая тенденция к улучшению.

Учитывая стремление Украины занять достойное место в европейском сообществе и европейской транспортной системе, немедленного решения требует проблема создания сети транспортно-логистических центров, которая бы обеспечила как внутренние, так и внешние потребности страны в логистическом сервисе. Опыт создания таких структур в развитых странах пригодится при построении национальной сети транспортно-логистических центров.

Наиболее яркими с точки зрения изучения зарубежного опыта являются особенности формирования транспортно-логистических сетей в

Европе, Китае и России.

По данным Секретариата Европейской конференции министров транспорта, в 42-х странах-членах этой организации в период с 1970 по 2001 грузооборот автомобильного транспорта вырос с 513,9 млрд т км до 1848,3 млрд т км, т.е. более чем в 3 раза, а пассажирооборот – с 2631,1 млрд пасс. км до 5507,3 млрд. пасс. км, или более чем в два раза [3].

Растущая конкуренция между товаропроизводителями заставляла их искать дополнительные возможности для снижения транспортной составляющей в конечной цене товара. Это требовало создания новой техники, развития транспортной инфраструктуры, внедрение современных транспортно-логистических технологий, которые позволили в результате снизить транспортную составляющую в конечной цене товара до 10-12%, а суммарные затраты товаропроизводителей на транспортно-логистические услуги на 10-30%. Именно с развитием трансъвропейской сети логистических центров формируется представление и разрабатываются проекты, связанные с еврологистической системой, т.е. логистикой в европейском масштабе.

Сравнительно новой тенденцией в развитии логистических фирм в западноевропейских странах является формирование общеевропейской системы товародвижения, предполагающее наличие нескольких опорных европейских центров логистики и региональных логистических транспортно-распределительных центров, взаимодействующих с ними.

Немецкая модель строительства логистических центров характеризуется рядом особенностей: сильная государственная поддержка на всех уровнях, участие государственного сектора основывается на федеральных законах и законах федеральных земель; федеральный бюджет участвует в финансировании инвестиций через Deutsche Bahn AG (Немецкие железные дороги); широко практикуется выделение дотаций бюджетам федеральных земель, целевых дотаций и кредитования по конкретным инвестициям; финансовую поддержку инвестиций осуществляют как федеральные земли, так и местное самоуправление.

В этой модели четко определены и источники инвестиционных средств: инвесторы, которые хотят сделать доступной инфраструктуру логистическим операторам; транспортные компании; субъекты, образующие объединения с частным капиталом; бюджетные средства и целевые фонды федеральных земель, программы и федеральные фонды, направленные на развитие инфраструктуры; дотации городов и регионов; дотации и программы ЕС.

Инвестиционный капитал дополняется банковским кредитом. Созданные логистические центры управляются через наблюдательные органы, которые создаются различными компаниями – участниками проекта: инвесторами и/или инвестиционными консорциумами; компаниями по

развитию; городом или муниципалитетом; ассоциациями и союзами. Государственный сектор участвует как в фазе планирования, так и в фазе реализации инвестиций в развитие логистических центров [7].

В КНР предоставление логистических и финансовых услуг в зонах свободной торговли (Free Trade Zones) регулируется принципиальными положениями, регламентирующими: перечень деятельности; форму собственности; опыт работы в сфере международной торговли и международных грузоперевозок и т.д. [2]. Например, такими положениями определено, что логистические предприятия с иностранными инвестициями могут оказывать услуги по перевозке грузов, складского хранения, погрузочно-разгрузочных работ, упаковки, консолидации, комплектации, информационного сопровождения, а также услуги по оформлению внешне-торговых договоров по экспорту указанных грузов. При этом хотя бы один из участников-инвесторов совместного предприятия должен иметь положительный опыт работы в области международной торговли, международных грузовых перевозок, или практику в качестве агента по таким перевозкам. Деятельность по созданию совместных транспортно-логистических центров с иностранными инвестициями и ведению логистического сервиса (перевозки грузов, создание информационно-вычислительных сетевых систем управления перевозками) жестко контролируется государством путем выдачи разрешений. При этом расширение сферы деятельности таких предприятий (расширение ассортимента логистических услуг) происходит только в соответствии с утвержденными законодательно программами.

