УДК 338.47:656

**Корнієцький О.В.**
*кандидат економічних наук,*
*декан*
*Миколаївського факультету морського та річкового транспорту*
*Київської державної академії водного транспорту*
*імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного*

# КОНЦЕПЦІЯ ЛОГІСТИЧНОГО УПРАВЛІННЯ РЕГІОНАЛЬНИМИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИМИ СИСТЕМАМИ УКРАЇНИ

У статті розглянуто найбільшу системоутворюючу транспортну базу галузей, що має тісні зв'язки з усіма галузями економіки й соціальної сфери. У країні створена й у цілому стійко функціонує сучасна транспортна система, що є найважливішою складовою частиною виробничої й соціальної інфраструктури, що забезпечує потреби національної економіки й населення в транспортних послугах, територіальну цілісність, економічну й геополітичну безпеку країни. У цілому розглянуто потреби економіки в транспортних послугах. Разом з тим вирішення питань подальшого розвитку інфраструктури й основних засобів транспортного комплексу потребує інвестиційної підтримки з боку держави й приватного сектора.

**Ключові слова:** транспортний кластер, транспортно-розподільна система, вантажопереробні системи, ринок логістичних послуг, складські послуги, ринкові механізми, транспортно-логістична система, логістичні центри.

**Корниецкий А.В. КОНЦЕПЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫМИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИМИ СИСТЕМАМИ УКРАИНЫ**

В статье рассмотрена наибольшая системообразующая транспортная база отраслей, имеющая тесные связи со всеми отраслями экономики и социальной сферы. В стране создана и в целом устойчиво функционирует современная транспортная система, являющаяся важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры, обеспечивающей потребности национальной экономики и населения в транспортных услугах, территориальную целостность, экономическую и геополитическую безопасность страны. В целом рассмотрено потребности экономики в транспортных услугах. Вместе с тем решение вопросов дальнейшего развития инфраструктуры и основных средств транспортного комплекса требует инвестиционной поддержки со стороны государства и частного сектора.

**Ключевые слова:** транспортный кластер, транспортно-распределительная система, грузоперерабатывающие системы, рынок логистических услуг, складские услуги, рыночные механизмы, транспортно-логистическая система, логистические центры.

**Kornietskiy A.V. CONCEPT OF LOGISTIC MANAGEMENT REGIONAL TRANSPORT LOGISTICS SYSTEMS UKRAINE**

In the article the largest transport systems, forming the base areas, which has close links with all sectors of economy and social sphere. The country established and generally stable functioning modern transportation system, which is an important part of industrial and social infrastructure that satisfies the needs of the national economy and population in transport services, territorial integrity, economic and geopolitical security. In general, considered the needs of the economy in transport services. However, issues of further development of the infrastructure and fixed assets investment of the transport sector needs support from the state and the private sector.

**Keywords:** transport cluster, transport and distribution system, processing of goods system, logistics services market, warehousing services, market mechanisms, transport and logistics system, logistics centers.

**Постановка проблеми.** У транспортному комплексі накопичений цілий ряд проблем, які вимагають термінового вирішення. До їх числа, на наш погляд, належать: існування обмежень для росту обсягів транзитних вантажних перевезень, обумовлених дефіцитом сучасних типів рухомого складу, відсутністю сучасних транспортно-логістичних центрів, наявністю відомчих, технологічних, організаційно-правових бар'єрів при прийманні й передачі транзитних вантажів під час портових, митних і прикордонних процедур; нерозвиненість ринку послуг на транспорті, недосконалість форм і методів державного регулювання.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідження в сфері логістики таких вчених, як Д. Бенсон, С. Гриненко, В. Демиденко, А. Кальченко, А. Лизан, В. Медведєв, Р. Сумец, С. Шередага, дозволяють відзначити, що основною тенденцією розвитку транспортно-логістичних систем є регіоналізація й інтеграція, що проявляється як на рівні однієї країни, так і в міжнародному масштабі. Тому дана тема ще набагато ширше розглядається та розробляється в подальших дослідженнях.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Розробка послідовних операцій для логістичного управління регіональних транспортно-логістичних систем нашої країни в транспортній промисловості.

**Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.** Особливий інтерес в умовах сучасного етапу розвитку ринку транспортних послуг в Україні представляє формування інтегрованих транспортно-розподільних систем у регіональному й міжрегіональному розрізах, що забезпечує координовану взаємодію регіонів у складі єдиного економічного простору країни. Їх функціонування засноване на застосуванні сучасних логістичних технологій організації вантажо- і товароруху, до яких належать контейнерні й контрейлерні транспортно-технологічні системи, логістичні технології just in time (точно в строк) і «від дверей до дверей»; технології організації транспортно-розподільного процесу через мережу вантажних терміналів, на яких відбувається накопичення й переробка вантажів, сервісне обслуговування товарних потоків і доставка товару кінцевому споживачеві [1].

Проблема розвитку вантажопереробних терміналів, потреба в яких в цей час різко зросла, зокрема, мультимодальних термінальних комплексів, на державному рівні в Україні була поставлена порівняно недавно. За наявними оцінками, існуюча база для перевезень дрібно-партійних вантажів і контейнерів у міжміському повідомленні задовольняє тепер не більше 30% потреби [2]. Одночасно відбувається швидке збільшення обсягів контейнерних перевезень, які за десять останніх років виросли більше ніж у три рази.

Реалізація цієї програми повинна здійснюватися в кілька етапів.

На першому етапі необхідне проведення комплексу перед інвестиційних і передпроектних досліджень і розробок, формування інноваційної системи, а також створення необхідної правової бази для стимулювання реалізації програми.

На другому етапі повинна бути реалізована серія пілот-проектів термінальної системи, розпочатися будівництво нових і реконструкція існуючих терміналів і інших об'єктів транспортно-експедиційної інфраструктури, фінансованих новоутвореними в рамках програми інвестиційними структурами за участю іноземних інвесторів. Одночасно повинні розгорнутися роботи з розвитку спеціалізованих систем зв'язку й інформаційних систем.

На третьому етапі варто розгорнути спорудження терміналів різного призначення, в основному за рахунок коштів комерційних структур, і поступове об'єднання об'єктів термінальної системи в єдиний транспортно-логістичний комплекс.

З погляду світового досвіду й сучасних тенденцій розвитку глобального ринку логістичних послуг Україна перебуває на початковому етапі формування й консолідації галузі, істотно поступаючись західним країнам як по якості, так і по комплексності послуг, надаваних національними транспортно-логістичними компаніями [3].

У той же час сектор транспортно-експедиційної діяльності досить швидко розвивається. Практика й аналіз різних джерел показують, що всі елементи ринку вантажоперевезення, транспортно-експедиторських послуг, складування й дистрибуції, управлінської логістики є.

У даний момент в Україні якісний логістичний сервіс у сфері зберігання, по суті, відсутній. Однак сегмент складських і дистриб'юторських послуг розвивається високими темпами. По оцінках фахівців, прогнозований ріст ринку складських послуг становить 25–30% [4].

По розрахунках, потреба Причорноморського регіону України в складських приміщеннях в 2010 р. склала 6,2 млн. кв. м (табл. 1). Співвідношення пропозиції та попиту по Україні становить 0,84. Фактично ми маємо 5,2 млн. кв. м складських приміщень торговельних підприємств, з яких 2% – склади класу А (сучасні професійні склади), 13% – склади класу В (напівпрофесійні склади) і більше 85% – непристосовані склади класу С.

Подібні об'єкти не відповідають міжнародним вимогам і не можуть забезпечити необхідні умови надання комплексу сучасних логістичних послуг.

