

УДК: 658.7:656

М. В. Корінь,  
аспірант Української державної академії залізничного транспорту

## ПРОМИСЛОВО-ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМИ УКРАЇНИ ЯК ФОРМА ІНТЕГРАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ТА ПРОМИСЛОВОСТІ

**Анотація.** В статті розглянуто особливості формування промислово-логістичної системи України, визначено основні підсистеми та встановлено її роль для стабілізації економічної ситуації в країні.

**Abstract.** The article discusses the features of formation of industrial and logistic system of Ukraine defines the main subsystem and sets its role to stabilize the economic situation in the country.

**Ключові слова:** промисловість України, транспорт, промислово-логістична система, промислово-логістичний кластер.

**Keywords:** Ukraine Industry, transport, industrial and logistics system, industrial and logistics cluster.

**Постановка проблеми та її зв'язок з науковими і практичними завданнями.** Сьогодні вітчизняній економічній науці відомо безліч шляхів, механізмів і заходів забезпечення стабілізації української економіки - протидії кризових явищ в ній. При цьому більша частина економістів переходить до стадії економічного зростання та напрямки підвищення конкурентоспроможності економіки України пов'язують з покращенням інвестиційного клімату в країні, відновленням фінансової стабільності створенням ефективно діючої інноваційної системи з посиленням інноваційної складової розвитку, стимулюванням експорту наукоємної продукції, забезпечення технологічної модернізації виробництв зі збільшенням пропускної спроможності промислових виробництв новітніх технологічних укладів, постійним розвитком та вдосконаленням інфраструктури, впровадженням енерго- та ресурсозберігаючих технологій, що створить умови для побудови ефективного механізму забезпечення стабільного розвитку національної економіки та посилення конкурентних позицій України на міжнародному ринку[1].

Попри таку величезну увагу в сфері підвищення конкурентоспроможності України, практична реалізація запропонованих заходів не дає очікуваних результатів. Свідченням цього є нинішня ситуація в країні, коли протягом двадцяти років незалежності не відбулося суттєвого поліпшення її економічного становища.

**Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Розробленням шляхів стабілізації вітчизняної економіки та підвищення рівня її конкурентоспроможності займалися такі видатні вітчизняні вчені-економісти, як В.М. Гесьць, В.Л.Дикань, Я.Б.Базилук, Я.А.Жаліло, Н.В. Якименко та ін.[2-5]. Ними сформульовано основні принципи, напрямки і механізми забезпечення конкурентоспроможності та визначено шляхи стабілізації національної економіки. Зокрем: В.Л.Дикань та Н.В.Якименко економічне зростання України пов'язують з розвитком промислового сектору країни на основі формування промислово-логістичної інтелектуальних об'єднань [5]. Однак, проблема пошуку найбільш дієвого шляху стабілізації економіки України потребує подальшого розроблення.

Тому, **метою даної статті** є розроблення напрямку активізації промислового потенціалу країни на основі формування промислово-логістичної системи України, як комплексу теоретичних положень з вирішення проблем підвищення ефективності діяльності промисловості та транспортного сектору, як фундаменту економічного зростання України, на основі створення умов для інтеграції промислового та логістичного потенціалу країни як об'єктивної необхідності задовольняти потреби промисловості в логістичному обслуговуванні в певному просторі та часі.

### Виклад основного матеріалу дослідження.

У сучасному світі нарощування економічного потенціалу забезпечується факторами, пов'язаними як з прискоренням науково-технічного прогресу, так і факторами структурних змін у виробничому секторі економіки. Прискорений розвиток національної економіки можливий шляхом впровадження передових технологій які мають бути конкурентоспроможними на світовому ринку, а також за умов динамічного зростання вітчизняного виробництва, що забезпечується новими підходами до організації виробничого процесу та втіленням нових схем виробничих взаємозв'язків.