В России также большое значение придают проектам создания транспортно-логистических центров, причем на данном этапе своего развития российский логистический рынок все больше интегрируется в международные сети. Так сегодня на российском рынке логистических услуг появляются мощные логистические компании «DPWN», «UPS», «TNT», «Panalpina», «FM Logistic», «Kuhne & Nagel», «Gedios», «Gefco», «Fraans Maas» и др. (всего более 40 компаний) [7].

Проект МАГ-логистика предполагает создание конкурентоспособного провайдера логистических услуг (контрактная логистика) национального и международного уровня, построенного на базе инженерной и транспортной инфраструктуры крупнейших городов России – членов МАГ (Международной Ассамблеи столиц и крупных городов), а также стран СНГ. Целью проекта является создание на базе существующих комплексов и земельных участков в крупнейших городах России (на первом этапе), с использованием существующей инженерной и транспортной инфраструктуры, сети современных универсальных многофункциональных логистических комплексов, способных оказывать услуги по контрактной логистике в области складирования, транспортировки и тамо-

женного оформления товаров и грузов различного назначения.

В Украине в настоящее время активно развиваются 3PL и 4PL операционная деятельность. Всё больше внимания уделяется передаче на аутсорсинг логистических функций торговых и промышленных предприятий по переработке внешних потоков, а в ряде случаев, функций, связанных и с внутрипроизводственной транспортировкой, складским хранением и управлением запасами [3].

Пограничные области Украины характеризуются исключительно выгодным транспортно-географическим положением. Однако сравнительная характеристика уровня развития и показателей функционирования железнодорожного и автомобильного транспорта с транспортом Украины в целом показала, что, несмотря на достаточно выгодное транспортно-географическое положение, показатели эффективности деятельности транспортных предприятий общего пользования значительно ниже средних показателей по стране. С другой стороны, некоторые из этих показателей характеризуются опережающим темпом роста по сравнению с показателями в других областях [9]. Из анализа показателей работы транспортных предприятий как непосредственных первичных звеньев транспортной системы обнаружено, что рынок грузовых перевозок обслуживается предприятиями коллективной и частной форм собственности. Изменение ситуации на рынке транспортных услуг в сторону уменьшения объемов и дробления перевозок привело к потере конкурентоспособности крупных и средних автотранспортных предприятий, которые вытесняются мелкими перевозчиками, лучше приспособленными к постоянным рыночным и законодательными изменениями. При этом анализ результатов функционирования транспортной системы показал, что в последние годы, несмотря на общее сокращение транзита грузового автомобильного транспорта, заметно активизировались транзитные перевозки через западную границу Украины, в частности, через границу с Польшей (рост на 14,2%), Словакией (+15,6%), Венгрией (+10,3%) и Беларусью (+14,2%). Зато, значительное сокращение транзитного движения автотранспорта произошло на восточной границе с Российской Федерацией (снижение на 23,1%) и на границе с Румынией (-28,1%) [1].

В табл. 1 представлена оценка конкурентоспособности инфраструктуры Украины [6]. Данная оценка получена из ежегодных отчетов World Economic Forum и представляет собою выставочный балл, сделанный по ряду критериев.

Все регионы можно поделить на четыре группы, в зависимости от оценок качества дорог. Регионы с наивысшими оценками, начиная от Киевской и заканчивая Харьковской и Полтавской областями [8], отличаются сочетанием высокой плотности автодорог и их незначительным износом. Для данных областей характерна относительно высокая для

Украины плотность дорог 1-й категории (не менее четырех полос) и зачастую неплохие показатели сопутствующей инфраструктуры (например, плотность АЗС). Эти дороги отличаются высокой интенсивностью грузов и пассажиропотоков.

Таблица 1
Оценка конкурентоспособности инфраструктуры и ее составляющих для Украины

Показатель	2012 (из 144)		2011 (из 142)		2010 (из 139)		2009 (из 133)	
	Рэн-кинг	Балл	Рэн-кинг	Балл	Рэн-кинг	Балл	Рэн-кинг	Балл
Качество дорог	138	2,1	136	2,0	125	2,2	120	2,2
Качество ж/д инфраструктуры	27	4,4	25	4,4	30	4,1	30	4,0
Качество инфраструктуры в целом	71	4,2	70	4,1	79	3,5	86	3,1

Во вторую группу вошли четыре региона к западу от столицы Украины. Эти регионы характеризуются средней плотностью дорог, недостаточным уровнем развития сопутствующей инфраструктуры и невысокой интенсивностью грузовых и пассажирских потоков. Это, по сути, регионы внутреннего транзита.

