

У статті наведено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукового завдання засад формування системи логістичного обслуговування пасажирів в ланцюгу постачань, що сприятиме підвищенню рівня конкурентоспроможності, ділової активності, ефективності та результативності функціонування транспортних підприємств, залучених до співпраці в ланцюгу поставок.

Література

1. Гірна О.Б., Кобилюх О.Я., Хтей Н.І. Формування корисностей в ланцюгу поставок на основі ринкової пропозиції // Вісник Нац. ун-ту “Львівська політехніка” “Логістика”. – 2006. – №552. – С. 17 – 23.
2. Смірнов І.Г. Логістика туризму: Навч. посіб. – К.: Знання, 2009. – 444с.
3. Марценюк В.В. Логістичне управління на ринку транспортних послуг. // Прометей – К., 2006. – 212с..
4. Хтей Н.І. Обґрунтування оптимального рівня та розроблення стандартів логістичного обслуговування клієнтів в ланцюгу поставок // Регіональний збірник наукових праць з економіки № 1(19). –: ІЕПД НАН України, ДЕГІ, 2006. – С. 207 – 212.

УДК 658.784

ЛОГІСТИЧНІ ЦЕНТРИ ЯК ВАЖЛИВА СКЛАДОВА В СИСТЕМІ РИНКОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Горбенко О.В., кандидат економічних наук

Вступ. Останнім часом багато уваги приділяється питанню забезпечення підприємств складськими площами. Спираючись на дослідження поважних консалтингових та девелоперських агенцій, легко зробити висновок про постійне щорічне зростання запитів з боку зокрема торговельних підприємств на якісні складські комплекси.

Втім світова фінансова криза 2008 року дещо зменшила запити на подібну нерухомість та практично зупинила добудову заявлених проектів [1]. Перед підприємствами-замовниками, чи то торговельні підприємства, чи то промислово-фінансові холдинги, постало питання як фізичного забезпечення грошовими коштами закінчення проектів, так і питання самої доцільності закінчення проектів за нових обставин покупної спроможності кінцевих споживачів.

Адже поки ринкові показники мали щорічне зростання, питання доцільності побудови нових або переобладнання вже існуючих комплексів не мало такого гострого значення. Ставки оренди за зберігання на складах постійно зростали, покупна спроможність споживачів збільшувалась не лише в Центральному регіоні держави, але й по всій її території. Термін окупності проекту побудови складського комплексу для торговельного підприємства оцінювався у 5 – 8 років. Для порівняння той же показник для торговельно-розважальних комплексів або офісних приміщень перебував на рівні 2 – 4 років.

Відповідно «п'ятирічка» для інвестування не вважалась невідомим терміном. До того ж інститут кредитування набрав таких обертів, що на момент кризи лізингова компанія UniCreditLising навіть планувала презентувати нову послугу – побудову складських приміщень у лізинг під конкретного замовника [2].

Проте, фінансова криза призупинила дані програми, поставив перед ринком (у обличчі інвесторів, власників підприємств) питання самої логічності рішень (Теорія насиченості ринку), поміркованості і зваженості щодо прийняття ризиків, та доцільності проектів в контексті розвинутості інфраструктури певних регіонів (Закон Рейлі роздрібною гравітації).

Останнє питання на думку автора потребує більшого вивчення з боку аналізу існуючих закономірностей у зв'язці «тип логістичного центру – елементи, що його характеризують», виявлення кореляції між ними і надання рекомендацій для побудови моделей по оцінюванню потенціалу (наприклад, ефективності діяльності) логістичного центру відповідно до основних елементів впливу на його діяльність (радіус співпраці, загальна площа, місце дислокації тощо).

Постановка проблематики. В залежності від призначення складського комплексу формується і його функціонал, а відтак технологія обробки вантажу та інформації, техніка та програма забезпечення, зонування приміщення, кількість працюючих.

Наразі [3] стрімкого розвитку зазнали підприємства оптової та роздрібною торгівлі, а також

логістичні провайдери, переслідуючи стратегію розміщення поблизу ринків збуту продукції. Проте у багатьох випадках подібні рішення приймалися з огляду на наявність приміщень відповідного стану, та / або транспортних мереж поряд. Показник концентрації платоспроможного населення, з урахуванням прогнозу розвитку певного регіону, обирався як щось само собою зрозуміле і якісні дослідження цього питання не проводилися.

