

Волощук І.А., Михайлів Г.В., Олексюк В.М.

МЕХАНІЗМИ ФОРМУВАННЯ ТА ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ ЛОГІТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ

В роботі розглянуто методологічні основи формування і розвитку регіональних транспортно-логістичних центрів, визначено доцільність їх створення. Визначено етапи розробки методики аналізу та оцінки передумов формування регіональних логістичних систем. Схематично сформовано процес розробки та реалізації логістичної стратегії регіону.

Ключові слова: *інфраструктура, логістичний центр, транспортно-логістичний центр, регіональні логістичні системи, транспортно-логістичний потенціал регіону.*

The paper considers methodological bases of formation and development of regional transport and logistics centers, defined feasibility of their creation. The stages of working out of the method of analysis and estimation of preconditions of formation of regional logistic systems are determined. Schematically formed the process of development and implementation of the logistics strategy of the region.

Key words: *infrastructure, logistics center, transport and logistics center, regional logistics systems, transport and logistics potential of the region*

Voloshchuk I.A., Mykhailiv H.V., Oleksiuk V.M.

MECHANISMS OF FORMATION AND FEATURES OF THE DEVELOPMENT OF THE LOGIC INFRASTRUCTURE SYSTEM OF THE REGION

I. Вступ. На сучасному етапі розвитку ринкової економіки для активізації розбудови транспортно-логістичної інфраструктури розвинені країни використовують різні засоби та форми забезпечення. Одним з головних елементів транспортно-логістичної інфраструктури розглядається транспортно-логістичний центр. З найбільш поширених засобів для створення та розвитку транспортно-логістичних центрів є державно-приватне партнерство як організаційно-правова форма господарювання. На сьогоднішній день держава не в змозі самотійно фінансувати подібні проекти, тому значні надії щодо фінансування розбудови логістичної інфраструктури національної мережі міжнародних транспортних коридорів України покладають на приватний

капітал. Зокрема, цьому може сприяти концесійна модель управління природними монополіями, яка останнім часом набуває все більшого розповсюдження у світі.

Сучасній Україні також необхідно розробити проект транспортної мережі міжнародних магістралей, регіональних та місцевих доріг. Чітке визначення всіх основних транспортних коридорів, їх проходження територіями областей надасть можливість регіональним органам влади формувати мережу транспортних коридорів на своїй території, враховувати ці процеси у планах соціально-економічного розвитку і своєчасно здійснювати координацію робіт із сусідніми областями, в т.ч. і з прикордонними територіями сусідніх держав. Зрозуміло, що таку роботу повинні здійснювати відповідні робочі групи за участю фахівців. Діяльність цих груп на території області слід організувати за наступною схемою. Серед структур, які здійснюватимуть найбільш значні логістичні проекти у відповідних транспортних коридорах, визначити координаторів робіт, представники яких повинні входити до складу обласної робочої групи, створеній при обласній державній адміністрації. Відповідно, керівництво обласної робочої групи має брати участь у роботі регіональних груп, що координують діяльність усіх обласних робочих груп, територіями яких проходять міжнародні транспортні коридори в Україні, а також одночасно і в міжнародних регіональних робочих групах аж до робочих груп ЄС за кожним транспортним коридором.

Слід також розглянути можливість спільного розвитку об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури із сусідніми країнами в межах міжнародних транспортних програм.

II. Постановка завдання.

Розвиток транспортної системи є запорукою інтеграції транспорту України у світову транспортну систему та формування єдиного транспортного простору. Зокрема, створення мережі транспортно-логістичних центрів уздовж МТК України приведе до перетворення їх у конкурентоспроможні транспортні коридори з відповідним збільшенням обсягів транзитних перевезень. У свою

чергу, це сприятиме зростанню виробництва, зайнятості населення в регіонах України, збільшенню доходів у бюджет, що дозволить реалізувати транзитний потенціал повною мірою.

