

Франів І.А.

доктор економічних наук, доцент,
доцент кафедри економіки підприємства та інвестицій,
Національний університет «Львівська політехніка»

Franiv Ihor

Lviv Polytechnic National University

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ У ПОШУКУ ОПТИМАЛЬНОГО МІСЦЯ ПРОСТОРОВОГО ОРГАНІЗУВАННЯ БІЗНЕСУ

У статті досліджено регіональний аспект під час формування ефективної системи транспортно-економічних зв'язків. Обґрунтовано критерії оптимальності для транспортно-економічних зв'язків. Визначено пріоритети розвитку транспорту та шляхи оптимізації транспортно-економічних зв'язків. Представлено найбільш характерні сфери використання різних видів транспорту. Охарактеризовано поняття регіональної неоднорідності витрат, пов'язаних із переміщенням продукції чи споживачів. Наведено чинники регіональної неоднорідності витрат, пов'язаних із переміщенням продукції до споживача чи споживача до продукції. Доведено, що ключова роль у формуванні та розширенні ринків транспортних послуг повинна відводитися державі. Представлено шляхи реформування та вдосконалення системи управління транспортом.

Ключові слова: транспортна логістика, регіональна економіка, просторове орієнтування бізнесу, розміщення продуктивних сил, територіальна відмінність транспортних витрат.

Постановка проблеми. В умовах сьогодення для формування дієвих ринкових механізмів та інтеграції нашої держави у світову економіку ґрунтовних змін потребує господарський комплекс України. При цьому варто виокремити низку першочергових завдань, що заслуговують особливої уваги, зокрема: забезпечення соціально-економічного розвитку регіонів, удосконалення системи господарсько-економічних зв'язків та створення сприятливих умов для підвищення ефективності виробництва. Вирішенню окреслених завдань сприяє розвиток транспорту та транспортної системи. Власне, належне функціонування системи транспортно-економічних зв'язків є чи не найвагомим чинником підвищення ефективності розвитку національного господарства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Науковці Б. Данилишин, Л. Чернюк., М. Фащевський [1, с. 70] уважають, що в методологічному плані розвиток і функціонування транспортної системи як матеріальна основа формування транспортно-економічних зв'язків може розглядатися у таких аспектах (загальнонаукових підходах): історичному – часовий розвиток системи у взаємозв'язку всіх її історичних форм; комплексному – розвиток системи як взаємозалежності її основних форм; системному – формування кількісних і якісних закономірностей розвитку транспорту як складної економічної системи; структурному – розвиток причинно-наслідкових взаємозв'язків і взаємозалежностей, що визначають структуру досліджуваного об'єкта.

Слід погодитися з дослідженнями, представленими Ю. Стадницьким та І. Комарницьким [2, с. 23–29; 3, с. 93; 4, с. 302–303]. Під час планування транспортних відносин слід обов'язково зважати на те, що, крім неоднорідності природних та економічних умов виробництва продукції, існує й неоднорідність природних та економічних умов транспортування (продукції до споживача чи споживача до продукції), тобто неоднорідність економічних та природних умов доступності місць. Подолання відстаней, наскільки б не була розвинена техніка, завжди вимагатиме певних зусиль, а отже, і витрат. Очевидно, що внаслідок різниці в географічному положенні регіонів, розвитку там комунікацій існує неоднорідність економічних та природних умов місць за їх доступністю, що впливає на конкурентоспроможність виробництва продукції.

Також варто відзначити дослідження щодо державного регулювання роботи транспорту яке, на думку Ю. Пащенко, має здійснюватися шляхом розроблення нових і перегляду законодавчих та інших нормативно-правових актів, які передбачають однакові підходи до регулювання відносин під час функціонування суб'єктів господарювання транспортно-дорожнього комплексу різних форм власності, встановлюють правові, економічні й організаційні основи діяльності транспортних підприємств, особливості їхніх взаємовідносин із користувачами транспортних послуг, органами виконавчої влади та місцевого самоврядування [5, с. 69–73].

