

ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНА ЛОГІСТИКА ЯК ЧИННИК РАЦІОНАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ТЕРИТОРІЇ

Для України розвиток в руслі City logistics є дуже ефективним напрямком. Як показує світовий досвід, транспортні проблеми сьогодні вирішуються в ширшому ключі - як транспортно-логістичні. Це означає, що необхідно організувати зовнішньоторговельну єдину транспортно-логістичну систему крупного міста.

Для Украины развитие в русле City logistics очень эффективно. Как показывает мировой опыт, транспортные проблемы сегодня решаются в более широком ключе - как транспортно-логистические. Это означает, что необходимо организовывать внешнеторговую единую транспортно-логистическую систему крупного города.

For Ukraine development in the river-bed of City logistics also very effectively. As world experience shows, transport problems today decide in more wide key - as transport-logistic. It means that it is necessary to organize the point-of-sale single transport-logistic system of large city outwardly.

Ключові слова: транспортні потоки, міська логістика, Європейський Союз, суспільство, муніципальне господарство, логістичні системи.

На Заході такий науково-практичний напрям, як логістика стосовно міської і комунальної сфер розвивається вже давно і відомий під назвою City logistics. В Україні цей напрям є достатньо новим – він тільки вводить в науковий і практичний ужиток.

Узагальнюючи наукові публікації і матеріали досліджень за даним напрямком вітчизняних вчених: (В.Г.Банько, А.Г.Кальченко, Ю.М.Неруш, І.К.Смірнова, В.К.Губенко), ми дійшли висновку, що логістичний підхід полягає в інтеграції різних сфер діяльності з метою досягнення бажаного результату з мінімальними витратами часу і ресурсів шляхом управління рухом товару і потоком інформації. Сучасні міста (особливо мегаполіси) долають величезні труднощі для розв'язання проблем життєзабезпечення своїх мешканців. Бурхливий розвиток особистого автотранспорту призводить до заторів на дорогах. Всі спроби розв'язати цю проблему поки не дають радикальних результатів. Історично окремі підсистеми в місті (адміністрація міста, транспорт, охорона здоров'я, освіта, торгівля та ін.) намагаються самостійно розв'язувати свої проблеми. Проте, як відомо, оптимізувати по локальних підсистемах всю систему нелінійної природи не можна. Потрібно враховувати безліч чинників.

Завдання City logistics надзвичайно широкі і багатогранні: від регулювання дорожнього руху і автоматизованого управління світлофорами, що дозволяє розподіляти транспортні потоки великого міста, до систем управління інфраструктурою товарних ринків, адміністративних і соціальних потоків. Це і є міська логістика.

Євросоюзом прийнято визначення логістики – це сукупність всіх процесів управління потоками, де на першому місці - люди. Але люди не є

об'єктом традиційної логістики. У міській логістиці прийнято, що люди – це теж її об'єкт. [1] Згідно з потребами і завданнями розвитку міста утворюються і нові обмеження, які зазвичай не виступають у логістиці бізнесу (наприклад, навколишнє середовище). Люди на першому плані в міській логістиці, і головна мета міста – задоволення всіх видів потреб його мешканців.

Для України розвиток у руслі City logistics також дуже актуальний і ефективний напрям. Це означає, що необхідно організовувати єдину транспортно-логістичну систему великого міста. Дана проблема особливо актуальна для міст: Києва, Донецька, Дніпропетровська, Одеси, Миколаєва і Маріуполя, який займає винятково важливе транзитне положення: є морськими воротами Донецької області і прикордонним містом України з РФ.

Мета статті полягає у дослідженні світового досвіду розв'язання проблем міст методами логістичного підходу та вжиття заходів щодо їх застосування до реалій України.