В Україні, так і в країнах колишнього Радянського Союзу, питанням використання логістики в управлінні комплексним розвитком регіону приділяється ще недостатньо уваги: спроби дати власну інтерпретацію економічних процесів, які відбуваються в регіоні, що ґрунтуються на методології логістики, поодинокі [5, с.55-59; 2, с.123; 4, с.33-37]. Проте погоджуючись із науковцями, які доводять існування міжрегіональної конкуренції [1] та міжрегіональної інтеграції [3], вважаємо, що в умовах активізації впливу чинників міжрегіональної конкуренції та міжрегіональної інтеграції, процесів глобалізації та євроінтеграції актуальним є формування регіональної транспортно-логістичної системи з врахуванням їх спеціалізації, процесів міжрегіональної та євроінтеграції, рівня логістичного потенціалу регіону, що матиме на меті підвищення конкурентоспроможності регіону.

Визначення основних напрямків та завдань ефективного функціонування регіональних логістичних систем (РЛС) призводить до необхідності розробки методики оцінки потенціалу таких систем. Це дозволить не лише встановити рівень використання потенціалу регіону, забезпечити регіон транспортно-логістичною інфраструктурою, виявити наявні проблеми, їх причини та напрями подолання, а також визначити передумови формування РЛС в перспективі.

Під транспортно-логістичним потенціалом регіону розуміємо можливості регіону в сфері господарської діяльності, пов'язаної із забезпеченням оптимального переміщення економічних потоків регіону, забезпечення швидкого транспортування, надійного зберігання та ефективного контролю та управління за проведення всіх вищеперелічених функцій.

Процес розробки методики аналізу та оцінки передумов формування РЛС передбачає здійснення трьох етапів:

I етап: вибір мети, предмету, завдань та напрямів аналізу й оцінки

потенціалу РЛС. Метою аналізу та оцінки передумов формування РЛС є комплексний аналіз та дослідження соціально-економічного стану регіонів України, рівня їх спеціалізації, оцінка їх транспортно-логістичного потенціалу, ефективності економічних потоків, що забезпечить можливість прогнозування їхнього майбутнього стану для ефективного управління процесом формування РЛС. Відповідно, об'єктом оцінки виступає транспортно-логістичний потенціалу регіону та економічні його потоки, рівень спеціалізації та відкритості економіки регіону, а предметом – процес визначення інтегрального рівня транспортно-логістичного потенціалу регіонів держави, інтенсивності їх економічних потоків з врахуванням рівня відкритості економіки та рівня спеціалізації регіону.

II етап: аналіз даних методик аналізу та оцінки потенціалу РЛС, виявлення їх переваг та недоліків. Розглядаючи підходи до оцінки логістичного потенціалу, які існують, варто зазначити, що на сьогодні немає відокремленої методики аналізу саме потенціалу РЛС – часткові його показники аналізуються окремо як складові оцінки інвестиційного, виробничого, транзитного, інфраструктурного та ін. потенціалів регіону

III етап: розробка власної методики аналізу та оцінки передумов формування РЛС.

Щодо аналізу та оцінки економічних потоків регіону з погляду логістики, то актуальність проведення такої оцінки є очевидною. Насамперед, повноцінна інтеграція України у світовий економічний простір не можлива без впровадження у вітчизняну економіку прогресивних інструментів, а ефективність логістичного підходу в управлінні доведена зарубіжним досвідом. По-друге, розглядаючи регіону як систему, яка включає різні види потоків, що мають наскрізний характер, оцінка регіональних потоків є однією зі складових для розробки стратегії, програми або прогнозу регіонального розвитку. Однак, здійснюючи оцінку економічних потоків регіонів, варто зазначити, про такі проблеми:

- по-перше, інформаційні та фінансові потоки часто мають віртуальний

характер і відстежувати їх за допомогою традиційних моніторингових заходів практично неможливо;

- по-друге, значна частина економічних потоків перебуває в тіні;

- по-третє, офіційна статистика навіть не відстежує міжрегіональні товарні потоки. На жаль, в статистичному щорічнику України або будь-якої області, можна отримати вичерпну інформацію про їх торгівельні, інформаційні, фінансові зв'язки з будь-якою країною світу, однак відсутня інформація про такі зв'язки в межах держави. Тому для розрахунку інтегрального показника інтенсивності потоків в регіоні до уваги бралися показники, що подаються в статистичних збірниках.

