

УДК 658.7

І.Г. Смирнов

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

ЄВРОЛОГІСТИКА: УКРАЇНСЬКИЙ ВЕКТОР

© Смирнов І.Г., 2003

Розкрито особливості єврологістики як складової євроінтеграційних процесів, показано напрямки співробітництва України та ЄС в сфері єврологістики та транспорту, зокрема з розвитку міжнародних транспортних коридорів та Чорноморської Паневропейської транспортної зони.

Eurologistics' special features as a component of Eurointegration Process. Disclosed Ukraine and EU directions of cooperation in sphere of Eurologistics and Transport including development of International Transport Corridors and Black Sea Pan-European Transport Area are shown.

Сучасні тенденції розвитку світового господарства характеризуються розширенням господарських зв'язків і міжнародної економічної кооперації. Це обумовлює постійне зростання транснаціональних і транскордонних потоків та міжнародного транзиту вантажів, який дає значні надходження до бюджетів країн, через які проходить.

Україна, завдяки вигідному географічному розташуванню, має один з найвищих серед європейських країн коефіцієнт транзитності; через територію країни проходять чотири з десяти європейських транспортних коридорів і чотири трансконтинентальні МТК. Використання цих переваг дасть змогу значно збільшити доходи державного та регіонального бюджетів, сприятиме розвитку дорожньої інфраструктури, транспортної і всіх причетних до неї галузей в цілому. Для реалізації цих задумів згідно з розпорядженням Президента України розроблена та прийнята "Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2001 – 2010 роках", згідно з якою передбачається робота над створенням національної мережі європейських транспортних коридорів та її інтегрування у транспортні системи Європи і Азії, Балтійського та Чорноморського регіонів. Зокрема особлива увага приділяється створенню транспортних коридорів Європа – Кавказ – Азія (TRASECA) та Балтійське море – Чорне море (Гданськ/ Гдиня – Одеса / Іллічівськ), які мають особливо високий коефіцієнт транзитності і знаходяться під патронатом Європейської комісії [1].

В сучасних умовах такі плани неможливо втілити в життя без комплексного науково обґрунтованого підходу до організації і управління перевезеннями, що передбачає створення транспортно-логістичної системи, тобто сукупності транспортних комунікацій, рухомого складу, складських і вантажопереробних комплексів і терміналів, спільних систем інформації, моніторингу пересування вантажів тощо. Відповідне науково-теоретичне підґрунтя для цього забезпечують такі наукові напрямки, як логістика (наука про планування, організацію, контроль і управління транспортуванням, складуванням та іншими операціями, які здійснюються в процесі доставки продукції від виробника до споживача) [2, 86], та геологістика (міждисциплінарний науково-практичний напрямок, який формується на межі логістики і суспільної географії і має сутністю територіально-екологічну оптимізацію логістичних (товарно-інформаційно-фінансових) потоків господарських систем на мікро-, мезо-, макро-, мега- та мета-регіональних рівнях) [3] (рис. 1).



Рис. 1. Регіональні рівні логістики

Сьогодні світовий ринок логістичних послуг характеризується перевагою країн Західної Європи (у тому числі Європейського Союзу) з часткою 27,5 %, Північної Америки – 26,7 % (зокрема США – з часткою 23,2 %) та Азійсько-Тихоокеанського регіону – 19 % (зокрема Японії – з часткою 15,3 %) [4]. Зокрема інтеграційна стратегія Європейського Союзу передбачає формування загальноєвропейської системи товароруку, що охопить промисловість, транспорт, торгівлю, інші сектори господарства. Вона відома під назвою TEN (Trans – European Network). У цій системі – базова складова частина “Європлатформс”, за якою передбачається створення декількох європейських розподільчих центрів і значно більшої кількості взаємодіючих з ними регіональних транспортно-складських центрів (ТСЦ). Таке рішення має за мету спрямувати товаропотоки та скоротити процес руху товарів. Зокрема транспортно-складські центри активно створюються зараз в Італії (Неаполь, Ліворно, Турин, Парма, Бергамо), Іспанії (Мадрид, Барселона, Севілья, Бургос, Вікторія, Віская), Франції (Париж, Марсель, Бордо, Руан, Страсбург), Великій Британії (Манчестер, Глазго), ФРН (Бремен, Гамбург) та в інших країнах ЄС. Такі центри виконують на сучасному рівні всі необхідні операції з переробки та транспортування вантажів з наданням складських, транспортно-експедиторських, митно-брокерських, страхових, банківських та інших видів послуг. Формування мережі транспортно-складських центрів передбачає територіальну концентрацію транспортних, логістичних та обслуговуючих підприємств в оптимальних пунктах мережі з точки зору мінімізації транспортно-логістичних витрат. Завдяки участі в процесі транспортування вантажів декількох видів транспорту (мультиmodalні перевезення) та їх взаємодії, стає можливою логістична оптимізація вантажних перевезень. ТСЦ також виконують роль зв’язуючої ланки між далекими та місцевими вантажними перевезеннями. ТСЦ надають ідеальні можливості до