Логістика міста широко використовується в багатьох країнах світу. Там розташовані і необхідні інститути, які проводять міжнародні науково-практичні конференції. Є і відповідні директиви ЄС по міській логістиці. Міська логістика фактично є конкретною формою проникнення логістичного менеджменту у владні структури. Управління всіма підсистемами міста здійснюється «Міським логістичним центром» (далі МЛЦ). МЛЦ складається з інформаційно-аналітичного центру й автоматизованого сервісного центру. Він виконує роль головного об'єкта. Здійснює зв'язок з подібними МЛЦ інших міст, схожих по параметрах підпорядкованому місту. Для успішної роботи МЛЦ потрібні кваліфіковані кадри міських логістів і інформаційні моделі. На це потрібний час і значні матеріальні засоби [2].

Слід визначити й особливу світову тенденцію у розвитку міст. Річард Флоріда виділяє цілу низку успішних міст у США, які змогли привернути і мобілізувати творчих професіоналів на благо розвитку регіону, а також територій, для яких характерне істотне відставання в різних «індексах креативності» [2]. Примітно, що серед лідерів постіндустріального розвитку майже немає найбільших американських міст, які були лідерами індустріальної епохи, але тепер поступово втрачають свої позиції. Лише Сан-Франциско і Бостон зберегли і навіть укріпили свій статус, а серед інших крупних центрів розвитку креативних індустрій виділяються Сіетл, Портленд, Остін, Ралей-дюрем і, звичайно, Голлівуд. У книзі представлені розрахункові дані індексів креативності по всіх містах США.[3]

Отримана картина корелює із загальними показниками економічного стану, і особливо економічного зростання різних міст, що підтверджує гіпотезу про основоположну роль міської логістики в модернізації

суспільства і його економічному зростанні на сучасному етапі. Авторів вдалося визначити кілька чинників успішності міст, найважливіші з яких належать до якості життя в них, високого рівня розвитку культури, толерантності й ідентичності — характеристик, які найбільше приваблюють креативних професіоналів. Основний висновок книги полягає в тому, що нині світ переходить від конкуренції фірм за ринки збуту, через конкуренцію фірм за кваліфіковану робочу силу до конкуренції міст за творчих професіоналів — основний ресурс і чинник виробництва постіндустріальної епохи.

У даному випадку, на мій погляд, зручно навести паралель між досвідом Фінляндії та України. Муніципальна, або міська, логістика реалізується під впливом різноманітних чинників. Як у Фінляндії, так і в Україні величезну роль відіграють міжнародні аспекти. Вони впливають як на національну систему, так і на муніципальні органи. Природно, що тут наявний державний інтерес.

Проте хотілося б звернути увагу ще на один чинник – великі транснаціональні корпорації. Для прикладу візьмемо компанію NOKIA, яка займає десяте місце в списку 500 найбільших транснаціональних корпорацій світу. Сьогодні це найбільша компанія у сфері телекомунікацій і мобільного зв'язку з показником капіталізації понад \$200 млрд. І такою вона стала за останніх 15-20 років. NOKIA створила свою систему глобальної логістики. Вона має штаб-квартиру, яка знаходиться не в Гельсінкі, а в невеликому місті Есько. Ось шанс для муніципалітетів малого і середнього рівня. Зацікавте велику компанію, щоб вона на території населеного пункту розташувала штаб-квартиру і виробничі потужності. Для цього можна задіювати чинники цінового порядку, інвестиційні і податкові пільги. Адже прикладів, коли велика компанія розташовується не в столиці, а в якомусь невеликому містечку, досить багато (Procter & Gamble і ін.).

Повертаючись до першого напряму, міжнародного, слід зазначити, що Фінляндія бере участь у системі єврологістики, що є мережею єдиних транспортно-логістичних комунікацій, яку нині створює ЄС. Вона вже практично діє в рамках 15 «старих» членів Євросоюзу.

Ця система включає регіональні проекти. Зокрема, можна виділити два з них, в яких бере участь Фінляндія. Перший - LOCEU - це логістика для периферійних членів ЄС, тобто країн, які географічно знаходяться на периферії Європейського Союзу, серед яких і Фінляндія. Другий проект під назвою ТЕОІМ - це система створення єдиної телекомунікаційної транспортно-логістичної системи для країн басейну Балтійського моря. Безумовно, названі проекти відбилися і на місцевих органах, які отримали додаткові шанси в ході їх виконання.