Процес розробки логістичної стратегії регіону є складним та багатоаспектним процесом, тому представимо його у вигляді схеми (рис. 1).

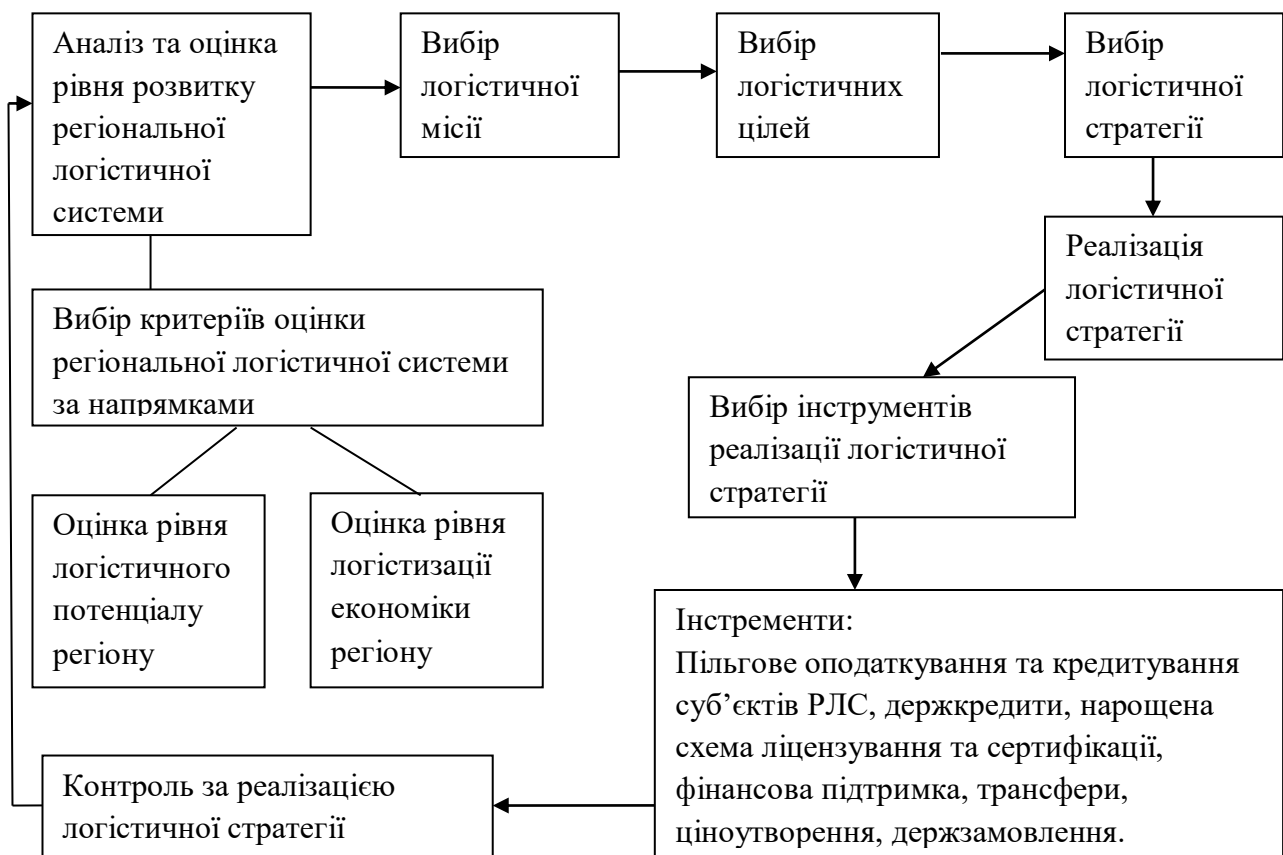


Рис. 1 Процес розробки та реалізації логістичної стратегії регіону

Передумовою вибору транспортно-логістичної стратегії регіону та вибору стратегічних пріоритетів розвитку регіональної логістичної системи є аналіз та оцінка рівня її розвитку. Аналіз та оцінка рівня розвитку регіональної

логістичної системи здійснювались за двома напрямками: аналіз та оцінка логістичного потенціалу регіону, аналіз та оцінка логістизації економіки регіону.