При цьому сьогодні виділяються такі основні напрями регулювання транспортної системи України [6]: вільне входження у ринки, вихід із ринків суб'єктів господарювання, що надають транспортні послуги; захист навколишнього природного середовища, зменшення викидів забруднюючих речовин та підвищення рівня екологічної безпеки транспортних засобів; розроблення правових основ транспортно-експедиційної діяльності; правове забезпечення діяльності спеціальних (вільних) економічних зон, орієнтованих на надання транспортно-експлуатаційних послуг.

Формування цілей статті. Мета статті – дослідити чинники, критерії оптимальності та методи транспортування продукції в комплексі пошуку шляхів вирішення проблеми просторової організації підприємницької діяльності.

Виклад основного матеріалу. Транспортно-економічні зв'язки формуються в процесі виробництва та обміну в умовах виникнення торгово-економічних, фінансово-кредитних, політичних та інших відносин між окремими суб'єктами економіки (держава, регіон, підприємство, фірма, господарський комплекс, громадська організація та ін.). Водночас вигідне місце розташування та тривалість відносин між об'єктами і суб'єктами транспортно-економічних зв'язків істотно впливають на структурну організацію цих відносин. Тобто регіональний аспект є підґрунтям для формування ефективної системи транспортно-економічних зв'язків. Він також вважається визначальним для встановлення потужності, структури, шляхів розвитку та взаємодії різноманітних транспортних підгалузей. Формування певної структури транспортно-економічних зв'язків залежить від економіко-географічного положення регіону та наявності певних природно-кліматичних умов, від чисельності, складу та потреб населення регіону. Важлива роль також відводиться особливостям організації й діяльності господарського комплексу регіону. Критеріями оптимальності для транспортно-економічних зв'язків можуть виступати обсяги транспортних робіт (критерій відстані), тарифні виплати (критерій вартості перевезень), собівартість перевезень (критерій собівартості експлуатаційних витрат), термін перевезення вантажів (критерій затрат часу) та ін.

В аналізі ефективності роботи тих чи інших видів транспорту основну увагу зосереджують на перевезеннях між пунктами відправлення і призначення. Однак із позиції організації перевезень доцільно аналізувати весь процес перевезення у цілому. З погляду задоволення суспільних інтересів варто досліджувати не лише перевезення, а й соціальне значення останніх.

Узагальнюючи наявні розробки стосовно сучасного стану та перспектив розвитку транспорту, його підгалузей, можна стверджувати, що під час встановлення пріоритетів його розвитку слід відштовхуватися від наявних тенденцій розвитку галузі за одночасного врахування регіонального аспекту в усіх сферах його діяльності (управлінській, фінансовій, інвестицій-

ній, ринковій, інфраструктурній, техніко-технологічній, зовнішньоекономічній тощо). Транспорт повинен забезпечувати оптимальні умови відтворення на території країни та її регіонів. Оскільки розвиток транспортних галузей прямо пов'язаний передусім із господарською діяльністю регіонів, їх соціальним розвитком, то механізм їхньої взаємодії повинен базуватися на принципах взаємовигідної діяльності.

Виходячи з основної функції транспорту і доцільності оптимізації транспортно-економічних зв'язків у системі продуктивних сил, що визначається як забезпечення соціально-економічної ефективності розвитку країни та її регіональних систем, пріоритетами його розвитку можуть бути визначені такі положення: 1) Взаємозв'язок усіх видів транспорту в єдиній транспортній системі з метою найбільш повного та ефективного використання їхнього потенціалу. 2) Розвиток сучасної та ефективної транспортної інфраструктури, яка б забезпечила прискорення руху вантажів та пасажирів, зниження рівня транспортних витрат. Вирішення цього завдання дасть змогу забезпечити стабільне економічне зростання та соціальний розвиток у країні, більш тісний взаємозв'язок між регіонами, підвищення конкурентоспроможності національних товаровиробників, зростання інноваційно-інвестиційної та ділової активності. 3) Підвищення доступності транспортних послуг, що сприятиме ліквідації обмежень у розвитку регіональних господарських систем, забезпечить повне задоволення їх усе зростаючих потреб у перевезеннях через зростання пропускних та провізних потужностей, підвищить соціальну значимість галузі. 4) Підвищення ефективності використання транзитного потенціалу, що забезпечить підвищення конкурентоспроможності національної транспортної системи, активізує процес формування транспортної інфраструктури відповідно до світових стандартів, сприятиме інтеграції країни у світове співтовариство, розширить можливості міжнародної співпраці її регіонів і, як результат, зростання доходів країни. 5) Активізація ринкових механізмів у діяльності транспорту через формування дієвого ринку транспортних послуг. Вирішення цього завдання дасть змогу оптимізувати фінансові потоки в галузі, забезпечить ефективну ринкову співпрацю транспортних галузей із регіонами.