Проводячи аналогію з Україною, слід зазначити, що вона посідає

важливе місце в системі транс'європейського транспортно-логістичного простору, який формується нині зусиллями країн ЄС і ЄКМТ (Європейська комісія міністрів транспорту). Через територію України проходить чотири транс'європейських і чотири євразійські транспортні коридори, вона включена в транс'європейську Чорноморську транспортну зону, що створюється під патронатом Єврокомісії. Все це надає великі можливості для розвитку невеликих міст, що займають важливе транспортно-логістичне положення. Вони можуть забезпечити собі стимули для успішного розвитку, беручи участь у таких проектах, які передбачають не тільки будівництво транспортних шляхів, але і створення міжнародних логістичних центрів. Наприклад, професор Ю.М.Цветов (Київський університет економіки і технології транспорту) пропонує створити 50 таких центрів у великих і дрібних транспортних вузлах, зокрема, в Ковелі, Мелітополі, Рені, Рава-Руській. Проблемою відтворення міжнародних централізованих центрів займається і професор В.К.Губенко [4].

Слід зазначити, що сьогодні Україну і Фінляндію пов'язують декілька міжнародних транспортних коридорів (МТК). Перш за все, це ВПК Балтика-Чорне море (відродження торгового шляху "із варягів у греки"), а також ПІК №9 (Гельсінкі-Санкт-Петербург-Київ-Одеса). Розробляється проект контрейлерного маршруту Іллічівськ-Санкт-Петербург-Гельсінкі. Над цими питаннями в практичному плані нині працюють відповідні департаменти Мінекономіки, Мінтрансу і Мінпромполітики України. Досвід Фінляндії і Швеції говорить про те, що невеликі міста можуть використовувати свій шанс і тоді, коли ліквідовується промислова зона, а замість неї створюється зона нових технологій. Наприклад, муніципальне керівництво комуни Еськільстуна в Швеції зробило логістику пріоритетом свого розвитку, створивши транспортно-логістичну зону. І таким чином була розв'язана проблема формування нової ефективної спеціалізації муніципального господарства.

Для України розвиток у руслі City logistics також дуже ефективний. Адже, як показує світовий досвід, транспортні проблеми сьогодні розв'язуються в ширшому ключі – як транспортно-логістичні. Це означає, що необхідно організувати єдину транспортно-логістичну систему великого міста.

Ця проблема особливо актуальна для Маріуполя, який займає виключно важливе транзитне положення. За оцінками експертів, через Маріуполь щодня проходить 0,5 тис. великих транзитних машин (автопоїздів-фури), що зазвичай створює величезні проблеми. Адже фури, по-перше, тихохідні (і тому гальмують рух); по-друге, дизельні (тобто у них великі вихлопи твердої речовини – сажі); по-третє, мають великий осьовий тиск (підрховано, що один автопоїзд руйнує дорожнє полотно більше, ніж 250 тис. легкових автомашин); по-четверте, довгогабаритні (тому створюють

проблеми при розворотах і поворотах).

Як розв'язують проблему в світі? Шляхом створення логістичних парків, де ці транзитні машини розвантажуються, йде перевантаження на менш габаритний транспорт, який не справляє очевидної негативної дії на транспортну систему міста. Такі підприємства мають, як правило, розвинену транспортну мережу, і при альтернативі на їх основі можна створювати логістичний парк. Водночас не треба забувати, що такі парки потрібно створювати за межами міста, про що свідчить і світовий досвід.