Регіони України, які мають надзвичайно вигідне геополітичне розташування та значний рівень логістичного потенціалу, не повністю використовують свої можливості та не залучають необхідних обсягів інвестиційних вкладень, що свідчить про нагальність розробки транспортно-логістичних стратегій розвитку регіонів залежно від наявного логістичного потенціалу та рівня логістизації їх економіки.

Логістичною місією є забезпечення високої якості життя населення регіону через підвищення ефективності функціонування регіональної логістичної системи. Це потребує знаходження та підтримки оптимального балансу взаємодії між усіма елементами регіональної логістичної системи. Логістичний потенціал регіону дає змогу реалізувати цільові орієнтири розвитку регіональної логістичної системи в рамках місії, що є стратегічним чинником в умовах посилення конкуренції. У цьому плані логістичну місію за кордоном часто трактують, як правило «7Р». Це можна перекласти як «забезпечення наявності потрібного продукту в потрібній кількості, заданій якості, в потрібному місці, у встановлений час для конкретного споживача з найкращими (мінімально можливими) затратами» [6, с.190].

Виділяють такі види логістичних стратегій залежно від рівня розвитку регіональної логістичної системи (рис. 2).

Розглянемо деякі регіони, яким притаманні вищенаведені типи логістичних стратегій.

Для Івано-Франківського регіону характерний тип *стратегія формування регіональної логістичної системи*. Основною метою цієї стратегії є створення передумов для розвитку РЛС та забезпечення логістизації економіки регіону шляхом формування системи управління матеріальними та інформаційними потоками, яка б забезпечувала доведення потрібного товару необхідної якості у необхідній кількості в обумовлені місце і час з мінімальними витратами.