Транспорт та промисловість – сектори вітчизняної економіки, які формують фундамент її економічного зростання. В силу довготривалих негативних тенденцій розвитку промисловості, сьогочасний рівень конкурентоспроможності національної економіки знаходиться під загрозою. Щоб чітко зрозуміти причини економічної нестабільності України наведемо деякі факти функціонування промислового сектору. Так, протягом останніх семи років спостерігається постійне зменшення обсягів виробництва промисловості країни свідченням чого є зниження індексу виробництва промислової продукції з 115,8% в 2003 році до 78,1% в 2009 році. Лише у 2010 році з даними Державного комітету статистики спостерігається деяке поживлення майже у всіх галузях промисловості, проявом чого є приріст рівня ВВП на 4,2%. Та машинобудування, хімічна та нафтохімічна промисловість і металургія забезпечили третину приросту промислового виробництва, досягнувши зростання обсягів власного виробництва проти рівня 2009 року на 36,1, 22,5 та 12,2% відповідно. Поживлення демонструють і галузі, виробництва яких забезпечують внутрішній попит населення: зокрема у харчовій промисловості спостерігається збільшення обсягів виробництва на 3,2%, у целюлозно-паперовій – на 2,8%, легкій промисловості – на 8,9% та деревообробній – 9,6% [6].

Однак, відсталого залишається структура промислового виробництва, яку головним чином формують галузі сировинної орієнтації з невисокою часткою доданої вартості. Незважаючи на випереджаюче зростання галузей переробної промисловості (в харчовій промисловості, машинобудуванні, виробництві коксу та продуктів нафтопереробки) спостерігається збільшення обсягів виробництва, й досі у вітчизняній промисловості зберігаються серйозні структурні диспропорції з вираженою сировинною орієнтацією. Саме така сировинна спрямованість української промисловості негативно впливає на рівень ефективності використання ресурсного потенціалу країни, не створює підґрунтя для суттєвого збільшення продуктивності праці, розвитку високотехнологічних галузей, а відтак – розвитку інформаційно-комунікаційної інфраструктури, активному використанню інтелектуального потенціалу сучасного суспільства.

Незбалансованою залишається й товарна структура зовнішньої торгівлі: в структурі експорту протягом 2001-2010 рр. спостерігається тенденція до збереження домінуючої ролі в загальному обсязі реалізації продукції металургії близько 33%, а в структурі імпорту – мінеральних продуктів (2009р – 34,5%, 2010р. – 34,8%) [6]. Серед найбільш загрозливих тенденцій розвитку зовнішнього обміну є зростання частки сировинного експорту й залежність конкурентоспроможності вітчизняного виробництва, у тому числі експортного, від коливань вартості імпортованих енергоносіїв. Це викликано відсутністю належної інвестиційної підтримки вітчизняного виробника з боку держави високою енерго- та матеріаломісткістю виробництва й значним рівнем спрацьованості виробничих фондів, що значно обмежує можливості вітчизняних підприємств в експорті високоякісної продукції, здатної конкурувати з провідними світовими виробниками.

Погана інвестиційна підтримка вітчизняної промисловості призвела й до катастрофічного фізичного спрацьовання та морального застаріння фондів промислового виробництва, рівень зносу яких в окремих галузях досяг 75-80%. Низький рівень інвестиційної підтримки промисловості негативно позначився і на рівні впровадження новітніх технологій, що спричинило зниження частки інноваційних видів продукції та негативно позначилося на рейтингу країни, де серед інших держав Україна посіла 83-т місце за рівнем впровадження технологій та інновацій та 97-ме – за здатністю адаптувати нові технології. Цей факт наглядно демонструє те, що лише 4,5% підприємств

Україні застосовують у виробництві технології, вік яких становить до десяти років, в свою чергу лише на підприємствах, що спеціалізуються на виробництві продукції харчування та напоїв (23,9% підприємств України), використовується більш прогресивне технологічне обладнання та устаткування, вік якого менше 5 років. У 2010 році лиш 1590 підприємств України використовували у власному виробництві передові виробничі технології, середній вік яких становив 5,4 роки [7].

Вихід є. На нашу думку, забезпечити структурні зрушення в промисловому секторі економіки та забезпечити стабільну роботу транспорту можна лише на основі формування та функціонування промислово-логістичної системи (надалі ПЛС), діяльність якої буде здійснювати на мікро-, мезо- та макрорівні, відповідно до чого будемо розрізняти мікрорівневу ПЛС, мезорівневу ПЛС та макрорівневу ПЛС (див.рис.1).

