

3. *Звіт про стан навколишнього природного середовища в Полтавській області у 2007 році.* – Полтава: Державне управління екології та природних ресурсів в Полтавській області, 2008. – 109 с.

4. Чичкало-Кондрацька І.Б., Самойлік М.С. *Інвестиційні процеси у сфері поводження з твердими побутовими відходами на регіональному рівні// Економіка і регіон.* – 2008. – № 2(17). – С. 11–15.

5. *Регіональна комплексна Програма поводження з відходами у Полтавській області на період до 2011 року.* – Полтава: "Полтавський літератор", 2008. – 88 с.

6. Самойлік М.С. *Фінансування регіональної системи управління твердими побутовими відходами з урахуванням екологічної складової// Вісник Рівненського національного університету водного господарства та природокористування. Сер. Економіка.* – Рівне: НУВГП, 2008. – Вип. 4(44). – С. 626–634.

7. Будник Г.В. *Становлення механізму фінансування управління відходами в Україні// Екологія окружающей среды стран СНГ.* – 2007. – № 4. – С. 45–49.

8. *Постанова Кабінету Міністрів України № 915 від 26 липня 2001 року "Порядок збирання, сортування, транспортування, переробки та утилізації використаної тари (упаковки)", затверджена наказом Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України № 224 від 2 жовтня 2001 року.*

УДК 65.012.34

І.Г. СМІРНОВ

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

ЛОГІСТИКА МУНІЦИПАЛЬНИХ ПОСЛУГ: МІЖНАРОДНИЙ ВИМІР

Логістика муніципальних послуг – новітній науково-практичний напрям, який лише набуває в Україні т. зв. прав громадянства. Муніципальну логістику слід розглядати як важливий чинник демократизації та підвищення ефективності муніципальної сфери в Україні. Сприяти її розвитку можливо шляхом використання зарубіжного досвіду, про що йшлося на інтерактивних семінарах, проведених Інститутом трансформації суспільства, “Фінська модель місцевого самоврядування та можливості її застосування в Україні” (Київ, 2006) [1] і “Шляхи зміцнення місцевого самоврядування: норвезький досвід та українська перспектива” (Київ, 2006) [2], а також на Всеукраїнській нараді міських голів з проблем адміністративно-територіальної реформи в Україні за участю послів Литви, Норвегії, Польщі, Швеції (Київ, 2007).

Наукові джерела та публікації з проблем муніципальної логістики поки що нечисленні [3, с. 165; 4, с. 229]. Аналогічна ситуація і щодо міжнародного виміру логістики муніципальних послуг, хоча окремі проблеми та складові цього напрямку активно обговорюються в українських та зарубіжних джерелах. Зокрема, це стосується логістики переробки відходів (або “реверсної логістики”) [5], логістики транспортного обслуговування в містах (або “міської

логістики”) тощо. Цим питанням присвячені і деякі публікації автора [1; 2; 6; 7 та ін.].

Метою статті є розкриття сутності та проблем становлення муніципальної логістики в Україні з урахуванням міжнародного досвіду в цій сфері.

Давно назрілими питаннями є демократизація і підвищення ефективності муніципальної сфери в Україні. Муніципальну владу слід наближувати до людей, щоб більш достовірно зрозуміти їхні потреби та проблеми. З погляду логістики ідентифікувати проблеми в муніципальній сфері нескладно і за наявності черг при отриманні певних муніципальних послуг чи товарів. Власне, одне з головних призначень логістики як новітнього науково-практичного напрямку, що отримав розвиток у кінці ХХ – на початку ХХІ ст., і 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 неналежно організованої логістики чи, вірніше, її відсутності. Таке твердження є справедливим (коректним) як відносно сучасних автобудівних заводів, що сьогодні практично всі застосовують японську систему виробничої логістики “KANBAN”¹ (або її елементи), так і закладів соціальної та муніципальної сфер, де логістика поки що тільки набуває прав громадянства [3; 4].