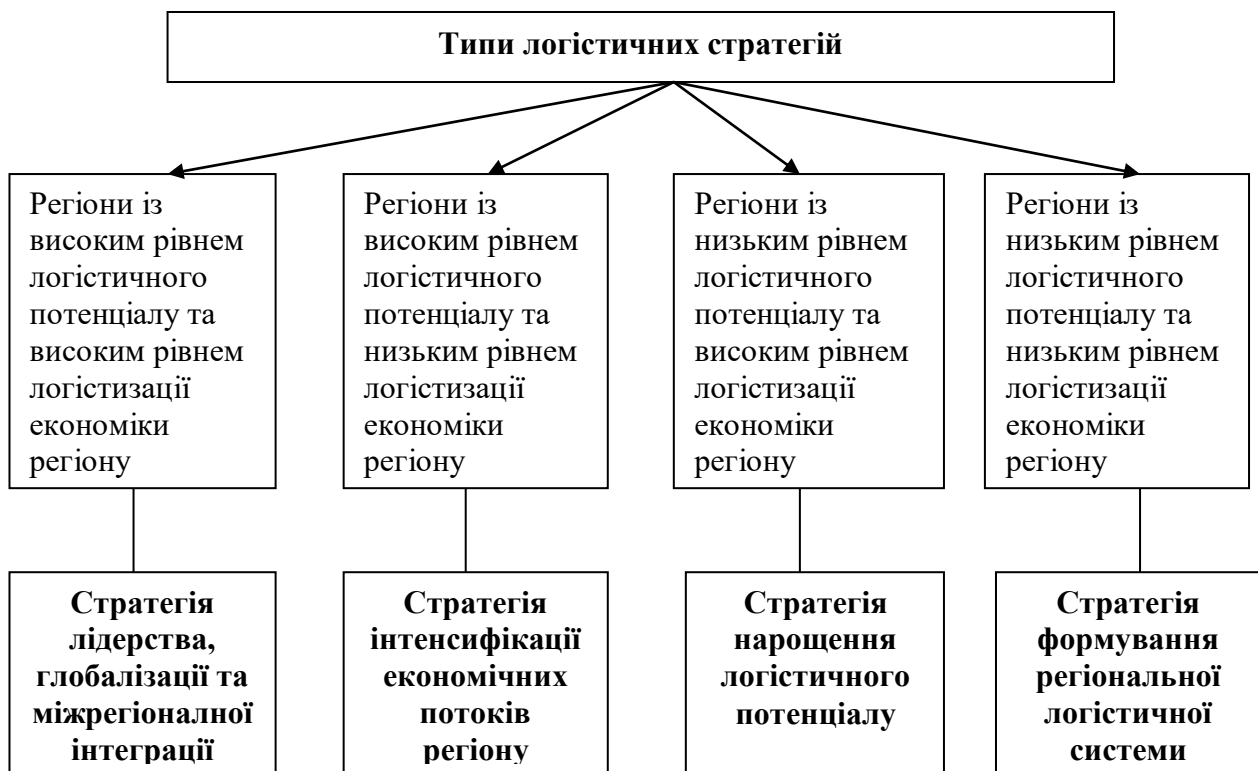


Рис. 2 Типи логістичних стратегій

Основою для формування логістичної системи повинні стати логістичні центри, які мають достатню матеріально-технічну базу, досвід організації товаропостачання, кваліфікований комерційний апарат, використовуючи при цьому можливість зниження загальних логістичних витрат, отримання відповідних знижок і відносного скорочення питомих транспортних витрат.

Важливе місце в системі реалізації цієї стратегії належить заходам, пов'язаним із мінімізацією витрат. Цього можна досягти шляхом забезпечення найбільшої ефективності потоків ресурсів: виключення виробничих відходів, мінімізація часу виконання замовлень, відмова від формування резервних запасів тощо [7, с. 90].

Заходами реалізації цієї стратегії є вибір найпростіших операцій, вдосконалення потоків інформації та матеріалів, застосування стандартних процедур та матеріалів, відмова від послідовно виконуваних операцій до паралельних, усунення «вузьких місць» та забезпечення безперебійного матеріального потоку.

Отже, реалізація цієї стратегії передбачає здійснення таких заходів:

- пошук джерел закупівлі товарів та вибрати вигідних надійних постачальників, які зможуть запропонувати конкурентоспроможніший товар (за ціною, якістю та іншими параметрами), на вигідних умовах забезпечувати їх поставку і порядок розрахунків, надавати різні послуги, що збільшують цінність товару;

- встановлення господарських зв'язків з постачальниками товарів і документально їх оформити шляхом укладання договорів поставки;

- визначення оптимального розміру партій завезення товарів, частоти та способів їх доставки, вибір найефективнішого виду (види) транспорту для перевезення товарів, розрахувати потребу в ньому, розробити маршрути доставки товарів тощо;

- налагодження оперативного контролю за виконанням договорів поставки товарів, ходом реалізації, станом наявності товарних запасів та їх оборотністю, що дасть змогу своєчасно реагувати і вносити зміни в товаропостачання;

- створення оптимальних умов для накопичення і зберігання необхідних для безперебійної торгівлі товарних запасів;

- забезпечення належного приймання і підготовку товарів до продажу.

Крім, Івано-Франківського регіону, дана стратегія характеризує і такі регіони, як: Вінницький, Рівенський, Тернопільський, Херсонський та інші регіони із низьким рівнем логістичного потенціалу та низьким рівнем логістизації економіки регіону.

Стратегія інтенсифікації економічних потоків характерна для Харківського регіону і передбачає активізацію зусиль регіональних органів влади та регіональних логістичних центрів щодо впорядкування системи руху як внутрішньорегіональними, так і міжрегіональними економічними потоками, а також ефективне управління ними.