Під промислово-логістичною системою будемо розуміти інтегровану, адаптивну, багаторівневу та багатофункціональну систему, яка сприятиме оптимізації процесів управління рухом матеріального потоку від виробника сировини та матеріалів до кінцевого споживача готової продукції на всіх рівнях логістичної взаємодії, підвищенні економічної ефективності моделей управління промисловим комплексом країни за рахунок мінімізації загальних логістичних витрат, підвищення рівня логістичних координацій операцій з обслуговування виробництва, постачання та збуту.

Як форма інтеграції промислового та логістичного потенціалів, перший рівень ПЛС передбачає взаємодію промислових підприємств з об'єктами логістичної інфраструктури (складські господарства, термінальні та вантажні комплекси, підприємства логістичного сервісу тощо) та транспортними підприємствами. Головна мета яка реалізується на даному рівні промислово-логістичної взаємодії полягає в забезпеченні безперерйного процесу виробництва та збуту готової продукції за рахунок координації та синхронізації процесів обслуговування всього логістичного потоку на принципах «від дверей до дверей», «мінімальних витрат».

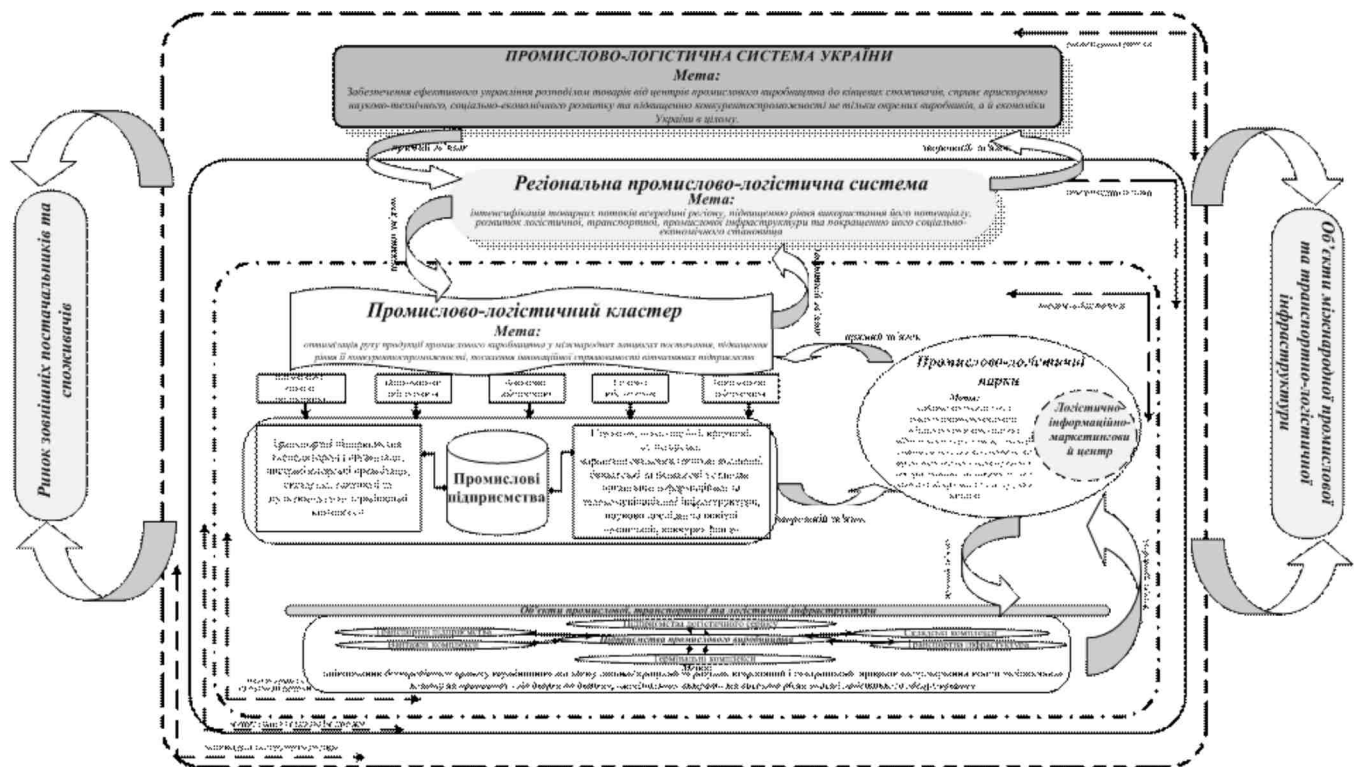


Рисунок 1. Промислово-логістичної системи України

При цьому логістичне обслуговування промислових підприємств на цьому рівні зводиться виключно до процесів постачання сировини та матеріалів транспортування готової продукції та характеризується низьким рівнем виробничої взаємодії об'єктів промислової та логістичної інфраструктури.

Другий рівень ПЛС включає формування промислово-логістичних парків, локального, регіонального та міжнародного значення, обов'язковою складовою яких наявність логістично-інформаційно-маркетингового центру (надалі ЛІМЦ). Функціонування промислово-логістичних парків передбачає надання якісних послуг транспортно-логістичного обслуговування промислових підприємств за рахунок організації оптимальних схем постачання та транспортування з застосування інтермодальних, мультимодальних технологій при мінімальному рівні витрат. При цьому створення таких промислово-логістичних парків сприятиме як розвитку промислової та логістичної інфраструктури в певному регіоні за рахунок консолідації зусиль всіх суб'єктів транспортно-логістичного обслуговування, так і генерації суттєвого збільшення обсягів транспортних перевезень.