кооперації та інтеграції окремих видів транспорту, оптимального розподілу праці. З участю ТСЦ запроваджуються прогресивні технології вантажоперевезень, зокрема перевезення вантажів експрес-поїздами, швидкість яких наближена до пасажирських; використання маршрутних залізничних перевезень між великими промисловими регіонами; організація пріоритетних маршрутних перевезень; швидкісні перевезення експортно-імпортних вантажів зі спрощеним митним контролем на прикордонних станціях; перевезення вантажів змішаним (інтермодальним та мультимодальним) способом (рис. 2).

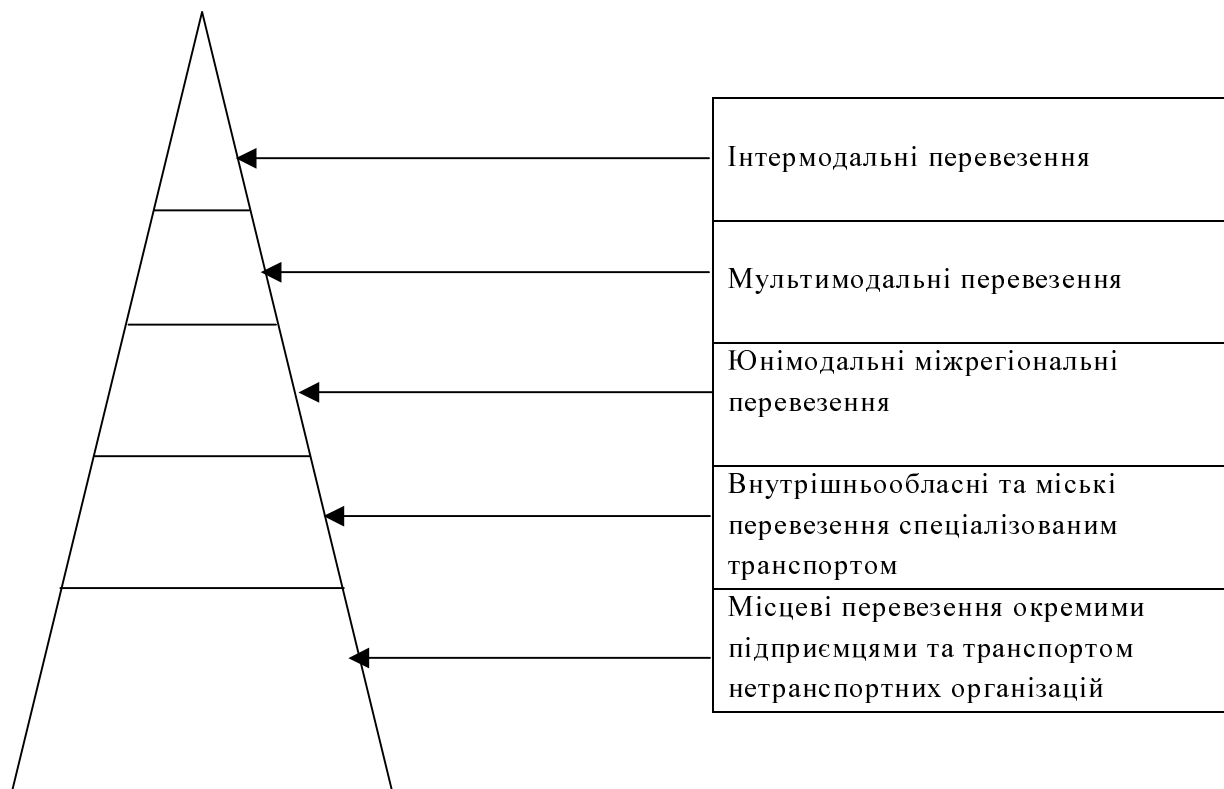


Рис. 2. Ієрархічна структура вантажних транспортних перевезень
(за Л.Б. Міротіним [5, с. 69])