Проте необхідно наголосити, що зміни у демографічній карті населення, концентрації виробничої бази та умовний поділ регіонів країни за функціональними ознаками, як-то Київ та області – адміністративний центр, Схід – важка промисловість, Захід – виробництво, Південь – туристичні, торговельні послуги. До цього додається «транзитність» держави як такої [4]. Відповідно сліпе використання існуючих складських приміщень, до того ж у неналежному стані, призведе до зменшення потенціалу як підприємств – з боку приватних інвестицій у дані підприємства, так і регіонів – з боку держави.

Отже, автор вбачає проблематику питання у недостатньому дослідженні факторів впливу на потенціал складських комплексів. Як наслідок збільшення ризиків за проектами інвестування та некоректна оцінка витрат та вигод. Це потребує вивчення теорій (моделей на їх основі) по дислокації складських комплексів, переосмислення загальних принципів, удосконалення та / або розробки моделей з урахуванням нових факторів в розрізі теперішнього часу та на перспективу.

Аналіз останніх досліджень питання. Питання визначення місця дислокації складського комплексу досліджується протягом декількох століть, кожне з яких вносить власні корективи з огляду на рівень розвитку економіки, загальні структурні зрушення, стратегічну політику держав тощо.

У сучасній науковій літературі, присвяченій питанням складування, визначення місця розташування складського комплексу (СК), наводять підходи з огляду на стратегічні орієнтири підприємства [5], із застосуванням методів, відомих як визначення центру ваги, та інших.

Втім, проведений аналіз наукових джерел засвідчив, що дане питання корінням уходить до основ економічної географії. Майже всі відомі нам до сьогодні методи вирішення цього завдання базуються на аналітичній базі та головних положеннях саме цієї галузі знань.

Необхідно зазначити також, що економічна географія мала безліч напрямків [6], які мали паралельний розвиток і базували власні принципи з неодмінним урахуванням стратегії конкретної держави, її економічних та інших (іноді, політичних) важелів впливу, розвитку інфраструктури.

Загалом відокремилось 6 самостійних напрямків або ж шкіл: Теорія штандарта, Школа просторового аналізу, Галузево-статистична школа, Радянська районна школа, Теорії регіонального росту, «Нова» економічна географія.

Проте всі вони об'єднані одним стрижнем – економічною географією (ЕГ), яка офіційного напрямку набула завдяки М. М. Баранському, який пов'язав адміністративне управління з господарством. Сам же термін з'явився у 1751 році у Росії. Батьком його був М.В. Ломоносов, який на той час очолював географічний департамент Російської Федерації.

Відомо, що до середини 60-х рр. минулого століття переважав суто виробничий підхід, у 70-80-х рр. - урбанізація, формування мережі міст, посилює соціальну складову. Таким чином відбувалася трансформація ЕГ в соціально-економічну географію (СЕГ).

Звідси перші закономірності. Оскільки протягом тривалого часу увага економіко-географів концентрувалася насамперед на закономірностях, умовах та особливостях територіального розміщення матеріального виробництва, то звідси беруть основи організації логістичної інфраструктури, пов'язаної зокрема з забезпеченістю транспортною мережею.

Дещо пізніше, коли увага науковців сконцентрувалася на процесах формування, функціонування та розвитку соціально-економічних систем для цілей прогнозу та управління цими системами, з'явився новий напрямок – соціально-економічна географія. Зараз ми використовуємо такі відомі моделі як Модель централізації роздрібною торгівлі і Модель Девіда Л. Хаффа (David L.Huff) [7].

Втім, модель Хаффа, яка за останній час з 2003 року, коли була вперше опублікована автором, набула широкого розголосу, базується на тих самих першоджерельних принципах. Наприклад, Теорія Девіда Хаффа ґрунтується на нерівнозначності різних областей торгової зони. Професор Хафф дає таке визначення торгової зони: це географічний сектор, що містить потенційних споживачів, які (з ймовірністю більше нуля) можуть придбати певний вид продукції, запропонованої одним або декількома торговельними підприємствами.