Підвищення ефективності та демократизація муніципальної сфери в Україні – давно назрілі питання. Муніципальну владу слід наближувати до людей, тоді краще можна відчувати їхні потреби і проблеми. З точки зору логістики, ідентифікувати проблеми в муніципальній сфері дуже просто – за наявності черг при отриманні певних муніципальних послуг чи товарів. Власне, призначення логістики як новітнього науково-практичного напрямку, що набув розвитку у кінці XX – на початку XXI ст., полягає в тому, щоб виявляти та ліквідувати черги. Функціонування будь-якої організації без створення черг (на ділянках постачання, виробництва, збуту) – необхідна ознака ефективної моделі логістичного управління. І навпаки – наявність черг слід розцінювати як ознаку поганої логістики та, точніше, її відсутність. Таке твердження є справедливим (коректним) як щодо сучасних автобудівних заводів, які сьогодні практично всі застосовують японську систему виробничої логістики „KANBAN” (або її елементи), так і закладів соціальної та муніципальної сфер, де логістика поки що тільки набуває „прав громадянства” [5; 6].

Якщо розкрити зазначений вище підхід на прикладі міста, то доцільно розглянути приклад європейського міста Монпельє. Знак в аеропорту вітає гостей міста на джужині мов, що у результаті означає: «Монпельє — міжнародне місто». По дорозі до центру знаки «оповідають» про плани вирощування дерев, використання місцевих квітів у клумбах і створення безвідходних циклів — послання таке: «Монпельє — екологічне місто». Далі шлях проходить через квартали, де вулиці носять імена Альберта Ейнштейна і Альфреда Нобеля, тут розквартировані компанії «Синергетика», «Діагностика», «Цифра», що означає територію високих технологій: «Монпельє — місто нових технологій». На центральній площі стоїть безпечний для здоров'я автомобіль, що символічно проголошує: «Монпельє — здорове місто». В ході подальших бесід з міським керівництвом з'ясувалося, що ключові стратегії для Монпельє — стати міжнародним, інноваційним, екологічним і здоровим містом. Свідоме прагнення розповісти нову повість міста в знаках показало силу невідчутних, нематеріальних активів у міському розвитку [8].

Про актуальність розглянутих проблем, зокрема активізацію участі українських муніципальних утворень у розбудові логістичних центрів,

зокрема в мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, свідчить, приміром, проект розвитку логістичної та транспортної інфраструктури Вінницької та Донецької областей. Губернатор Вінниччини запропонував українським бізнесменам взяти участь у створенні декількох потужних складських комплексів біля Вінниці й реалізації інвестиційного проекту аеропорт «Вінниця». Враховуючи високий рівень транзитності території області та зручне розташування (територією Вінниччини проходять транспортні магістралі зі Скандинавії на Кавказ, із Німеччини в Росію і Центральну Азію тощо), керівництво області збирається розширювати обслуговуючу інфраструктуру вздовж трас та сферу послуг із перевезення вантажів і пасажирів, що, з-поміж іншого, забезпечить нові місця праці [10].

Не тільки обласні керівники розробляють логістичні проекти, у здійсненні яких передбачається задіяти муніципальні утворення і громади. Наприклад, Українська спілка промисловців та підприємців нещодавно представила свою програму „From-Door-To-Door“, яка передбачає посилення інтеграції України у світове економічне співтовариство, зокрема робить особливий акцент на активне впровадження мультимодальних перевезень (застосування декількох видів транспорту з єдиним документом та оптимальною митною процедурою) у контексті розвитку європейських і світових транспортних коридорів на території України. За цією програмою передбачається створення декількох опорних (у Києві, Козятині, Кременчуці) та проміжних термінальних комплексів. Детально розроблений пілотний маршрут, що охоплює міжнародні транспортні коридори № 3, 5, 9, передбачає організацію контейнерних перевезень та створення транспортно-логістичної мережі. Середня протяжність маршруту 4227 км, кількість кордонів, що перетинаються, – 3. Розміщення об'єктів логістичної інфраструктури на території України заплановано у Ковелі, Рівному, Козятині, Києві, Харкові; задіяні аеропорти в містах Львів, Київ, Харків. За розрахунками фахівців, капітальні вкладення у цей проект становитимуть \$208,3 млн., із них на транспортну підсистему призначається \$73,52 млн., логістично-складську – \$24,87 млн. Потреба в обіговому капіталі – \$1,02 млн, у коштах інвесторів – \$186,7 млн. При цьому період окупності проекту дорівнює 5,5 років, внутрішня ставка дохідності транспортної підсистеми – 40,2%, логістично-складської – 35,5% [8].