Інтермодальні перевезення – це система доставки вантажів в міжнародному сполученні декількома видами транспорту за єдиним перевізним документом. Системоутворюючим елементом інтермодальних перевезень виступає інтермодальна вантажна одиниця, яка має митне пломбування вантажу за міжнародними вимогами, що виключає доступ до вантажу без зриву пломб. Основою сучасних інтермодальних перевезень вантажів є контейнери міжнародного класу ISO. Мультимодальні перевезення – це прямі перевезення як мінімум двома різними видами транспорту і, як правило, всередині країни. Юнімодальні – це прямі перевезення тільки якимсь одним видом транспорту.

З формуванням трансєвропейської мережі транспортно-логістичних комунікацій розробляються проекти, пов'язані з єврологістикою, тобто логістикою у європейському мірилі. Розробки і заходи єврологістики спрямовані на: скорочення витрат з експортно-імпортних поставок; послуги при перетині кордонів; простої транспорту в пунктах митного контролю; зміст прикордонної інфраструктури; скорочення запасів в дорозі і на підприємствах. При цьому враховуються різні логістичні потреби країн, що знаходяться в центрі ЄС (країни “ядра” ЄС), та країн так званого “зовнішнього кільця” ЄС. Зокрема для останніх призначений проект “логістики зовнішнього кільця ЄС” або LOCEU (Logistics in

the Outer-Circle of EU – 1995 р.) з метою створення перспективних логістичних ланцюгів і систем дистрибуції товарів в країнах, які знаходяться на периферії ЄС [6, с. 173].

Сприяє розв'язанню цих завдань Європейська асоціація логістики (ЄАЛ), утворена в 1984 р. та зареєстрована в м. Берні (Швейцарія). Вона об'єднує національні асоціації логістики з понад 20 країн Європи та має за мету сприяти в їх співробітництві, зокрема в об'єднанні логістичних структур Європи в єдину систему, що надає послуги як промисловості, так і торгівлі; складання визначника Європейської логістичної сертифікації з метою уніфікації національних стандартів. Створені три робочі групи ЄАЛ: з термінології, логістичних функцій, освітніх стандартів. Регулярно проводяться міжнародні наукові конгреси, організовані ЄАЛ. Зокрема проблемам єврологістики була присвячена науково-практична конференція, проведена під патронатом Європейської комісії в м. Брюсселі в березні 1999 р. При цьому створення Єдиної європейської логістичної мережі розглядається як частина глобальної логістичної стратегії, що являє собою формування стійких торговельно-економічних зв'язків між окремими країнами або групами країн на підставі міжнародного поділу праці.

В проектах єврологістики значне місце приділяється Україні, що відзначалося на Пан-європейських транспортних конференціях в Празі у 1993 р., на о. Крит у 1994 р. та у Гельсінкі в 1997 р., а також на II Міжнародній Чорноморській транспортній конференції, що відбулася у Києві 5 – 6 березня 2002 р. [7, с. 20]. За рішеннями цих конференцій виділяються такі напрямки участі України в Європейській транспортно-логістичній інтеграції (або єврологістиці):

1. Європейські транспортні коридори (ЄТК).
2. Трансконтинентальні транспортні коридори (ТКТК).
3. Панєвропейські транспортні зони (Pan European Transport Areas або PETrA).

Як відомо, на конференції на о. Крит було визначено 10 ЄТК, з яких 4 проходять через Україну. Це коридор № 3 (Берлін – Вроцлав – Катовіце – Львів – Київ), № 5 (Ліссабон – Барселона – Трієст – Будапешт – Львів), № 9 (Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ – Одеса) та № 7 (Дунайський).

Також через територію України проходять 4 ТКТК: “Балтика – Чорне море” (Гданськ/Гдиня – Одеса/Іллічівськ), TRASECA (Європа – Кавказ – Азія), Євро-азійський (пов'язаний зокрема з дуже перспективним МТК “Південь – Північ”) та Чорноморське транспортне кільце (ЧТК).