Таким чином, торгова зона може бути представлена у вигляді декількох секторів попиту, в яких із збільшенням відстані від споживача до торгового підприємства ймовірність покупок

зменшується. Торгова зона підприємства являє собою набір імовірнісних контурів відвідування магазину (рис. 1).

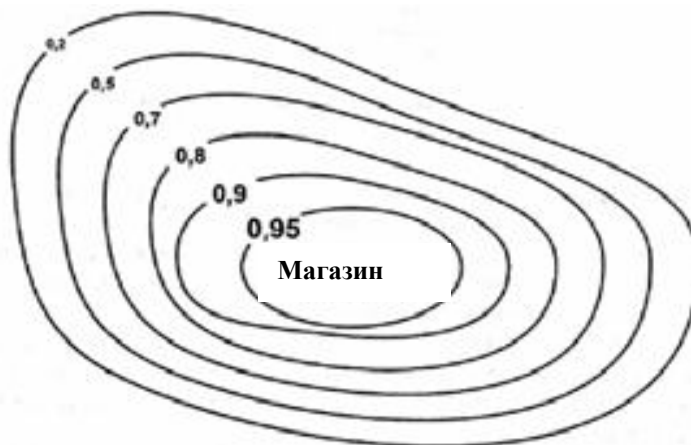


Рис. 1. Сектори торгової зони магазину

Втім значно раніше, німецьким економістом Йоганн фон Тюненом у роботі «Ізольована держава в її відношенні до сільського господарства і національній економіці» 1826 року, була сформована «модель Тюнена» («модель ізольованої держави») - схема розміщення сільськогосподарського виробництва в залежності від місця збуту продукції. У моделі Тюнена приймаються наступні умови: а) Держава являє собою ізольовану господарську область у вигляді кола з ґрунтом однакової родючості; б) У центрі кола знаходиться місто, яке є єдиним ринком збуту для продукції.

Тюнен дійшов висновку, що різні галузі сільського господарства будуть розташовуватися навколо центру у вигляді кілець. Розташування виробництв обумовлено прагненням кожного виробника максимізувати прибуток, технологіями виробництва і транспортування, обсягом і номенклатурою попиту на продукцію.

Це, можна сказати, основа сучасної моделі Хаффа. Проте між ними не було великого розриву у часі. Даною тематикою займалися інші вчені. Так, можна простежити зв'язок зазначеної моделі з працями Уолтера Айзарда (1960рр), який слідом за Августом Леше (1940рр) спробував створити інтегральну модель територіальної проекції соціально-економічного життя суспільства. Основними елементами якої стали: споживчий попит і його географічний розподіл, а також наявність тих чи інших економічних ресурсів. Поєднання цих факторів визначає економічний ландшафт території. Як бачимо, першим елементом, який враховувався у працях видатного науковця був споживчий попит. Власне він покладений і в основу моделі Хаффа.

Можливо доречним буде зазначити, що у географії промисловості Айзард був прихильником техніко-економічного підходу, в рамках якого особливе значення надавалося сировинній та транспортній складовій собівартості продукції і впливу на неї масштабу виробництва. Подібним шляхом йшли і радянські вчені (не важко пригадати теорію районізації). Нагадаємо, сутність економічного районування полягає в організації самодостатніх територіальних одиниць, котрі могли б себе забезпечити автономно.

Саме розробка Держплану стала першим і найважливішим етапом формування радянської районної школи в 1920 році. В ході цього територія країни була розділена на економічні райони для формування на їх основі локальних енергетичних, транспортних і промислових систем, а також коригування сітки АТД. Розробкою плану керували Г. М. Кржижановський та І. Г. Александров. У 70-х роках було сформовано 18 таких самодостатніх економічних районів. В Україні це були:

- Донецько-Придніпровський район (Ворошиловградська - Луганська, Дніпропетровська, Донецька, Запорізька, Кіровоградська, Полтавська, Сумська, Харківська області);
- Південно-Західний район (Вінницька, Волинська, Житомирська, Закарпатська, Івано-Франківська, Київська, Львівська, Рівненська, Тернопільська, Хмельницька, Черкаська, Чернівецька, Чернігівська області);
- Південний район (Кримська, Миколаївська, Одеська, Херсонська області).