Як одна із базових галузей господарських комплексів транспорт створює умови для ефективного розвитку продуктивних сил суспільства. За таких обставин подальше піднесення транспортної системи стає важливим завданням, від вирішення якого залежать економічний і соціальний розвиток регіонів, їх інтеграція у світове співтовариство.

Отже, рівень розвитку і розміщення продуктивних сил є результатом частково або повністю реалізованих можливостей, які надаються транспортом, оскільки межі їх просторової взаємодії лімітовані наявними можливостями транспортної інфраструктури. З іншого боку, вона є не чим іншим, як додатковою потенцій-

ною можливістю соціально-економічних систем для їх матеріально-енергетичної взаємодії.

Наявність у певному регіоні розвинутої транспортної системи, аналогічно відстані переміщення відображаються у регіональній диференціації витрат, пов'язаних із переміщеннями. Сьогодні розвиток транспорту не лише відкрив нові можливості для перевезень, а й спричинив, на перший погляд, неймовірні явища. Зокрема, нерідко трапляються випадки, коли витрати на перевезення певного виду товару на короткі відстані значно перевищують аналогічні витрати на далекі відстані. Переважно таке явище спричинене використанням сучасних видів транспорту, які в силу тих чи інших причин недоцільно або неможливо адаптувати до близьких перевезень. Наприклад, не всюди економічно доцільно використовувати транспортну авіацію або будувати дорогі автостради чи залізниці. Варто також зауважити, що не завжди й використання сучасних видів транспорту може забезпечити бажану рентабельність. Цілком імовірним є те, що деякі регіони держави з добре розвинутою транспортною системою і наявністю всіх видів транспорту залишатимуться відносно ізольованими, оскільки економічно недоцільним буде запроваджувати туди, наприклад, залізницю чи дорогу автостраду.

Умови доступності місць і витрати, пов'язані з переміщенням, прямо залежать від наявних там комунікацій і, відповідно, можливості використовувати найбільш ефективні види транспорту. Адже відомо, що ефективність використання різних видів транспорту суттєво відрізняється. Досвід планування та здійснення вантажних перевезень дає змогу вказати на найбільш характерні сфери використання різних видів транспорту. При цьому прийнято умовно вважати відстані до 100 км короткими, від 100 до 500 км – середніми й більше 500 км – довгими. Так, залізничний транспорт має використовуватися переважно на середні та далекі відстані. У його сферу мають включатися перевезення вантажів за наявності в пунктах відправлення та призначення під'їзних залізничних шляхів. Автомобілі доцільно використовувати на короткі відстані, а для перевезення цінних, термінових, вантажів, які швидко псуються, – і на середні відстані. Основна сфера застосування цього виду транспорту – це внутрішньоміські, районні та виробничі перевезення, а також перевезення між підприємствами магістрального транспорту та підприємствами – власниками вантажів. Морський транспорт доцільно використовувати у зовнішньоторговельних і каботажних перевезеннях масових та великогабаритних вантажів. Річковий транспорт рекомендується використовувати на середні та далекі відстані в районах тяжіння вантажних перевезень до річкових шляхів. Цей вид транспорту може використовуватися в напрямках, де залізниці мають обмежені перевізні спроможності і де його використання під час перевезення масових вантажів дає кращі порівняно з іншими видами транспорту економічні показники. Повітряний

транспорт необхідно використовувати переважно на далекі відстані для перевезення дорогих і термінових вантажів, економічний ефект швидкої доставки яких надзвичайно великий, а також на середні та далекі відстані для перевезення вантажів у бездорожніх і віддалених районах, де їх доставка практично неможлива або пов'язана з великими труднощами чи величезними витратами коштів на спорудження об'єктів транспортної інфраструктури. Трубопровідний транспорт як магістральний використовується тепер для доставки нафтопродуктів і природного газу від місць видобутку та переробки до великих промислових центрів. Таким чином, для значних за обсягом та далеким перевезень вигідніше використовувати морський, залізничний і річковий транспорт, а на коротких відстанях – автомобільний.