Як розвиток зовнішньоторговельної логістики міста слід додати конкуренцію європейських міст за інвестиційні ресурси і творчий потенціал людей. Річард Флоріда у 2004 році провів дослідження міст США і ЄС. Результати були такими: «Швеція випереджає Сполучені Штати по всіх позиціях, Фінляндія, Нідерланди і Данія лише трохи поступаються США. Великобританія і Бельгія також мають непогані показники, і майже

всі країни Євросоюзу, особливо Ірландія, набагато швидше нарощують свої конкурентні переваги порівняно з Америкою» [8]. У статті проведений порівняльний аналіз з основних індикаторів креативності і творчих професіоналів між США і 14 країнами Європейського Союзу (за винятком Люксембурга). В результаті, більша увага приділяється розвитку міського середовища, а не виділенню міст-лідерів креативної економіки. Лендрі зазначає, що люди й організації, які визначили успіх розвитку процвітаючих міст, всі володіють певним набором характеристик, до яких належать: широкий кругозір і готовність до ризику, зосередженість на довготривалих завданнях і чітке розуміння стратегії, здатність працювати, спираючись на місцеву специфіку і знаходити сильні сторони в очевидних недоліках, бажання слухати і вчитися. Ці риси забезпечують креативний характер людям, проектам, організаціям і, отже, містам.

Спроба визначити основні завдання, методи зовнішньоторговельної логістики та спроба наближення її застосування до реалій надають даній публікації наукової новизни. Перспективи наступних наукових розробок за цим напрямком полягають у розв'язанні транспортних проблем таких міст, як Маріуполь, відтворення для вирішення міських завдань логістичних методів. У статті обґрунтовано думку, що стосується конкуренції європейських міст не за місто-лідера у сучасній економіці, а конкуренції за розвиток міського середовища для залучення креативних фахівців і творчих особистостей.

Список використаних джерел:

1. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір [Текст]: монографія / І.Г. Смирнов. – К.: Обрії, 2004. – 348 с.
2. Florida, Richard. The Rise of the Creative Class. And How It's transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life. New York : Basic Books, 2002
3. Department for Culture, Media and Sport. Creative Industries Programme. Report of the Regional Issues Working Group. Creative Industries. The Regional Dimension. London , 2006
4. Губенко В.К. Логистическая централизация материальных потоков: теория и методология логистических распределительных центров [Текст]: монографія / В.К. Губенко. НАН України, Інститут економіки промисловості. – Донецьк, 2007. – 495 с.
5. Мельник А.Ф., Монастирський Г.Л., Дудкіна О.П. Муніципальний менеджмент [Текст]: навч. посібник. / А.Ф. Мельник, Г.Л. Монастирський, О.П. Дудкіна; за ред. А.Ф.Мельник. – К.: Знання, 2006. – 278 с.
6. Смирнов І.Г. Логістика послуг: концептуальні засади [Текст]/ І.Г.Смирнов // Актуальні проблеми наукових досліджень – 2007: Матеріали III Міжн. наук.-практ. конф. Том 2. Екон. наука. – Д.: Наука і освіта, 2007. – С. 81-85.
7. Landry, Charles. The Creative City : A Toolkit for Urban Innovators. London : Earthscan, 2000
8. Федоров О. Логисты уверенно смотрят вперед [Текст]/ О. Федоров // Logistics. – 2007. – № 4-5. – С. 20-21.
9. Тушканова И. Великим Шелковым путем [Текст]/ И. Тушканова // Дистрибуция и логистика. – 2007. – № 6. – С. 28-30.