На третьому рівні ПЛС формується регіональна промислово-логістична система як організаційно-господарський механізм оптимізації матеріальних, фінансових інформаційних та транспортних потоків на основі виробничо-комерційної взаємодії промислового та транспортно-логістичного сектору регіону. Як підсистем регіональної економічної системи, регіональна промислово-логістична система сприятиме інтенсифікації товарних потоків всередині регіону, підвищенню рівня використання його потенціалу, розвитку логістичної, транспортної, промислової інфраструктури та покращенню його соціально-економічного становища.

В світовій практиці досягнення стабільного розвитку та посилення конкурентних позицій національних економік останнім часом відбувається за рахунок використання різноманітних форм кооперації та інтеграційної взаємодії різних напрямків господарської діяльності на основі кластерного підходу. Саме тому основні забезпечення ефективного функціонування регіональної ПЛС є формування промислово-логістичного кластеру (ПЛК).

Як підхід, що ґрунтується на безпосередній географічній близькості споживача та виробника, мережевих ефектах та дифузії знань і умінь за рахунок міграції персоналу та виокремлення бізнесу, кластеризація економіки сприяє економії виробничих ресурсів за рахунок розширення масштабів виробництва, цілеспрямованому використанню залучених інвестицій, прискоренню впровадження технологічних новацій, розширенню асортименту та зростанню обсягів виробництва.

Саме поняття кластер немає однозначного значення. Дослідження теоретичних основ кластеру, дало змогу виділити два підходи до визначення змісту даного поняття. Розуміння кластеру представниками першого підходу ґрунтується на визначенні наведеному М.Портером, який глумачив кластер як «група географічно сусідні взаємопов'язаних компаній та пов'язаних з ними організацій, які функціонують у визначеній сфері, характеризуються спільністю та взаємодоповнюють один одного» [8]. Тобто його прихильники дотримуються думки, що кластер – це виключно група підприємств, які функціонують в одній галузі та знаходяться в тісній виробничій взаємодії. Представники іншого напрямку схилиються до думки, що кластер – це «добровільне об'єднання підприємств, які не обов'язково входять до однієї галузі, одна взаємопов'язана та доповнюють один одного, чим же створюючи умови для посилення своїх конкурентних позицій»[9].