Ринкову ефективність логістики визначають за “залізною” формулою бізнесу:

$$П=Д-В,$$

де: П – прибуток; Д – дохід; В – витрати. Вона означає, що, зменшуючи витрати (передусім логістичні – на виробничі та товарні запаси, а також на транспортування (доставку) сировини й готової продукції), підприємство автоматично збільшує власні прибутки за того ж обсягу реалізації продукції (доходу). В муніципальній сфері застосування логістичних засад забезпечує як ринкову ефективність (у випадку платних послуг), так і соціальну ефективність (відсутність черг – економія часу та здоров’я громадян, вища якість та ефективність надання соціальних послуг).

Таким чином, виникнення черги однозначно вказує на появу “вузького” (проблемного) місця в системі надання муніципальних послуг. Вирішити логістичні проблеми муніципальної сфери, тим самим підвищивши її ефективність, можливо шляхом застосування теорії логістики послуг, яка розроблена автором [7]. Її основу становить “револьверний” принцип, який полягає в тому, що в кожній галузі сфери послуг виділяється головний потік та декілька обслуговуючих (допоміжних), при цьому головний потік та склад

¹ Система виробничої логістики “KANBAN” відноситься до т. зв. “втягуючої” системи виробничої логістики (або “Pull”-систем). Перевагою “Pull”-систем є те, що вони працюють практично без запасів і черг. На основі “втягуючої” системи виробничої логістики японською автокорпорацією “Toyota” була розроблена система “KANBAN” (японською – картка), що дозволила підвищити ефективність виробництва, скоротити виробничі витрати (зокрема, на запаси та транспортування) і, таким чином, зменшити собівартість випуску автомашин та їх ринкову ціну, яка на одну третину менша, ніж в американських та західноєвропейських авто такого ж класу. Нині систему KANBAN та “Точно в срок” (Just In Time, JIT – англ.) використовують не тільки японські компанії та не лише в автобудуванні.

обслуговуючих змінюються залежно від кожної окремої галузі сфери послуг. Стосовно муніципальної сфери “револьверний” принцип має такий вигляд (рис. 1).