Зміна форм власності й структурних перетворень на транспорті неминуче спричинили необхідність використання ринкових механізмів. Це вимагає розробки механізмів поєднання державного й ринкового управління транспортом у регіоні, де, на наш погляд, особливе місце повинні займати логістика й кластер як організаційно-економічні методи, що дозволяють оптимізувати потокові процеси в галузі й підвищити

Таблиця 1

**Розрахунок потреби й співвідношення пропозиції та попиту в складських приміщеннях по Причорноморському регіоні України (за даними 2010 р.)**

| | Потреба в складських площах, тис. кв. м | Фактична наявність корисних площ складських приміщень підприємств торгівлі, тис. кв. м | Абсолютне відхилення пропозиції над попитом | Співвідношення пропозиції та попиту |
|---|---|---|---|---|
| Причорноморський регіон | 6269,60 | 5273,20 | -996,40 | 0,84 |
| у т. ч. області | | | | |
| Одеська | 916,84 | 437,1 | -479,74 | 1,17 |
| Херсонська | 410,00 | 193,80 | -216,20 | 0,47 |
| Миколаївська | 942,60 | 246,80 | -695,80 | 0,26 |
| АР Крим | 537,96 | 755,50 | 217,54 | 1,40 |

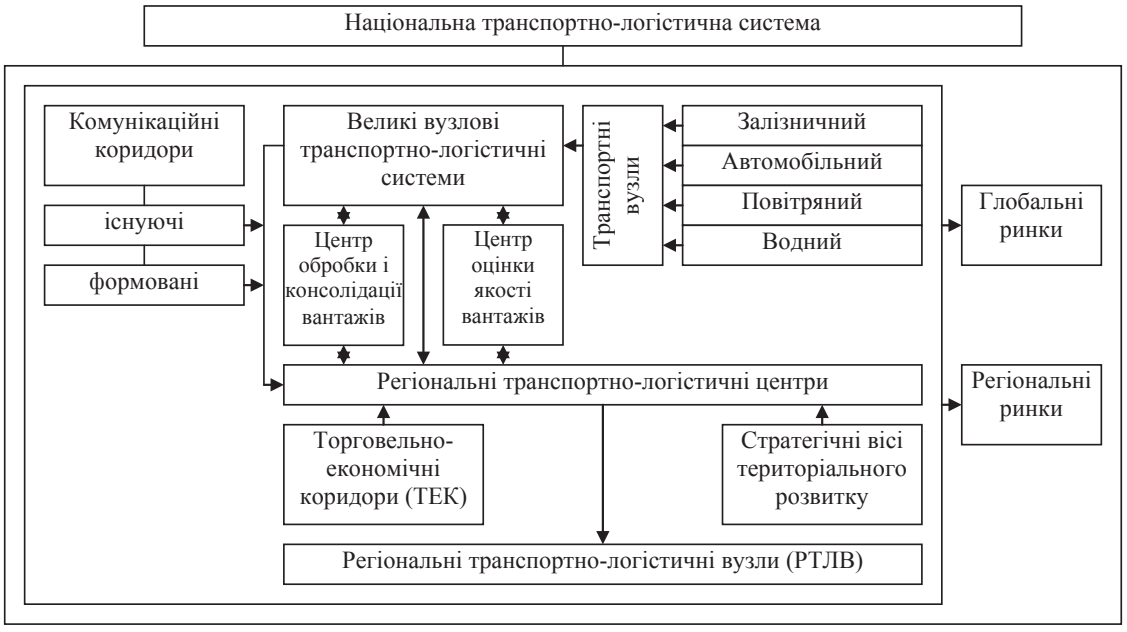


**Рис. 1. Організаційно-функціональна структура транспортно-логістичної системи**

рівень конкурентоспроможності регіонів і країни в цілому.

Аналіз управління транспортним комплексом країни [5; 6] показує, що структурні підрозділи центральних і місцевих державних органів у сфері транспорту не охоплені або слабо охоплені логістичними перетвореннями. Із цієї причини доцільно створити Департамент логістики й координації транспортних потоків.