Тут необхідно активізувати зусилля щодо впорядкування системи руху товарних потоків, організації їх концентрації та трансформування у регіональних логістичних центрах (терміналах), ефективного керування

системами управління запасами і замовленнями та забезпечення обслуговування об'єктів логістичної інфраструктури на умовах календаризації товаропостачання і оптимізації маршрутів доставки товарів.

Інформаційні потоки повинні бути присутні на усіх стадіях реалізації ланцюга поставок: попит, замовлення, стан запасів, виробництво, поставка, контроль виконання замовлень. А це означає, що повинні бути інтегровані інформаційні потоки усіх ланок логістичного ланцюга.

Отже, використання інформаційних систем дає змогу забезпечити централізацію усіх робіт з інформаційної технології в межах виробничо-збутової системи як єдиного цілого. Централізований збір і обробка інформації, забезпечення нею усіх учасників забезпечує горизонтальні зв'язки між ними. Відповідно цим досягається ефект інтеграції всіх учасників регіональної логістичної системи в єдине ціле. Централізована інформаційна система надає можливість управління різноманітними запасами, взаємозв'язками та взаємозамінністю підрозділів, що здійснюють взаємні поставки, тобто забезпечують загальний матеріальний потік.

Стратегія нарощення логістичного потенціалу (Волинський, Львівський та Закарпатський регіон) передбачає нарощення потенціалу, розвиток його логістичної інфраструктури, формування оптимальної структури економіки регіону задля забезпечення його спеціалізації та впровадження сучасних логістичних технологій управління РЛС. Логістичний потенціал регіону повинен бути спрямований на підвищення ефективності обслуговування споживачів за рахунок високої якості надання логістичних послуг, наближення їх до світових стандартів, впровадження сучасних логістичних технологій управління регіональною логістичною системою.

У межах цієї стратегії регіонам, а саме Львівському необхідно визначитись зі спеціалізацією регіону на окремих видах економічної діяльності. Для цих регіонів держави характерний низький технологічний уклад виробництва, що вимагає насамперед зміни спеціалізації регіону в напрямку розвитку наукомістких видів діяльності. Водночас основними проблемами

розвитку регіонів цієї групи є уповільнення темпів зростання виробництва, нерозвиненість ринків технологій, нематеріальних активів, відсутність повноцінної системи моніторингу, регіонального менеджменту, недосконалість внутрішньогалузевої структури виробництва тощо. Така ситуація вимагає зміни секторальної та галузевої структури економіки регіону. Основними заходами у цьому напрямі є:

- інтеграція усіх елементів регіональної логістичної системи у єдиний логістичний ланцюг;
- підвищення частки новітніх галузей, таких як виробництво електричного та електронного устаткування, машинобудування, фармацевтична, біотехнології, системи штучного інтелекту, глобальні інформаційні мережі;
- удосконалення територіальної структури економіки регіону шляхом формування «полюсів» росту, що позначиться на рівні розвитку економічних зв'язків всередині регіональної логістичної системи;
- забезпечення транспортної освоєності регіону.

Отже, запропонована стратегія передбачає формування єдиного логістичного ланцюга, який орієнтований на усі елементи регіональної логістичної системи і міститиме п'ять областей ефективності:

- зв'язок із постачальниками;
- зв'язок зі споживачами;
- технологічні процеси всередині логістичної системи;
- логістичні процеси між елементами регіональної логістичної системи;
- логістичні зв'язки між підприємствами в логістичному ланцюгу.

У цій групі регіонів можуть бути створені усі економічні передумови для формування ефективної регіональної логістичної системи, якщо спрямувати зусилля регіональних органів влади на забезпечення та розвиток спеціалізації регіону, формування розвиненої транспортної, торговельної, фінансової інфраструктур. Зокрема, фактично усі регіони держави мають належну ресурсну базу, що може слугувати для формування замкнених логістичних ланцюгів; достатній рівень інтегрованості як у міжнародному, так і в

національному економічному просторі. Однак, незважаючи на створені економічні передумови для розвитку регіональної логістичної системи, ці регіони мають низький рівень логістичного потенціалу, що унеможливило забезпечити ефективність її функціонування. У зв'язку з цим об'єктом застосування логістичного підходу має бути будь-яка діяльність, де сукупність процесів або подій, а також їх проміжних результатів має альтернативну послідовність у просторі і в часі. Тут логістика повинна охопити діяльність усіх елементів регіональної логістичної системи як на рівні окремих процесів, так і на рівні координації усіх структур, необхідно забезпечити упорядкування і розподіл продукції від виробника до кінцевого споживача, враховуючи рентабельність, результативність, продуктивність, ефективність системи загалом.