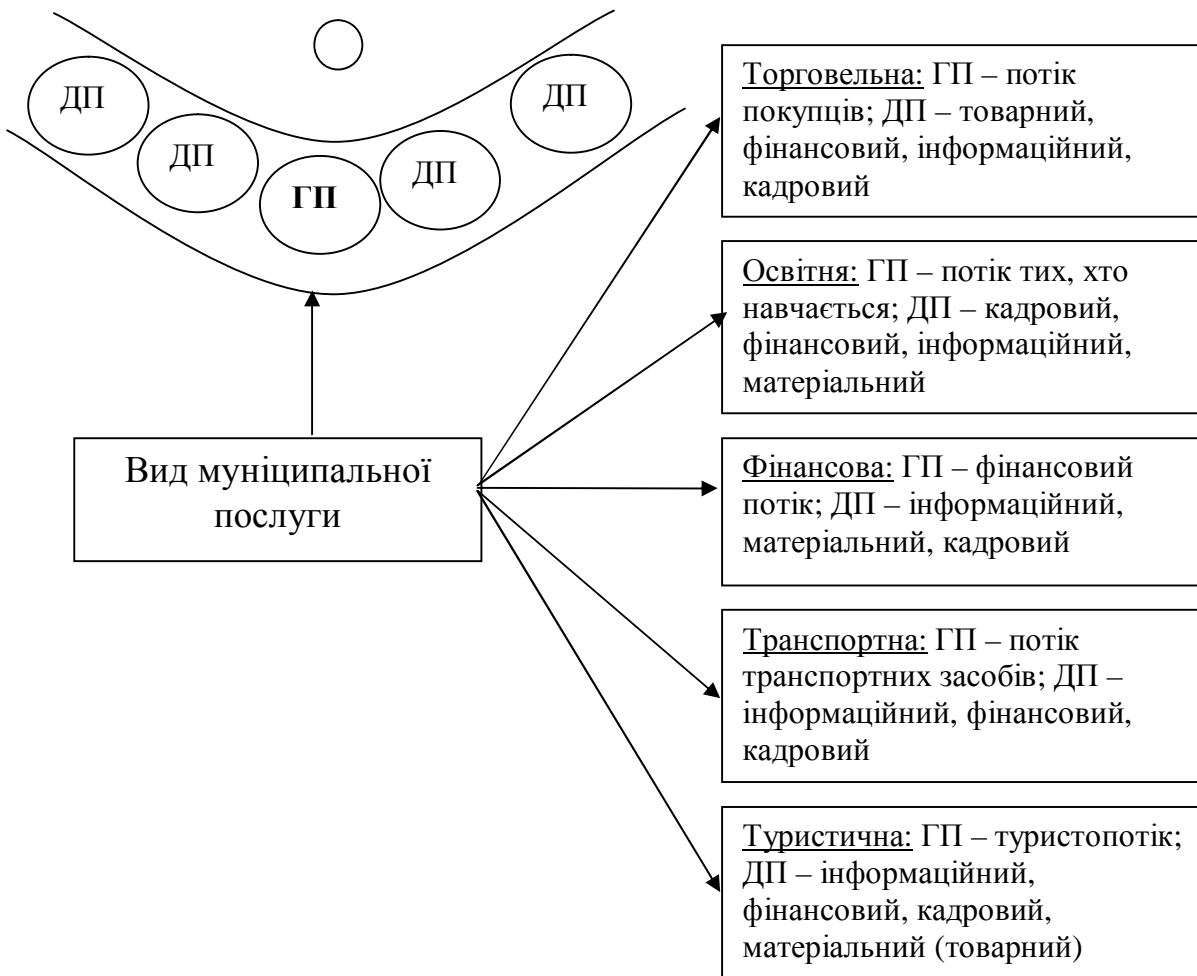


Рисунок 1. “Револьверний” принцип логістики муніципальних послуг (ГП – головний потік, ДП – допоміжні (обслуговуючі) потоки)

Отже, логістика муніципальних послуг враховує, що відповідно до Закону України “Про місцеве самоврядування в Україні” за органами місцевого самоврядування (тобто муніципальними органами) закріплено забезпечення надання таких основних послуг, як житлово-комунальні, торговельні, з побутового обслуговування, громадського харчування, транспорту і зв’язку, освіти, охорони здоров’я, культури, фізкультури та спорту, охорони навколишнього природного середовища, соціального захисту населення, забезпечення законності та правопорядку тощо [3].

Важливе поняття логістики послуг – логістичний потенціал (ЛП). Слід розрізняти ЛП головного та обслуговуючих потоків, а також ЛП інфраструктурної бази галузей сфери послуг. Стосовно головного потоку ЛП розглядають як його максимально можливу (або проектну) потужність. Так, у сфері туристичних послуг логістичний потенціал головного потоку є таким, що:

- не зашкодить стану туристичних ресурсів;
- не зашкодить самопочуттю та

стану здоров'я туристів; в) не зашкодить екології місця відпочинку; г) не порушить “показник гостинності” (це припустиме співвідношення кількості туристів та постійних мешканців, за якого зберігається атмосфера гостинності; оптимальними вважається співвідношення не вище 1:3; д) не зашкодить безпеці туристів.

Також виділяють прогнозу потужність ГП (вона є менша за проектну і визначається на підставі маркетингових досліджень на черговий рік) та фактичну (що, як правило, менша за прогнозу в силу різних форс-мажорних чинників). Логістичні потенціали допоміжних потоків визначаються як похідні від ЛП головного потоку (на підставі застосування відповідних нормативів) – також з обчисленням їх проектної, прогнозованої та фактичної потужності.