Транспортно-логістичні системи необхідно формувати в транспортних вузлах, з огляду на транспортну стратегію й Концепцію розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період і до 2030 р. (рис. 1).

Основний акцент потрібно робити на диференціацію транспортних вузлів з відповідним розмежуванням виконуваних ними функцій, а також зон впливу (зон обслуговування) на мультимодальні транспортні вузли міжнародного, державного і регіонального (міжрегіонального) рівнів.

Представляється правомірним і обґрунтованим створення в загальносітьових транспортних вузлах мультимодальних транспортно-логістичних центрів і формування на їх основі регіональних і міжрегіональних транспортно-логістичних систем. Такі регіональні транспортно-логістичні системи в цей час формуються в транспортних вузлах Причорноморського регіону.

Теоретичний аналіз показує, що починаючи із середини 1990-х років у світовій практиці домінує концепція інтегрованої логістики [7].

На інтегральній парадигмі логістики засноване формування регіональних логістичних транспортно-розподільних систем. Створення логістичних центрів (ЛЦ) є єдиним підходом до моделі ефективних регіональних транспортно-логістичних систем, успішно підтверджених у країнах Заходу.

Формування й розвиток оптимальної системи (мережі) ЛЦ на території України буде відігравати важливу роль в економічному рості регіонів.

Існуючі ЛЦ досить різноманітні. Прийнято розглядати два типи ЛЦ залежно від рівня функціонування – це логістичні центри фірм (або мікро-ЛЦ) і територіальні, також називані регіональними або макрологістичними центрами.

З огляду на специфіку функціонування, пропонується наступна класифікація транспортно-логістичних центрів: по функції розподілу – міжнародний, регіональний, оптовий, збутовий, транзитний; по функції транспортування – транспортний термінал, унімодальний термінал, інтермодальний термінал, мультимодальний термінал та ін.; по видах транспорту; по об'єктно-функціональних ознаках – одногалузевий, міжгалузевий; по перевазі одиничної функції – вантажний (навалочних вантажів, контейнерних вантажів, насипних товарів, не впакованих або впакованих у контейнери), пасажирський; по видах надаваних послуг – із частковим і комплексним транспортно-логістичним обслуговуванням; по видах управління супутніми потоками в процесі руху товарів – інформаційно-аналітичний, фінансовий, сервісний, ЛЦ трудових ресурсів; по реалізованих логістичних функціях – матеріально-технічного забезпечення, виробничий, потранспортний, розподільний, консалтинговий; з поєднанням декількох функцій – «наскрізний» ЛЦ, «вантажні села» [8].

Функціонуючі ЛЦ можуть поєднати в собі декілька класифікаційних ознак, що визначають масштаб і специфіку діяльності. Багатофункціональні ЛЦ покликані управляти сукупністю всіх потокових процесів, що виникають у межах логістичної системи, а також між логістичною системою й зовнішнім середовищем.

З огляду на необхідність і значимість ефективного управління товарними потоками й беручи до уваги вищенаведені класифікаційні ознаки, на нашу думку, у ролі інтегратора й координатора всіх соціально-економічних процесів, що протікають у системі міжрегіонального товарообміну, повинен виступати багатофункціональний міжрегіональний логістичний центр.

Концепція логістичного управління формуванням і розвитком регіональних транспортно-логістичних систем спрямована на інтеграцію учасників системи вантажо- і товароруху на основі встановлення між ними взаємовигідних партнерських відносин при одночасному забезпеченні їх зацікавленості в досягненні кінцевої мети функціонування системи – максимальному задоволенні запитів споживчого ринку в товарах і послугах при мінімізації сукупних витрат.