Якщо Критська конференція затвердила схему ЄТК, то Гельсінська – схвалила концепцію Панєвропейських транспортних зон пріоритетного розвитку, до яких віднесено Баренцеву Євро-Арктичну, Середземноморську, Адріатично-Іонічну та Чорноморську. При цьому Чорноморській Панєвропейській транспортній зоні (Black Sea PETrA), в якій знаходиться Україна, відведена особлива роль як зв'язуючої ланки, по-перше, між самими чорноморськими країнами (через ЧТК), по-друге, між ЄС та країнами Східної Європи (через систему ЄТК), по-третє, між країнами Середземномор'я та Кавказу (через ТКТК “TRASECA”), по-четверте, між Європою та Азією (через ТКТК “TRASECA”, Євро-азійський). Курс ЄС на розвиток євро-азійських транспортних коридорів, прийнятий на конференції в Гельсінкі, був підтриманий на конференції в м. Ніїгата (Японія – 28.01.2002 р.), де було прийнято концепцію створення дев'яти мультимодальних транспортних коридорів в Північно-Східній Азії.

Така увага до розвитку євро-азійських транспортних коридорів пов'язана з тим, що сьогодні цим напрямком проходять величезні обсяги міжнародної торгівлі (400 млрд. дол. США в рік), причому за прогнозами фахівців вони збільшаться на 35 – 40 % до 2010 р. [8, с. 51]. Активізація участі України в процесах єврологістики повинна бути спрямована на те, щоб значна частина цього транзитного потоку пройшла через транспортну систему нашої країни. Для цього потрібно, на нашу думку, насамперед:

1. Розбудувати надалі систему національних транспортних коридорів міжнародного рівня (розглядалися вище) з залученням для цього джерел фінансування як внутрішніх (державних, комерційних, приватних), так і міжнародних. Саме так передбачається реконструювати українську частину МТК № 5 (339 км автомобільних та 266 км залізничних шляхів), про що говорилося на Міжнародній транспортній конференції у Києві в жовтні 2002 р., де учасниками були представники 11 країн Європи та було прийнято рішення про подовження цього коридору до Києва і далі – в Росію з виходом на Транссибірську магістраль. Штаб-квартира МТК № 5 буде в Трієсті (Італія), а Україна увійде до Секретаріату – головного органу з управління цього МТК [9].

2. Створити систему логістичних (транспортно-складських) комплексів на території України – згідно з міжнародними стандартами, коли середня відстань між ними не повинна перевищувати 150 км, між пунктами авто- та дорожнього сервісу – 70 км. М.Ю. Цветов пропонує організувати близько 50 ТСЦ в Україні, які поділяються на три категорії – прикордонні, внутрішні та водні. Зокрема прикордонні – Ковель, Рава-Руська, Мостиська, Чоп, Харків, Луганськ, Донецьк, Чернігів; внутрішні – Київ, Житомир, Вінниця, Полтава, Суми, Дніпропетровськ, Кіровоград, Черкаси, Сімферополь, Мелітополь, Одеса, Хмельницький, Тернопіль, Рівне, Львів, Івано-Франківськ; водні – Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайський, Білгород-Дніпровський, Іллічевськ, Одеса, Південний, Миколаїв, Херсон, Скадовськ, Євпаторія, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч, Бердянськ, Маріуполь, Запоріжжя, Дніпропетровськ, Київ [99]. Оскільки одразу створити стільки сучасних ТСЦ досить важко як з технічних, так і з фінансових міркувань, можливо, є сенс ознайомитись з досвідом Росії, де сьогодні в експериментальному порядку створюються 5 регіональних логістичних центрів (РЛЦ) – в Татарстані, Находці, Ростові-на-Дону, біля Москви та в Санкт-Петербургу [11, с. 355]. Визначити першочергові пункти для створення регіональних ТСЦ в Україні доцільно, на нашу думку, з урахуванням найбільш важливих міжнародних транспортних маршрутів та МТК, таких як Київ – Ковель – Варшава – Берлін, Львів – Братислава – Прага, Львів – Будапешт – Белград, Київ – Москва, Київ – Мінськ – Вільнюс – Рига – Таллінн – Санкт-Петербург, Одеса – Рені – Бухарест – Софія – Афіни, Донецьк – Ростов-на-Дону – Тбілісі – Єреван, Сімферополь – Харків – Курськ – Москва [10, с. 98]. Тоді в переліку таких пунктів залишаються лише 8 міст України (підкреслено). Зрозуміло, що в міру можливості, ТСЦ потрібно створювати і в решта пунктів, згадуваних вище.