Логістичний потенціал головного потоку слід співвідносити з ЛП матеріально-технічної бази (інфраструктури) відповідної послуги. Останній розуміють як пропускну спроможність МТБ, тобто здатність прийняти та ефективно обслужити головний потік, у т.ч. шляхом підключення допоміжних потоків. Залежно від співвідношення ЛП головного потоку (ЛП ГП) та ЛП приймаючої інфраструктури (ЛП ІС) певного виду послуг може бути три варіанти ситуації (рис. 2). Необхідною умовою ефективного функціонування логістичної системи сфери муніципальних послуг (у т. ч. кожної її галузі) є перевищення логістичного потенціалу інфраструктури (або МТБ) відносно до логістичного потенціалу головного потоку (тобто варіант 1). За другим варіантом маємо напружений, ризикований стан функціонування логістичної системи сфери муніципальних послуг, яка (система) може не витримати навіть незначного збільшення потужності головного потоку. Тобто тут слід мати або передбачити можливість збільшення ЛП ІС у разі потреби.

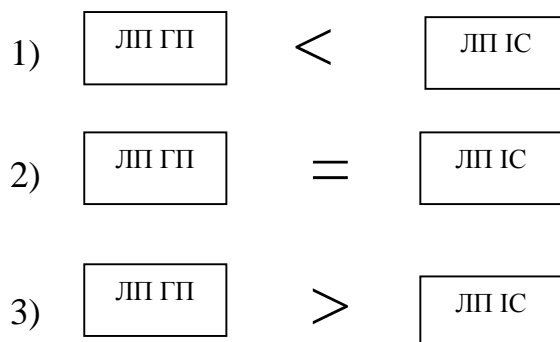


Рисунок 2. Варіанти співвідношення логістичного потенціалу головного потоку (ЛП ГП) та логістичного потенціалу приймаючої інфраструктури (ЛП ІС) у сфері муніципальних послуг

За третім варіантом логістична система сфери муніципальних послуг не зможе ефективно функціонувати, оскільки пропускну спроможність (ЛП) інфраструктури не відповідає (менша) потужності головного потоку, що призводить до заторів на автошляхах (транспортні послуги), черг клієнтів (торговельні, медичні, сервісні, соціальні, фінансово-банківські послуги, послуги зв'язку та поштові), погіршення якості послуги, що надається

(туристичні, освітні послуги). Отже, за цього варіанта необхідні термінові заходи щодо збільшення ЛП ІС.

Логістичні схеми в галузях муніципальної сфери та їх характеристики наводяться в таблиці 1.

Таблиця 1

Логістичні схеми в галузях муніципальної сфери та їх характеристики

Варіант логістичної схеми	Стан	Необхідні заходи
1	Задовільний	Передбачити можливість збільшення ЛП ІС на випадок форс-мажору
2	Ризикований	Мати або обов'язково передбачити можливість оперативних заходів щодо збільшення ЛП ІС у разі потреби
3	Кризовий	Терміново потрібні заходи щодо збільшення ЛП ІС або обмеження ЛП ГП

Рівняння, яке відображає необхідність перевищення логістичного потенціалу приймаючої інфраструктури відносно ЛП ГП в галузях сфери муніципальних послуг, можна назвати логістичною моделлю їх ефективної діяльності.

Співвідношення обсягів відповідних логістичних потенціалів у сфері муніципальних послуг можливо дотриматися завдяки інформації про параметри головного потоку, відповідно до яких необхідно розбудовувати матеріально-технічну базу (створювати необхідну інфраструктуру). Ймовірні два варіанти такої моделі – гнучка та жорстка.

Гнучка модель застосовується за умов, коли є можливості збільшити ЛП МТБ відповідно до ЛП ГП, який зростає. При цьому обмеження щодо обсягу ЛП ГП відсутні, він у гнучкій моделі виступає аргументом, натомість ЛП МТБ – функцією. Підсилити ЛП МТБ відповідно до обсягу ЛП ГП можливо шляхом: а) підвищення ЛП діючого об'єкта МТБ (реконструкція об'єкта); б) збільшення кількості об'єктів МТБ при тому ж ЛП об'єкта (створення нових об'єктів – клонів діючого). Жорстка модель використовується за умови, коли немає можливостей збільшити ЛП МТБ відповідно до ЛП ГП, який зростає. У цьому випадку з'являється вимога (інформація) щодо обмеження величини ЛП ГП; роль аргументу в жорсткій моделі переходить до ЛП МТБ, а ЛП ГП залишається роль функції. Зменшити ЛП ГП можливо шляхом обмежень: а) величини (обсягу) ГП (регулюється кількість елементів, з яких складається потік); б) інтенсивності ГП (регулюється кількість елементів потоку за одиницю часу); в) щільності ГП (регулюється кількість елементів потоку на одиницю площі); г) часу (періоду) проходження ГП (регулюється час або період, коли дозволяється проходження ГП через МТБ).