В третьей группе – в основном несколько промышленных восточных и южных областей, которые выделяются относительно низкой плотностью сильно изношенных автодорог. Однако в этих регионах ведется строительство новых дорог.

Наконец, в последнюю группу с самыми низкими оценками входят аграрные регионы: отдельные западные области и несколько областей в центре страны. Во многих из них наблюдается низкая плотность дорог первой категории, неудовлетворительный уровень сопутствующей инфраструктуры и зачастую невысокие показатели грузовых перевозок. Регионы четвертой группы – аутсайдеры по уровню автомобилизации на душу населения, тогда как в первую и в третью группу входят почти все регионы-лидеры по данному показателю.

В Украине темпы развития сети автодорог существенно отстают от темпов автомобилизации. Украина отличается низкой плотностью дорог по сравнению с развитыми странами Евросоюза. Например, во Франции, сравнимой с Украиной по площади, плотность автодорог в 6 раз больше. При этом технические стандарты автодорог в Украине не соответствуют стандартам ЕС по качеству. В стране лишь 2,6 тыс. км дорог 1-й катего-

рии – таких, которые обладают обязательной разделительной полосой и двумя-четырьмя полосами движения в одном направлении.

Что касается остальных дорог (2-5-й категорий), то их качество очень низкое: только 40% из них имеют дорожную разметку, от 40% до 50% не соответствуют другим базовым критериям (твердость, ровность покрытия). Особого развития требует придорожная инфраструктура, например, распределение АЗС имеет существенные диспропорции. В последние годы также происходит сокращение числа стоянок для отдыха и площади противоэрозионных насаждений.

Расчеты показывают: чтобы соответствовать современным требованиям, в стране необходимо ежегодно ремонтировать 37,6 тыс. км и строить 400 км новых автодорог [3]. В реальности же, в последние годы средние объемы введения в действие новых автодорог были в четыре раза меньше. Интенсивная модернизация дорожной сети происходила в 2010 году, когда было введено в эксплуатацию около 1 тыс. км автомобильных дорог. Более половины таких работ проведено в рамках подготовки к Чемпионату Евро-2012, что объясняет концентрацию улучшенных участков (Киев, Харьков, Донецк, западное направление). Кроме того, автодороги пока недостаточно задействованы в транзите грузов.

Еще одной важной необходимостью для транспорта, а также общей инфраструктуры, является нормальное функционирование железнодорожного транспорта, грузооборот которого в Украине является наибольшим. Украина обладает одной из наиболее протяженных железнодорожных сетей в Европе. В соответствии с оценками качества железнодорожной инфраструктуры регионы Украины можно объединить в три группы. К первой (более 5 баллов) относятся регионы, по которым проходят основные грузопотоки, характеризуются высокой плотностью сети железнодорожных линий, интенсивными пассажиропотоками при высоком износе транспортных устройств [8]. К первой группе относятся области, в которых находятся «города-миллионники» (кроме г. Одесса), а также регионы, расположенные между двумя основными транзитными узлами – Киевом и Харьковом), по которым проходят основные транзитные грузопотоки страны.

Вторую группу составляют регионы «внутреннего транзита». Они характеризуются высокими оценками качества инфраструктуры и средними показателями плотности путей и пассажирооборота, в сочетании с высокой скоростью и весом поездов, но также с большим износом железнодорожного полотна. Ко второй группе относятся регионы, расположенные между Киевом и приграничными западными областями, два восточных региона между «городами-миллионниками», а также Одесская область.

К третьей группе относятся регионы, не вошедшие в первые две

группы. Их характеризует низкая плотность сети железных дорог и, как правило, малый объем пассажирских перевозок.

По длине железных дорог (21,65 тыс. км) Украина находится среди лидеров в Европе, уступая лишь протяженности железнодорожных линий России, Германии и Франции. 46% железнодорожных линий Украины сети электрифицировано, что сопоставимо со среднеевропейским показателем. По объемам железнодорожных перевозок грузов Украина занимает четвертое место в Евразии, уступая лишь странам БРИКС. Однако показатели грузонапряженности украинских железных дорог в 3-5 раз выше, чем в развитых странах ЕС, но скорость движения существенно ниже. В Украине одни и те же железнодорожные линии используются для пропуска как грузовых поездов со средней скоростью 39 км/час, так и пассажирских поездов.