В останнє десятиліття в соціально-економічному розвитку регіонів України спостерігаються наступні тенденції: нерівномірність і значна диференціація соціально-економічного розвитку регіонів; ріст обсягу торгівлі випереджає економічний розвиток; розширення обсягів, географії й видів перевезень, зокрема, контейнерних перевезень; збільшення взаємної торгівлі між країнами СНД і далекого зарубіжжя; наростання проблем із пропускною здатністю в транспортних коридорах; низька конкурентоспроможність регіонів [9].

Існують наступні проблеми:

- недосконалість системи терминально-логістичних комплексів. Створення логістичних комплексів носить випадковий характер. Як наслідок, вони практично не впливають на якість транспортних послуг;

- обмежений перелік послуг транспортно-логістичного комплексу, вузьке коло клієнтів, відсутність їх виходу на магістральні лінії транспортних коридорів, а іноді й на залізничну мережу;

- відсутність у чиновників розуміння суті й значення логістичних процесів [10].

**Висновки з даного дослідження.** З огляду на вищевикладене, регіональна транспортна політика повинна бути спрямована насамперед на:

- модернізацію й розвиток транспортної інфраструктури. Це означає комплексний розвиток транспорту, впровадження прогресивних технологій і транспортно-логістичного сервісу, що відповідає міжнародним стандартам. Першочергові заходи – модернізація й будівництво великих портових комплексів, терміналів і логістичних транспортно-розподільних центрів у мультимодальних транспортних вузлах, розташованих у зоні тяжіння до міжнародних транспортних коридорів;

- створення організаційно-економічних, фінансових і нормативно-правових механізмів для залучення великих інвестицій, необхідних для формування опорного каркаса транспортної мережі.

Виділені регіональні аспекти й проблеми розвитку транспортного комплексу вимагають теоретичного пророблення питань формування транспортно-логістичного кластера.

Все це висуває необхідність створення на території країни мережі регіональних транспортно-логістичних систем і кластерів з подальшою трансформацією їх у єдину інтегровану державну транспортно-логістичну систему.

**БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:**

1. Контейнерная перевалка Украины // Логистика: проблемы и решения. – 2008. – № 2. – С. 26.
2. Транспортная логистика, авиа- и морские перевозки. Частный торговый сектор Украины // Логистика: проблемы и решения. – 2006. – № 2. – С. 12–18.
3. Гриценко С.Г. Стратегія випереджального розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні / С.Г. Гриценко // Маркетинг в Україні. – 2007. – № 10. – С. 35–37.
4. Ковтун В. Вечный вопрос перевозок: стратегия, тактика, операционное видение / В. Ковтун // Дистрибуция и логистика. – 2007. – № 10. – С. 24–25.
5. Бузовський Є.А. Високоефективне використання транспорту АПК / Є.А. Бузовський, В.Г. Василенко. – К. : Урожай, 1989. – 144 с.
6. Зорге У. Ключевые моменты логистики / У. Зорге // Дистрибуция и логистика. – 2005.– № 6. – С. 12–15.
7. Барабаш О. Транспортный арбитр: независимая экспертиза товаров и оценка перевозимых продуктов / О. Барабаш // Дистрибуция и логистика. – 2006. – № 2. – С. 32–37.
8. Самохина Т. Универсальное траспортное средство (спецконтейнеры для перевозки грузов) / Т. Самохина // Дистрибуция и логистика. – 2006. – № 9. – С. 52–56.
9. Транспортная логистика // Логистика: проблемы и решения. – 2006. – № 1. – С. 11–16.
10. Комарницький І.М. Механізми формування логістичних центрів / [І.М. Комарницький, Н.С. Питуляк, І.В. Когут] // Вісн. нац. ун-ту «Львівська політехніка»: проблеми економіки та управління. – Л., 2007. – № 582. – С. 190–196.