Такі обмеження можуть носити тимчасовий або постійний характер. При цьому останній вид обмежень ЛП ГП з наведених вище вимагає особливо

уважного ставлення та обґрунтування, інакше, у свою чергу, він може загальмувати вільний рух ГП та стати причиною виникнення “тромбів” у наданні муніципальних послуг (заторів транспортних засобів чи черг клієнтів). Як приклад, наведемо діяльність районних відділків Пенсійного фонду в м. Києві, які відкриті для обслуговування пенсіонерів лише два дні на тиждень. Зрозуміло, що це призводить до постійних черг клієнтів, які змушені витратити на ці послуги зайвий час. Виникає питання: для кого ж ці відділки працюють більшу частину тижня?

Порівняльна характеристика гнучкої та жорсткої логістичної моделі ефективної діяльності галузей сфери муніципальних послуг наведена в таблиці 2.

Таблиця 2

Порівняльна характеристика гнучкої та жорсткої логістичної моделі ефективної діяльності галузей сфери муніципальних послуг

Модель	Умови застосування	Вимоги щодо обмеження ЛП ГП	Елемент моделі, що підлягає регулюванню	Способи регулювання з метою забезпечення ефективної діяльності в галузях муніципальної сфери
Гнучка	Є можливості збільшення ЛПП МТБ відповідно до ЛП ГП, який зростає	Відсутня	ЛП МТБ	Збільшити ЛП діючого об'єкта МТБ (реконструкція); збільшити кількість об'єктів МТБ з тим же ЛП (їх клонування шляхом нового будівництва)
Жорстка	Немає можливостей збільшення ЛП МТБ відповідно до ЛП ГП, який зростає	Присутня	ЛП ГП	Обмежити величину (обсяг) ГП; обмежити інтенсивність ГП; обмежити щільність ГП; обмежити час проходження ГП

Викладені вище теоретичні засади щодо застосування логістичних підходів у муніципальному менеджменті були попередньо обґрунтовані автором (з урахуванням європейського досвіду) у доповідях на інтерактивних семінарах, проведених Інститутом трансформації суспільства “Фінська модель місцевого самоврядування та можливості її застосування в Україні” (Київ, 30 червня 2006 р.) [1], “Шляхи зміцнення місцевого самоврядування: норвезький досвід та українська перспектива” (Київ, 3 листопада 2006 р.) [2]. Зокрема, були розкриті такі важливі складові муніципальної логістики, як “міська” логістика та логістика переробки відходів (“реверсивна” логістика). Актуальність розглянутих проблем, зокрема активізації участі українських муніципальних утворень у розбудові логістичних центрів, насамперед у мережі

міжнародних транспортних коридорів в Україні, була підтверджена виступом голови Вінницької обласної адміністрації О.Г. Домбровського на Українському логістичному конгресі (16–17 травня 2007 р.). Губернатор презентував проект розвитку логістичної та транспортної інфраструктури Вінницької області й запропонував українським бізнесменам взяти участь у створенні декількох потужних складських комплексів біля Вінниці та в реалізації інвестиційного проекту Аеропорт “Вінниця”. Враховуючи високий рівень транзитності території та зручне розташування (територією Вінниччини проходять транспортні магістралі зі Скандинавії на Кавказ, з Німеччини в Росію та Центральну Азію тощо), керівництво області збирається розширювати обслуговуючу інфраструктуру вздовж трас та сферу послуг з перевезення вантажів і пасажирів, що, крім іншого, забезпечить нові місця праці [8].