Значительная часть железнодорожных путей в Украине имеет высокую степень износа (в среднем – 67%, в регионах – до 74%) [8]. Две трети сети железных дорог составляют однопутные линии. Не более 60% путей оборудовано устройствами автоблокировки и являются бесстыковыми. Устаревшей является также и недорожная инфраструктура.

Существенной проблемой остается высокая концентрация грузоотправителей. Концентрация по товарной номенклатуре определяет высокую загруженность основных направлений. В Украине главные участки железных дорог образуют «стратегическую железнодорожную сеть», объединившую 45% общей протяженности путей. Почти 90% объема железнодорожных перевозок приходится именно на эту сеть [5]. Одновременно остальные участки сети железных дорог используются недостаточно интенсивно.

С другой стороны, большую долю железнодорожных перевозок в структуре грузооборота Украины (24%) стоит оценивать положительно. Например, в Евросоюзе, где на долю железнодорожных перевозок приходится всего 8%, тогда как автомобильные перевозки составляют 44%, для ликвидации инфраструктурной асимметрии внедряют программы развития железнодорожного транспорта.

Чрезмерная концентрация предложения инфраструктурных ресурсов, так же как и спроса на них, неравномерность распределения внутренних и транзитных грузопотоков по транспортной сети, низкая инвестиционная активность определяют существенные разрывы в уровне транспортной инфраструктуры по регионам Украины.

Обобщая зарубежный опыт, прежде всего, стран ЕС, по планированию сети логистических центров, можно сформулировать основные рекомендации на пути создания логистических объектов в Украине: сосредоточение внимания на взаимодействии узловых пунктов переработки грузопотоков для лучшего; согласование проектов развития транспорт-

ной инфраструктуры на национальном, региональном и местном уровнях; управление развитием объектами логистической инфраструктуры должно осуществляться в рамках государственно-частного партнерства; стратегия развития транспортно-логистических центров в стране и программа создания транспортной инфраструктуры должна обсуждаться совместно с бизнес-сообществом и общественными организациями; планы создания транспортно-логистических центров на региональных и городских уровнях должны быть синхронизированы с планами регионального развития областей.

В случае пассивной позиции со стороны Украины по данному вопросу и воздержании от активных мер по формированию соответствующей инфраструктуры Украина рискует потерять значительную долю потенциальных доходов от развертывания новых проектов и роста масштабов транзита по её территории.

Библиографический список

1. Масенко Т.Е., Шевченко С.Г. Проблемы управления транспортно-логистическими системами Украины и перспективы развития в контексте европейской интеграции // Вестник НЛТУУ. – 2007. – № 17.2. – С. 301-305.

2. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт [Электронный ресурс]. URL: <http://www.elc-ua.com/ru/news/60>.

3. Токмакова И.В. Перспективы развития транспортный логистического бизнеса в Украине // Вестник экономики транспорта и промышленности: сбор науч. работ. – М.: Укрдазт, 2011. – № 34. – С. 228-230.

4. Долгов А.П. Проблемы оценки логистических процессов в международных рейтингах // Логистика: проблемы и решения. – 2010. – № 6. – С. 50-61.

5. Петренко Е.С. Железнодорожные транзитные перевозки в Украине: состояние и проблемы // Залізничний транспорт України. – 2010. – № 1. – С. 22-29.

6. World Economic Forum Global Competitiveness Reports 2009 – 2012 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.weforum.org/reports>.

7. Титюхин Н.О. Инструмент повышения конкурентоспособности транспортного рынка России // Логинфо. – 2011. – № 1–2. – С. 9-13.

8. Официальный сайт украинской службы статистики [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

9. Транспортная политика Украины и ее приближения к нормам Европейского Союза / Т.С. Сирийчик [и др.] / за ред. Марчина Свенцички. – М.: Аналит. совещательным. центр Голубой ленты, 2010. – 102 с.

10. Макаренко М. «Основные проблемы реструктуризации железных дорог Украины» // Экономист. – 2009. – № 2.