Водночас стратегія нарощення логістичного потенціалу регіону повинна бути спрямована на формування та розвиток логістичної інфраструктури регіону. У цьому напрямі важливе місце посідають інвестори, які можуть спрямувати свої інвестиції на спорудження логістичних комплексів, тобто розбудову логістичної інфраструктури, що повинні задовольнити потреби найвибагливіших споживачів. Так, нарощення логістичного потенціалу регіону передбачає наявність спеціалізованих складських приміщень з високим рівнем забезпечення устаткуванням та відповідними нормами зберігання, сортування та транспортування вантажів залежно від спеціалізації регіону. Об'єктивна необхідність у спеціально обладнаних місцях для зберігання запасів існує на усіх стадіях руху потоку, починаючи від первинного джерела сировини і закінчуючи кінцевим споживачем. Важливе місце тут займає проблема транспортування вантажів, що вимагає розбудови регіональних логістичних центрів або логістичних вузлів. Вони є свого роду центрами бізнесу, які відіграють істотну роль в управлінні товаропотоками, як вузлові центри для міжнародної торгівлі.

Отже, ця стратегія займає важливе місце в регіональній логістичній системі. На рівні регіону формування логістичної системи у межах цієї стратегії

повинно слугувати засобом подолання кризових явищ в економіці регіону, притаманних нинішньому етапу розвитку, створенню відповідної інфраструктури, розвитку міжрегіональних, міжгалузевих та міжнародних зв'язків, комплексному раціональному використанню, фінансових, матеріальних, інформаційних потоків.

Львівщина має достатньо добре розвинуту інфраструктуру з домінуючою роллю в ній міста Львова як головного економічного, транспортного і культурного центру. Відносно високої якості є інформаційно-телекомунікаційні мережі, розгалужена транспортна інфраструктура. Проте, загалом, наявна інфраструктура не відповідає стандартам сучасної економіки. Особливо це стосується сфери комунальних послуг та якості доріг. Необхідні радикальні рішення та значні ресурси для виправлення ситуації.

Серед інструментів реалізації вищезапропонованих стратегій доцільно виділити такі, як тарифне та нетарифне регулювання, фінансова підтримка, фінансово-бюджетне регулювання, цінова політика, ліцензування та сертифікація логістичних послуг, конкурсний розподіл замовлень тощо.

Контроль реалізації стратегії повинен здійснюватись за попередньо обраними критеріями оцінки. Процес контролю полягає у постійному або періодичному порівнянні заданих (базових) характеристик та параметрів до поточних значень цих параметрів. Контроль дає змогу оцінити рівень виконання замовлень, дистрибуції, виробництва продукції тощо. Він уможлиблює відстежити те, наскільки ефективно виконуються поставлені завдання, основним із яких є оптимізація потоків регіональної логістичної системи.

Транспорт, як найважливіший інфраструктурний елемент економіки України є необхідною умовою розвитку її господарського комплексу так як, забезпечує постійний та суттєвий ріст мобільності населення, оптимізує рух товарів, сприяє росту продуктивності праці, залученню інвестицій і, тим самим, визначає перспективи розвитку кожного регіону.

Підвищення транзитного потенціалу регіону передбачає створення

сучасної інформаційної системи супроводження переміщення капіталів, робочої сили та товарів через територію України на Північ і Схід та у зворотному напрямку. На швидкість та економічну ефективність для бізнесу цього переміщення в сучасних умовах впливає розмір транзакційних витрат, скорочення яких має вирішальний вплив на прийняття рішень щодо вибору транзитних шляхів.