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

Значення реверсивної логістики, пов’язаної з переробкою відходів, для муніципальної сфери України важко переоцінити. Так, у муніципалітетах Фінляндії існує особлива ієрархія сортування сміття та цикли його переробки: перший цикл – профілактика (щоб відходи не накопичувалися і були безпечними для споживачів), другий – утилізація, третій – використання енергії, що отримується в процесі переробки сміття, четвертий – безпечне захоронення [5]. Щодо муніципалітетів України, то тут переважає звичайне вивезення сміття з міст до сміттєзвалищ, площа яких невпинно зростає (наприклад, біля Вінниці – 27 га, Ужгорода – 10 га). Про переробку сміття взагалі не йдеться, а сміттєспалювальний завод є лише у м. Київ (в планах

будівництво ще одного, оскільки сміттєзвалище під Києвом в с. Підгірці вже переповнене і створює значні екологічні проблеми для мешканців сусідніх сіл та дачних містечок). Зрозуміло, що тут потрібне дороге імпортне устаткування, кошти на придбання якого можливо отримати, розвиваючи туризм.

Для розвитку туристичної галузі ресурси має практично кожне місто України. Природа щедро наділила нашу країну природно-рекреаційними ресурсами, а складна і водночас героїчна історія України залишила по собі безліч відповідних пам'яток, пов'язаних як з видатними діячами та подіями національної історії, так і багатьох інших країн, зокрема, коли територія України входила до складу інших держав. Це дає змогу розвивати як внутрішній, так і іноземний туризм. Але для того, щоб муніципалітети змогли визначити та отримати туристичну ренту, їм попередньо необхідно провести логістичну оцінку наявних туристичних ресурсів, оскільки особливістю туристичної галузі, на відміну від інших галузей сфери послуг, є безпосередня та жорстка прив'язка до рекреаційно-туристичних ресурсів.

Значний досвід та досягнення європейських країн-сусідів України свідчать, що муніципальна логістика є новітнім та надзвичайно ефективним науково-практичним напрямом. Зокрема, це відноситься до логістики переробки відходів у містах, що набула поширення у Фінляндії, Швеції та інших країнах Західної Європи. Ще один ефективний напрям муніципальної логістики – “міська” логістика, пов'язана з вирішенням транспортних проблем великих міст, про що свідчить позитивний досвід країн-членів Європейського Союзу. Використання цих та інших міжнародних досягнень у сфері муніципальної логістики повинно стати вагомим чинником реформування та підвищення ефективності діяльності муніципальних органів в Україні.

Література

1. Смирнов І.Г. *Розвиток міської логістики як фактор ефективного муніципального менеджменту: європейська практика та українські можливості // Економічний часопис. – XXI. – 2006. – № 7–8. – С. 51–52.*
2. Смирнов І.Г. *Розвиток муніципальної логістики в Україні та можливості використання норвезького досвіду // Економічний часопис. – XXI. – 2006. – № 11–12. – С. 38–41.*
3. Мельник А.Ф., Монастирський Г.Л., Дудкіна О.П. *Муніципальний менеджмент: Навч. пос. / За ред. А.Ф. Мельник. – К.: Знання, 2006. – С.165–171.*
4. Іванов В.В., Коробова А.Н. *Муниципальное управление: Справ. пос. – М.: Инфра – М, 2006. – С. 229–325.*
5. Талвіо Ю. *Система утилізації відходів у містах Фінляндії // Фінський досвід місцевого самоврядування для українських міст / За заг. ред. О.І. Соскіна. – К.: Вид-во ІТС, 2006. – С. 44–45.*
6. Смирнов І.Г. *Логістика: просторово-територіальний вимір. – К.: Обрій, 2004. – С. 131–133.*
7. Смирнов І.Г. *Логістика послуг: концептуальні засади // Актуальні проблеми сучасних наук – 2007: Матеріали міжн. наук.-практ. конф. – Дніпропетровськ: Наука та освіта, 2007. – С. 57–60.*
8. Федоров О. *Логисты уверенно смотрят вперед // Logistics. – 2007. – № 4–5. – С. 20–21.*
9. Тушканова И. *Великим Шелковым путем // Дистрибуция и логистика. – 2007. – № 6. – С. 28–30.*