Радянська районна школа - школа в соціально-економічній географії, що домінувала в Радянському Союзі в 1930-70-х роках. Творцем радянської районної школи як університетського напряму є М. М. Баранський, в 1928 році написав підручник, який викладав економічну географію СРСР за районним принципом (була використана саме сітка Держплану). До середини 1930-х років

усі інші напрямки соціально-економічної географії в СРСР були згорнуті.

Базові поняття районної школи були запозичені з марксистської політекономії: приватним випадком суспільного поділу праці є територіальний поділ праці, в рамках якого, відповідно, суб'єктами спеціалізації виступають країни та їх окремі райони. При цьому, населення в радянській районній школі протягом довгого часу розглядалося в першу чергу як трудові ресурси, а не як джерело формування попиту.

Дещо пізніше, у часи Другої Світової війни та після неї, географії надавалась дуже значна увага з боку різних країн, а відтак питання побудов транспортних мереж «ставало на перші сходинки». Особливо це простежується у вітчизняних (читай - радянських) працях, де практично за межі моделей винесено попит, як складову економічної науки, оперуючи показниками виробничої бази, нормативів споживання та концентрації населення у певних регіональних центрах.

В той же час, зарубіжні вчені, як-то наприклад Айзард поклав початок досліджень тих чи інших територіальних явищ в рамках школи просторового аналізу і «регіональної науки» в 1960-х. Він відштовхувався від принципів «кількісної революції»: велике значення приділялося визначенню ієрархії населених пунктів і транспортних вузлів через їх кількісні характеристики (майже так само як і у радянських вчених), розміщення промислових підприємств передбачалося природним наслідком дії тих чи інших факторів виробництва (тяжіння до сировини чи, навпаки, ринків збуту) і т. д. Це є прямим посиленням на ті три широко вживані стратегії розміщення розподільчих центрів, якими оперують багато сучасних вітчизняних і зарубіжних вчених: поблизу виробництва, поблизу ринків збуту, проміжне розташування.

Постановка завдання. Резюмуючи історичні витоки питання визначення місця дислокації складських центрів, доходимо висновку, що наразі не є правильним сліпе наслідування традицій і підходів попередніх шкіл або ж теорій на їх базі. Всі ці теорії були наслідком певних соціальних, політичних, інших зрушень. А відтак, необхідно дуже чітко усвідомлювати сутність кожної з них і час її появи, з можливістю екстраполяції у теперішні умови.

Отже, метою статті є дослідження понятійного апарату моделей по дислокації складських комплексів за сучасного розвитку економіки держави.

Основна частина. Хотілося б наголосити, що поняття «складський комплекс» зараз дещо розширилося. Так за часів планової економіки складські комплекси були переважно у власності виробничих підприємств, та держвласності у вигляді терміналів. З розвитком принципів ринкової економіки та інтеграційних процесів складські комплекси (СК) стали також перебувати у власності комерційних торговельних підприємств, підприємств, що спеціалізуються на наданні так званих логістичних послуг, тобто фізичного переміщення продукції вздовж всього ланцюга постачання до кінцевого споживача із застосуванням до продукції всіх можливих необхідних операцій (збереження, пакування, маркування, формування вантажних одиниць тощо).

Таким чином, значення складського комплексу, яке первинно полягало у нагромадженні та збереженні продукції, набуло ширшого значення. Наразі існує певна класифікація складських центрів за безліччю ознак [8, 9, 10]. Проте головним вирішальним чинником, який потребує уваги, є відокремлення від загалу підприємств із нішевыми послугами, так званих «логістичних операторів». Ці підприємства є не лише перевізниками, але й мають у володінні власні СК, надають послуги по створенню додаткової вартості продукції. А оскільки дані підприємства накривають попит на подібного роду послуги з боку підприємств роздрібної та оптової торгівлі, то відповідно вони мають суттєвий вклад у економіку держави та розбудову інфраструктури [11].

Під ринковою інфраструктурою зазвичай розуміють сукупність підприємств, установ, організацій, які забезпечують стабільний розвиток і функціонування ринкового механізму регулювання економіки, безперервний рух товарів та послуг у різних сферах суспільного відтворення [12].