УДК 005.334:330.322:005.412

**Крилов Д.В.**
*докторант*
*Запорізького національного університету*

# ІНВЕСТИЦІЙНІ РИЗИКИ В ПРОЦЕСІ РОЗВИТКУ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ РЕАЛІЗАЦІЇ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЕКТІВ НА ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

У статті досліджено економічну природу ризиків промислових підприємств, виокремлено його з фінансового ризику. Доведено, що ринкова економіка, функціонування якої будується на конкуренції і комерційній таємниці, вже тому не може надати всю необхідну інформацію для прийняття точного рішення. Виявлено, що невизначеність існує в формі незнання всього того, що може вплинути на результати діяльності окремого промислового підприємства. Тому автором класифіковано ризики реалізації інвестиційних проектів за різними ознаками, які залежать від внутрішнього і зовнішнього середовищ. Рішення про інвестування завжди приймається в конкретний момент, коли зі всіх можливих варіантів вибирається найбільш ефективний. Але в ході здійснення вкладень виявляється, що змінилися внутрішні або зовнішні обставини, які створили нові умови на ринку, і виникають більш ефективні варіанти вкладень. Тому автором охарактеризовано внутрішні і зовнішні ризики реалізації інвестиційних проектів промисловими підприємствами. Запропоновано управління ризиками реалізації інвестиційних проектів вважати невід'ємною складовою організаційно-економічного механізму реалізації інвестиційних проектів на промислових підприємствах. Встановлено, що ефективність інвестицій залежить від безлічі факторів, в тому числі – від фактора ризику, оскільки рішення інвестиційного характеру зазвичай приймаються в умовах невизначеності.

**Ключові слова:** інвестиційний ризик, механізм, методи, втрата, витрати, стійкість, результат, невизначеність, планування, зовнішні фактори, причини, рішення, спад, проекти.

**Крылов Д.В. ИНВЕСТИЦИОННЫЕ РИСКИ В ПРОЦЕССЕ РАЗВИТИЯ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ НА ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ**

В статье исследована экономическая природа рисков промышленных предприятий, выделение ее с финансового риска. Доказано, что рыночная экономика, функционирование которой строится на конкуренции и коммерческой тайне, уже поэтому не может предоставить всю необходимую информацию для принятия точного решения. Выявлено, что неопределенность существует в форме незнания всего того, что может повлиять на результаты деятельности отдельного промышленного предприятия. Поэтому автором классифицированы риски реализации инвестиционных проектов по различным признакам, которые зависят от внутренней и внешней среды. Решение об инвестировании всегда принимается в конкретный момент, когда из всех возможных вариантов выбирается наиболее эффективный. Но в ходе осуществления вложений оказывается, что изменились внутренние или внешние обстоятельства, которые создали новые условия на рынке, и возникают более эффективные варианты вложений. Поэтому автором охарактеризованы внутренние и внешние риски реализации инвестиционных проектов промышленными предприятиями. Предложено управление рисками реализации инвестиционных проектов считать неотъемлемой составляющей организационно-экономического механизма реализации инвестиционных проектов на промышленных предприятиях. Установлено, что эффективность инвестиций зависит от множества факторов, в том числе от фактора риска, поскольку решения инвестиционного характера обычно принимаются в условиях неопределенности.

**Ключевые слова:** инвестиционный риск, механизм, методы, потеря, расходы, устойчивость, результат, неопределенность, планирование, внешние факторы, причины, ришенняспад, спад, проекты.

**Krylov D.V. INVESTMENT RISKS IN THE DEVELOPMENT OF ORGANIZATIONAL ECONOMIC MECHANISM OF INVESTMENT PROJECTSIN INDUSTRIAL ENTERPRISES**

The economic nature of the risks of industrial enterprises, singled him out of financial risk. It is proved that the market economy, the operation of which is based on competition and trade secrets, simply because it can not provide all the necessary information to make accurate decisions. Revealed that uncertainty exists as the ignorance of all that may affect the performance of individual industrial enterprise. Therefore, the authors classified Risks of investment projects on various grounds, which depend on the internal and external environment. The decision to invest is always taken at a particular time when all of the options selected most effective.