Наведені рекомендації щодо доцільного використання різних видів транспорту не виключають випадків, коли деякі з них можуть у якихось конкретних умовах виявитися більш ефективними в рекомендованій сфері іншого виду транспорту.

На залізничному, річковому та морському видах транспорту величина собівартості стрімко знижується зі збільшенням відстані перевезення, що зумовлено низькими витратами на операцію руху. Так, за зростання віддалі з 10 до 100 км собівартість зменшується у 10 разів на морському транспорті й у 8–9 разів – на залізничному та річковому, а за віддалі 1000 км – у 100 та 33–50 разів відповідно. На автомобільному транспорті зниження собівартості зі збільшенням відстані перевезення незначне, й за зростання відстані з 10 до 100 км вона скорочується практично лише в два рази, а потім майже не змінюється. За великих відстаней перевезення на залізничному, річковому та морському видах транспорту величина собівартості є незначною, оскільки витрати на початково-кінцеві операції розподіляються на велику кількість тонно-кілометрів. На автомобільному транспорті, навпаки, витрати на початково-кінцеві операції за великих відстаней уже суттєво не впливають на собівартість через значні витрати на операцію руху [2, с. 20–35].

Очевидно, що місця, де можливий широкий вибір виду транспорту, матимуть переваги порівняно з місцями, де вибір виду транспорту обмежений. Це є важливим чинником формування регіональної неоднорідності витрат, пов'язаних із переміщенням продукції чи споживачів.

Регіональна неоднорідність витрат, пов'язаних із переміщенням (продукції до споживача чи споживача до продукції), є похідною від трьох чинників: відстані, тарифу на переміщення продукту з відповідного місця до споживача чи споживача до відповідного місця та виплат, пов'язаних з експортом продукту.

Висновки. Безперечно, подальший розвиток транспортної галузі неможливий без реформування та вдосконалення системи управління транспортом, яке передбачатиме зміну форми власності та переходу на нові організаційні форми управління, впрова-

дження інноваційних виробничих та інформаційних технологій, приведення виробничих структур транспортної галузі у відповідність до необхідних обсягів перевезень.

У будь-якому разі ключова роль у формуванні та розширенні ринків транспортних послуг повинна відводитися державі, яка через механізми реалізації пев-

них програм розвитку транспорту та системи транспортно-експедиційного обслуговування, застосування заходів державного регулювання діяльності транспортних підприємств, контролю над дотриманням стандартів якості транспортних послуг сприятиме задоволенню потреб пересічного споживача та створенню сприятливих умов для залучення інвесторів.

Список літератури:

1. Просторова організація продуктивних сил України: мезо- та мікрорегіональний рівень / Б.М. Данилишин та ін. Вінниця : Книга-Вега, 2007. 572 с.
2. Просторова організація економіки: минуле, сучасне, майбутнє : монографія / Ю.І. Стадницький та ін. Хмельницький : ПП Цюпак А.А., 2011. 312 с.
3. Стадницький Ю.І., Комарницький І.М. Просторова організація соціально-економічного розвитку. Хмельницький : ХНУ, 2009. 186 с.
4. Стадницький Ю.І., Комарницький І.М., Товкан О.Е. Просторологія. Львів : Априорі, 2010. 424 с.
5. Пашенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України : монографія / за ред. С.І. Доргунцова. Київ : Наук. світ, 2003. 467 с.
6. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки» № 1684 від 9 листопада 2000 р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-%D0%BF> (дата звернення: 01.05.2020).