Саме тому важливим напрямком виведення економіки України з кризи, засобом використання промислового та логістичного потенціалів регіону можна розглядати процес інтеграційної взаємодії транспорту та промисловості, сформований у вигляді промислово-логістичного кластеру. При формуванні промислових логістичного кластеру ми підтримуємо точку зору тих авторів, які визначають кластер як сукупність географічно сконцентрованих підприємств, які належать до різних сфер виробничо-господарської діяльності, однак знаходяться в тісному взаємозв'язку та доповнюють один одного. Основною такою взаємодією є теорія Е. Дахмена «проблоки розвитку», згідно з якою розвиток однієї галузі забезпечує прогрес і розвиток іншої, а загалом і всієї економіки [10].

Справа в тім, що на сьогоднішній день формування кластерів в розвинутих країнах розглядається як ефективний засіб подолання замкнутості підприємств і реанімації втраченого промислового потенціалу. Саме тому, єдиним шляхом відродження могутності колишніх промислових гігантів і територіально-промислови

комплексів України є створення умов для глибокої взаємодії між транспортом та промисловістю, їхньою конструктивною співпрацею з вузами і науково-дослідними організаціями. При цьому транспорт як інфраструктурний сектор економіки буде задовольняти потреби промисловості в транспортно-логістичному обслуговуванні, промисловість, з одного боку, сприятиме розвитку транспорту за рахунок збільшення вантажоперевезень при умові зростання обсягів виробництва, а з іншого – з рахунок залучення наукових установ до співпраці сприятиме посиленню інноваційної активності національної економіки та підвищенню рівня конкурентоспроможності.

Концепція створення ПЛК базується на нормативно-правовому регулюванні, організаційному, фінансовому, технічному та інформаційному забезпеченні діяльності підприємств промисловості та транспорту. Діяльність такого ПЛК повинна бути спрямована на організацію кооперативної взаємодії промислових та транспортно-логістичних підприємств з метою оптимізації руху продукції промислового виробництва у міжнародних ланцюгах постачання, підвищення рівня конкурентоспроможності, посилення інноваційної спрямованості вітчизняних підприємств, акумулювання інноваційно-технологічного та виробничого потенціалів всі його учасників, створення нових умов для виробництва високоякісної продукції, що врешті-решт може мати й мультиплікаційний ефект пов'язаний зі зростанням рівня зайнятості, розміру заробітної плати, а відповідно і відрахувань до бюджету відповідного регіону.

Ядро промислово-логістичного кластеру будуть формувати підприємства вітчизняної промисловості, які при функціональній взаємодії з транспортним підприємствами, експедиторськими, дистрибуторськими організаціями, складськими, вантажними та мультимодальними термінальними комплексами отримають можливість скорочення виробничих витрат за рахунок організації замкнутого циклу «виробництво – споживання» та єдиного підрядника при транспортуванні товарів ч складових, який надає всі супутні послуги. З іншого боку, фінансове, інформаційне забезпечення ПЛК передбачає обов'язкову взаємодію з страховими, інвестиційними аудиторськими, маркетинговими компаніями, банківськими та фінансовими установами, інформаційною та телекомунікаційною інфраструктурою, науково-дослідним та освітніми організаціями, які не тільки забезпечать доступ до фінансових ресурсів, інформації та ринків збуту, але й сприятимуть накопиченню світового досвіду та знань і їх трансформацію у власні новітні розробки.

Формування промислово-логістичної системи України передбачається на останньому рівні промислово-логістичної інтеграції. Як модель інтеграції промислового та транспортно-логістичного потенціалів країни ПЛС України передбачає організаційно-економічну, технічну та технологічну взаємодію підприємств промислового сектору країни та суб'єктів транспортно-логістичного обслуговування, яка здатна забезпечити не лише ефективне управління розподілом товарів в центрі промислового виробництва до кінцевих споживачів, але й стане могутнім чинником підвищення конкурентоспроможності не тільки окремих виробників, а економіки в цілому.