Під логістичною інфраструктурою розуміють систему засобів просторово-часового перетворення логістичних потоків (матеріальних, інформаційних, фінансових, людських), а також сукупність підприємств різних організаційно-правових форм, які забезпечують організаційно-економічні умови проходження цих потоків за допомогою створення потенціалу відповідних логістичних послуг [13]. Відтак, складові логістичної інфраструктури є: логоператори, логцентри, транспортно-експедиційні організації, технічна складова.

Отже наразі вітчизняні вчені, особливо львівська школа логістики, пропонує відокремлювати поняття логістичний центр від поняття дистрибуційний центр. Як чинник сутнісного розмежування наведено перетин автомагістралей, поєднання різних видів транспорту та умови складської обробки мат запасів є транзитно-перевалювального типу.

Проте, на думку автора, це може внести плутанину у ще не сформовану наукову базу логістики. Адже відоме таке поняття як транспортний термінал, який задовольняє вище зазначені чинники, віднесені [14] до логістичних центрів. Втім польська школа логістики, поглиблює поняття логістичних центрів і розробляє їх класифікацію (табл. 1).

Таблиця 1.

Класифікація логістичних центрів за ознакою функціональності

Елементи	Типи логістичних центрів		
	Локальні ЛЦ	Регіональні ЛЦ	Глобальні ЛЦ
Радіус співпраці	5 – 8 км	50 – 80 км	500 – 800 км
Загальна площа	2 – 10 га	20 – 50 га	100 – 150 га
Логістична інфраструктура	обмежена	Добре розвинута	Дуже добре розвинута
Логістичні послуги	Обмежений перелік послуг	Конкретизовані послуги	Повний набір послуг

За таких умов доволі складно апелювати до певних відомих моделей визначення місця розташування СК, адже поглиблюються та розмежовуються не тільки кількісні показники (радіус співпраці, загальна площа), але й якісні (акцентування уваги держави на відповідних типах логістичних центрів). Відтак це вимагає розробки нових моделей для зазначених типів та урахування ступеня їх взаємопроникнення (синергічності ефекту).

Висновки. Отже, існує певна неузгодженість у понятійному апараті логістики. Це потребує проведення більш детальних досліджень, та відокремлення на їх основі чинників та їх вагових значень (кількісних та якісних показників), які допоможуть чітко розмежувати суміжні поняття.

Адже це може призвести не лише до плутанини у науковому розумінні, підміні понять. Але й у неможливості здійснювати оцінку впливу цієї (читай – логістичної) інфраструктури, на економіку держави. Подібна неузгодженість, при доволі складному питанні коректності існуючої статистичної інформації, може призвести до отримання викривлених результатів і, як наслідок, неадекватної реакції на підтримку даної інфраструктури з боку держави.

Все це можливо, ґрунтуючись на роботах попередніх науковців у галузях знань таких як: економічна географія, транспортні системи, психологія, економіка (в частині інтеграційних процесів).

Література

1. *DTZ Research*, 2009р.
2. *Горбенко О.В.* «Програма ЛИЗИНГ: тах комфорта – min волокита», журнал Food UA, 2008р.
3. *Горбенко О.В.* «Динамика развития розницы», журнал «Дистрибуция и Логистика», 2007р
4. *Комплексна Програма утвердження України як транзитної держави у 2002 – 2010 роках (ЗУ від 07.02.02 №3022 -- III) 2-3 с.*
5. *Пономарьова Ю.В.* «Логістика», навчальний посібник, Київ, 2005р.
6. *Велика Радянська енциклопедія*, III том, Москва. – 1972р
7. *David L.Huff.* Parameter Estimation in the Huff Model, <http://www.esri.com/news/arcuser/1003/files/huff.pdf>
8. *Економіка логістичних систем: Монографія.* / за наук ред.. Кривавського Є, Кубікова С. Львів, 2008. – 596с.
9. *Гаджинський А.М.* «Современный склад: организация, технологии, управление и логистика», Москва, 2005р – 176с
10. *Сергеев В.И.* «Корпоративная логистика: 300 ответов на вопросы профессионалов», Москва, 2005р – 976с
11. *VBK Research.* «Маркетинговое исследование логистического рынка Украины 2007-2008 г».
12. *Економічна енциклопедія.* Т 1 / Відп. Ред.. С.В. Мочений. – Київ, 2000. – 864 с
13. *Довба М.О., Чернописька Н.В.* Теоретично-методичні засади створення і функціонування логістичної інфраструктури/ Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Львів. 2004 - № 499. – с. 40 – 44.
14. *Довба М.О.* Концептуальні засади розвитку логістичних центрів в Україні /

УДК 354:656.078

КОНЦЕПЦІЯ РЕФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ РЕГУЛЯТОРНОЇ ПОЛІТИКИ В СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Горобінська І.В.