Процеси розвитку національних господарств у контексті глобалізації та регіоналізації посилюють увагу до транспортної інфраструктури в економічних дослідженнях. Водночас провідними сучасними світовими тенденціями на транспорті є перехід на логістичні технології роботи та виникнення як в концептуальній, так і практичній площині міжнародних транспортних коридорів (МТК) для перевезення вантажів і пасажирів, які проходять через декілька країн, регіонів, континентів.

IV. Висновки. Підсумовуючи вищезазначене можемо стверджувати, що особливість формування розвитку регіональної системи транспортно-логістичної інфраструктури залежить від специфіки регіону, його транспортно-логістичного потенціалу. Основних напрямів стратегії формування та розвитку транспортно-логістичної інфраструктури з врахуванням розвитку регіонального транспортно-логістичного центру – як основного елемента загальної транспортно-логістичної системи регіону.

Розвиток транспортної системи є важливою умовою інтеграції транспорту України у світову транспортну систему з метою формування єдиного транспортного простору.

В умовах активізації впливу чинників міжрегіональної конкуренції та міжрегіональної інтеграції, процесів глобалізації та євроінтеграції актуальним є формування регіональної транспортно-логістичної системи з врахуванням її спеціалізації, процесів міжрегіональної та євроінтеграції, рівня логістичного потенціалу регіону, що матиме на меті підвищення конкурентоспроможності регіону.

1. Ковальська Л.Л. Оцінка конкурентоспроможності регіону та механізми її підвищення: Монографія. – Луцьк: Надстрия, 2007. – 420 с.
2. Основы логистики: Учебное пособие/Под ред. Л.Б.Миротина, В.И.Сергеева.– М.: ИНФРА-М,2000. – 200 с.
3. Прокофьева Т.А., Лопаткин О.М. Экономические предпосылки создания интегрированных транспортно-распределительных систем // Бюллетень транспортной информации. - 2003. - №2-3. - С. 18-25.
4. Сергеев В. И. и др. Глобальные логистические системы: Учеб. пособие / В.И. Сергеев, А.А. Кизим, П.А. Эльяшевич; Под общ. ред. В.И. Сергеева. - СПб.: Издательский дом "Бизнес-пресса", 2001. - 240 с.
5. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе: Учебник. –М.:ИНФРА-М,2001. – 608с.
6. Смирчинський В.В. Логістичний менеджмент державних закупівель. Теоретико-правовий та методологічний аспект: Наукове видання. – Тернопіль: Карт-бланш, 2004. – 390 с.
7. Тридід О.М., Таньков К.М. Логістичний менеджмент: Навчальний посібник / За ред. д-ра екон. наук, проф. О.М. Тридіда. - Х.: ВД «Інжек», 2005. - 224 с.

1. Kovalska L. L. Assessment of the region's competitiveness and mechanisms for its improvement: Monograph. - Lutsk: Nadstrya, 2007. - 420 p
2. Fundamentals of Logistics: Textbook / Ed. L. B. Mirotin, V.I. Sergeeva .- M .: INFRA-M, 2000. - 200 s.
3. Prokofeva T.A., Lopatkin O.M. Economic prerequisites for the creation of integrated transport and distribution systems // Bulletin of transport information. - 2003. - No. 2-3. - P. 18-25.
4. Sergeev V. I., et al. Global Logistics Systems: Textbook. manual / VI Sergeev, AA Kizim, P.A. Elyashevich; By common. Ed. YOU. Sergeeva - SPb .: Publishing House "Business Press", 2001. - 240 p.
5. Sergeev V.I. Logistics in business: Nauchny. -M .: INFRA-M, 2001. - 608s.
6. Smirichynsky V.V. Logistics Management of Public Procurement. Theoretical-legal and methodological aspect: Scientific publication. - Ternopil: Carte Blanche, 2004. - 390 p.
7. Tridid O. M., Tankov K. M. Logistics Management: Textbook / Ed. Dr. Econ. Sciences, prof. OHM. Tridida - Kh. VD "Inzhek", 2005 - 224 pp.