3. Провести спрощення прикордонних, митних та інших транзитних формальностей згідно з законами України “Про транзит вантажів” та “Про єдиний митний збір”, прийнятих у 2001 р., Декларацією II Міжнародної Чорноморської транспортної конференції та Меморандуму про взаємопорозуміння із спрощення автомобільних перевезень вантажів в регіоні ЧЕС [7, с. 183, с. 189];

4. Прийняти заходи щодо захисту своїх національних економічних та транспортних інтересів в системі міжнародних транспортних коридорів шляхом сприяння розвитку українських транспортно-логістичних фірм, зважаючи на те, що з об’єктивних причин на українському ринку транспортно-логістичних послуг, зокрема на ринку експрес-доставки, поки що домінують західні логістичні компанії, такі як UPS (United Parcel Service) – Об’єднана служба доставки (США), DHL (США), TNT (Голландія) та інші. За даними, що наводив экс-прем’єр-міністр України Кінах А.К., сьогодні тільки 10 % вантажів, що перетинають кордони України, обробляються національними перевізниками, у той час, як в Росії – 25 – 30 %, а в США – 100 % [12]. Орієнтиром в цьому питанні можуть бути рекомендації UNCTAD (United Nations Commission on Trade and Development – Комісія ООН з торгівлі та розвитку), за якими 40 % обсягу перевезень виконує експортер, 40 % – імпортер і 20 % – посередник (third party) [13, с. 438].

Отже, можна підсумувати, що концепція “Wide Europe” – “Широкої Європи”, тобто поширення Єдиного європейського простору на схід, включаючи насамперед Україну, має складовою частиною єврологістику, тобто створення Єдиної європейської транспортно-логістичної системи, яка через мережу міжнародних транспортних коридорів буде пов’язана з транспортно-логістичними системами Азії та Африки, що теж сьогодні формуються. Україна в силу свого надзвичайно вигідного положення та розвинутої транспортної інфраструктури повинна зайняти в цій системі чільне місце.

1. Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2001 – 2010 роках. – К., 2002. 2. Родников А.Н. Логистика: Терминологический словарь. – М., 1995. 3. Смирнов І.Г. Геологістика як напрям суспільно-географічної науки // Український географічний журнал. – 2000. – № 4. – С. 18 – 22. 4. Смирнов І.Г. Світовий ринок логістичних послуг // Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка. Сер. Географія. – К., 2000. – Вип. 46. – С. 60 – 65. 5. Транспортная логистика // Под ред. Л.Б. Миротина. – М., 2002. 6. Сергеев В.И., Кизим А.А., Эльяшевич П.А. Глобальные логистические системы. – СПб., 2001. 7. Черноморский регион – мост между Европой и Азией: Материалы II Международной Черноморской транспортной конференции. – К., 2002. 8. White Paper. European Transport Policy for 2010: time to decide. – Luxembourg, 2001. 9. Транспортному коридору – європейський рівень // Урядовий кур’єр. – 2002 – 25 жовтня. 10. Цветов М.Ю. Морские порты в системе международных транспортных коридоров // Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие: Зб. наук. праць. – К., 1999. – Вип.7. – С. 93 – 104. 11. Логистика // Под ред. Б.А. Аникина. – М., 2002. 12. Щоб транспортна галузь не втрачала позицій // Урядовий кур’єр. – 2002, 14 травня. 13. Czinkota M., Rivoli P., Ronkainen I. International Business. – Chicago, 2000.

УДК 658.8

В.Є. Титаренко

Національний університет “Львівська політехніка”

ФАКТОРИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЦЕЛЮЛОЗНО-ПАПЕРОВОЇ ГАЛУЗІ (НА ПРИКЛАДІ ТОРГОВОГО ДОМУ “ЖИДАЧІВСЬКИЙ ПАПЕРОВИЙ КОМБІНАТ”)

© Титаренко В.Є., 2003

Запропоновано систему факторів формування конкурентоспроможності підприємства. Проаналізовано ці фактори для підприємства целюлозно-паперової промисловості України. Виявлено основні шляхи підвищення конкурентоспроможності цього підприємства.

The factor set of formation of competitiveness of firm is offered. Is parsed these factors for firm pulp-paper industry of Ukraine. The main pathes of increase of competitiveness of this firm are detected.

Під час становлення ринкових відносин проблема конкурентоспроможності має специфічний та універсальний характер. Від того, наскільки вдало вирішують проблему підвищення конкурентоспроможності підприємства, залежить своєчасність адаптації підприємств до змін, що відбуваються у ринковому середовищі.