References:

1. Danylyshyn B.M., Chernyuk L.H., Fashchevs'kyu M.I., ta in. (2007). Prostorova orhanizatsiya produktyvnykh syl Ukrayiny: mezo- ta mikroregional'nyy riven'. [Spatial organization of productive forces of Ukraine: meso- and micro-regional level]. Vinnytsia: Kniga-Vega, 572 p. (in Ukrainian)
2. Stadnyts'kyu YU.I., Komarnyts'kyu I.M., Koval' L.M., ta in. (2011). Prostorova orhanizatsiya ekonomiky: mynule, suchasne, maybutnye. [Spatial organization of the economy: past, present, future.] Monohrafiya. Khmel'nyts'kyu: Vydavets' PP Tsyupak A.A., 312 p. (in Ukrainian)
3. Stadnyts'kyu YU.I., Komarnyts'kyu I.M. (2009). Prostorova orhanizatsiya sotsial'no – ekonomichnoho rozvytku [Spatial organization of socio – economic development]. Khmel'nyts'kyu: KHNU, 186 p. (in Ukrainian)
4. Stadnyts'kyu YU.I., Komarnyts'kyu I.M., Tovkan O.E. (2010). Prostorolohiya [Prostology]. L'viv: Apriori, 424 p. (in Ukrainian)
5. Pashchenko YU.YE. (2003). Rozvytok ta rozmishchennya transportno-dorozhn'oho kompleksu Ukrayiny [Development and location of the transport and road complex of Ukraine]: Monohrafiya / za red. S.I. Dorhuntsova. Kyiv: Nauk.svit, 467 p. (in Ukrainian)
6. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny "Pro zatverdzhennya Kontseptsyi reformuvannya transportnoho sektoru ekonomiky" [On approval of the Concept of reforming the transport sector of the economy]. № 1684 vid 9 lystopada 2000 r. [Elektronnyy resurs]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-%D0%BF> (in Ukrainian). (accessed 01.05.2020)

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В ПОИСКЕ ОПТИМАЛЬНОГО МЕСТА ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ БИЗНЕСА

В статье исследован региональный аспект при формировании эффективной системы транспортно-экономических связей. Обоснованы критерии оптимальности для транспортно-экономических связей. Определены приоритеты развития транспорта и пути оптимизации транспортно-экономических связей. Представлены наиболее характерные сферы использования различных видов транспорта. Охарактеризованы понятия региональной неоднородности расходов, связанных с перемещением продукции или потребителей. Приведены факторы региональной неоднородности расходов, связанных с перемещением продукции к потребителю или потребителя к продукции. Доказано, что ключевая роль в формировании и расширении рынков транспортных услуг должна отводиться государству. Представлены пути реформирования и совершенствования системы управления транспортом.

Ключевые слова: транспортная логистика, региональная экономика, пространственное ориентирование бизнеса, размещение производственных сил, территориальное отличие транспортных расходов.

ROLE OF TRANSPORT LOGISTICS IN SEARCHING THE OPTIMAL PLACE OF SPATIAL ORGANIZATION OF BUSINESS ACTIVITY

In article characterized that transport and economic relations are formed in the process of production and exchange in the conditions of trade and economic, financial and credit, political and other relations between individual economic entities. It is proved that the regional aspect is the basis for the formation of an effective system of transport and economic relations. In particular, it is also crucial for establishing the capacity, structure, ways of development and interaction of various transport subsectors. Substantiated criteria of optimality for transport and economic relations, which consist of the criterion of distance, the criterion of the cost of transportation, the criterion of the cost of operating costs, the criterion of time costs. It is proved that the level of development and location of productive forces is the result of partially or fully realized opportunities provided by transport, as the limits of their spatial interaction are limited by the available capabilities of transport infrastructure. The most typical areas of use of different types of transport are presented. The concept of regional heterogeneity of costs associated with the movement of products or consumers is described. It is substantiated that the regional heterogeneity of costs associated with the movement (products to the consumer or consumer to products) is derived from three factors – distance, tariff for moving the product from the appropriate place to the consumer or consumer to the appropriate place and payments related with product export. It is proved that the key role in the formation and expansion of transport services markets should be assigned to the state, which through the mechanisms of implementation of certain programs of transport development and forwarding services, application of measures of state regulation of transport enterprises, control over quality standards of transport services, consumer and creating favorable conditions for attracting investors. Ways of reforming and improving the transport management system are presented, which will include changing the form of ownership and transition to new organizational forms of management, introduction of innovative production and information technologies, bringing the production structures of the transport sector in line with the required traffic.

Key words: *transport logistics, regional economy, spatial location of business, location of productive forces, territorial difference of transport costs.*