Формування такої ПЛС України має виступати одним з інструментів антикризового управління діяльністю вітчизняної промисловості, оскільки, по-перше, інтегральний ефект логістичного менеджменту з одного боку забезпечує об'єднання потенціалів всіх учасників логістичного ланцюга «закупівля – виробництво – дистрибуція продаж», а з іншого – дозволить підвищити організаційно-економічну стійкість підприємства на ринку [11]. По-друге, скорочення витрат пов'язаних з управлінням матеріальним потоком, транспортуванням, управлінням замовленнями та запасами в результаті впровадження на підприємствах промисловості принципів та методів логістики сприятиме формуванню частини вільних коштів, які можуть бути спрямовані на впровадження новітніх технологій, технічне переозброєння виробництва маркетингові дослідження тощо.

**Висновок та перспективи подальших досліджень.** Таким чином, створення промислово-логістичної системи України – це єдиний шлях акумулювання та реалізації промислового та логістичного потенціалів країни, засіб стабілізації вітчизняної економіки. Як форма інтеграції транспорту та промисловості ПЛС сприятим комплексному вирішенню ряду проблем в сфері підвищення конкурентоспроможності національного виробництва, збільшення обсягу випуску промислової продукції високим рівнем доданої вартості та зростання долі експорту в зовнішній торгівлі, використання транспортних потужностей і розвитку логістичного сектору, посилення інноваційної спрямованості промисловості, покращення інвестиційного клімату в цих галузях та забезпечить ефективну перебудову промисловості і підвищення економічного рейтингу нашої країни.

Подальші дослідження в даному напрямку будуть спрямовані на вивчення механізму функціонування та ролі ЛІМЦ в забезпеченні ефективності функціонування ПЛС України.

#### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Концепція Загальнодержавної цільової програми розвитку промисловості України на період до 2017 року [Електронний ресурс] / Режим доступу [http://industry.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=57967&cat\\_id=57966](http://industry.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=57967&cat_id=57966), [http://www.economy-confer.com.ua/full\\_article/974/](http://www.economy-confer.com.ua/full_article/974/).
2. Геєць В.М. Стратегія економічного і соціального розвитку України (2004-2015 роки) «Шляхом Європейської інтеграції» [Текст] / А. С. Гальчинський, В. М. Геєць та ін. Нац. ін-т стратег. досліджень, Ін-т екон. прогнозування НАН України, М-во економіки та з питань європ. інтеграції України. – К.: ІВЦ Держкомстату України, 2004. – С. 44.
3. Базилук Я.Б. Конкурентоспроможність національної економіки [Текст] / Я.Б. Базилук. – К., 2002. – 107 с.
4. Жаліло Я.А. Конкурентоспроможність економіки України в умовах глобалізації [Текст] / Я.А. Жаліло, Я.Б. Базилук, Я.В. Белінська та ін.; за ред. Я.А. Жаліло. – К: НІСД, 2005. – 388 с.
5. Дикань В.Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ економіці України [Текст] / В.Л. Дикань, Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту та промисловості. - № 30. – 2010. – С. 11 – 16.
6. Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
7. Державна служба статистики України Наукова та інноваційна діяльність в Україні Статистичний збірник [Текст] ДП Інформаційно-видавничий центр Держкомстату . 2011.- с. 282 (С.263).
8. Портер Майкл Э. Конкуренция [Текст] / Э. Майкл Портер/: пер. с англ. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 608 с.
9. Соколенко С. Промышленная и территориальная кластеризация как средство реструктуризации [Текст] / С. Соколенко // Социальные аспекты и финансирование индустриальной реструктуризации / Материалы конференции 26–27 октября 2003 г. – М: Региональный форум, 2003. – С. 24–28.
10. Dahmen E. Entrepreneurial Activity and the Development of Swedish Industry 1919 - 1939 [Text] / E.Dahmen. - Stockholm, 1950. - С. 35.
11. Дмитриченко М.Ф. Формирование транспортной сети Черноморского региона [Текст]: монография / М.Ф. Дмитриченко: НАН Украины: Одесская национальная морская академия. – Одесса, 2008. – с. 104. ISBN 978-966-632-102-4

Стаття надійшла до редакції 05.12.2011 р.



ТОВ "ДКС Центр"