Постановка проблеми. Розвиток економіки країни залежить від ступеня розвитку транспортної системи. Послуги транспорту мають бути орієнтовані на їх споживачів, основною передумовою реалізації соціальної складової транспортної політики виступає вплив транспорту на стан споживчих і промислових ринків та його тісний зв'язок з усіма галузями економіки і соціальної сфери. Останнім часом накопичилося багато проблем щодо регулювання автотранспортної діяльності. Нестабільність та недосконалість законодавчої бази призвели до втрати багатьох функцій державного регулювання галузю. Як результат, збільшилася кількість неконтрольованих перевізників, які не мають достатньої виробничої бази, кваліфікованих кадрів та експлуатаційної служби, що відображається на зниженні якості перевезень, підвищенні небезпеки дорожнього руху, зростанні аварійності та перерозподілі значних грошових потоків через тіньовий сектор.

В даних умовах необхідно розробити державну програму, направлену на впорядкування діяльності транспортних підприємств з метою вдосконалення управління автомобільним транспортом, підвищення контролю за якістю перевезень, створення умов для технологічного оновлення, впровадження ресурсозберігаючих технологій, забезпечення зростаючих потреб економіки і користувачів, це дасть змогу досягти розвитку національної економіки за рахунок синергетичного ефекту від підвищення ефективності діяльності транспортного сектору.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Проблеми державного регулювання в сфері транспортної діяльності та шляхи їх вирішення досліджували такі вітчизняні і зарубіжні вчені: С. Гончаров, Н. Громов, В. Єгізаров, В. Желінський, С. Матійко, В. Новицький, В. Персіанов, К. Плужников, М. Погребицький, В. Развадовський, С. Хахлюк та інші. Особливої уваги заслуговують праці М. Погребицького, який запропонував концепцію регіональної транспортної політики та систему державного регулювання процесів формування, функціонування та розвитку регіонального ринку транспортних послуг у вигляді структури взаємопов'язаних і взаємодіючих параметрів: індикаторів, вбудованих стабілізаторів і регуляторів [1], а також В. Развадовського, який вперше довів доцільність виділення регулятивної форми діяльності суб'єктів державного регулювання як зовнішнього вияву регулятивної функції державного управління транспортною системою [2].

Виділення невирішених питань. Незважаючи на значний інтерес в науковій, економічній і політичній сферах до поставленої проблеми, залишаються невирішеними питання реформування державної політики щодо регулювання діяльності транспортного сектору економіки з метою задоволення інтересів всіх учасників, підвищення ефективності цієї сфери та створення умов для її подальшого розвитку.

Постановка завдання. Основними завданнями даної роботи є оцінка існуючих концептуальних засад реформування транспортного сектору економіки, формування удосконаленої концепції реформування державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності з визначенням сфер реформування, основних завдань, напрямків, критеріїв ефективності, методів, очікуваних результатів та засобів її практичної реалізації.

Викладення основного матеріалу. Недосконалість законодавчої бази галузевого регулювання зумовлена пагубним підходом пріоритетності максимізації прибутку та мінімізації витрат без врахування інших соціально та економічно важливих потреб. Удосконалення державного регулювання роботи транспортних підприємств вбачається лише в розробці та зміні нормативно-правової бази. Основними недоліками законодавчо закріплених концепцій реформування транспортної сфери [3,4] є обмеженість принципів, на яких має базуватися реформування; відсутність дієвих інструментів реалізації концепцій; підвищення вимог до транспортних підприємств без визначення джерел фінансування; прискорення списання застарілих транспортних засобів та виробництво високоякісних транспортних засобів вітчизняного виробництва в умовах браку коштів