

компенсацій тощо.

2. Створення сприятливих умов для інвестування іншими галузями в транспортний сектор.

3. Створення сприятливих умов для використання власних джерел інвестування.

4. Використання нових джерел фінансування шляхом введення державно-приватного фінансування, концесійних угод тощо.

5. Застосування прискореної амортизації основних фондів з метою вивільнення додаткових фінансових ресурсів.

6. Удосконалення механізму лізингу.

Висновки і перспективи подальших розвідок. Результатами практичної реалізації запропонованої концепції державної регуляторної політики в сфері транспортної діяльності будуть:

- підвищення конкурентоспроможності транспортного сектору України на міжнародному просторі,

- випереджаючі темпи розвитку транспортної галузі порівняно зі зростанням промислового виробництва,

- нарощення виробничого потенціалу,

- реалізація транзитного потенціалу,

- зміцнення фінансового потенціалу,

- розвиток національної економіки за рахунок синергетичного ефекту від підвищення ефективності діяльності транспортного сектору,

забезпечення зростаючих потреб економіки і користувачів.

Література

1. *Погребицький М.Л.* Державне регулювання ринку транспортних послуг: автореф. дис. канд. наук з держ. упр.: 25.00.02 / М.Л. Погребицький; Гуманіт. ун-т "Запоріж. ін-т держ. та муніцип. упр.". – Запоріжжя, 2007. – 20 с.

2. *Развадовський В.Й.* Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання): Автореф. дис. д-ра юрид. наук: 12.00.07 / В.Й. Развадовський; Нац. ун-т внутр. справ. – Х., 2004. – 38 с.

3. *Концепція сталої національної транспортної політики розвитку всіх видів транспорту на 2007-2014 роки.* – Наказ Мінтрансзв'язку від 3 травня 2007 р. № 360.

4. *Концепція реформування транспортного сектору економіки.* – Постанова Кабінету Міністрів України від 9 листопада 2000 р. №1684.

УДК 656.13:658

МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОЗВИТКУ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В УКРАЇНІ

Дащенко Н.М.

Постановка проблеми

Процеси розвитку національних господарств у контексті глобалізації та регіоналізації посилюють увагу до об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури (ТЛІ). У програмах Єврологістики можна спостерігати особливу зацікавленість до України з огляду на її надзвичайно вигідне географічне розташування. Тому підтвердженням є й один серед найвищих у Європі транзитний коефіцієнт (3,75 бали) України, а також її участь у європейській транзитно-логістичній інтеграції. Єврологістична концепція логістичних центрів є складовою частиною загальної стратегії логістики. Вона досліджує рух товарів через національні кордони у Європі та її розподільчі центри, а економічні особливості європейських держав та України вимагають дослідження умов таких процесів, що можуть бути зведені до гармонізації технічних, технологічних, правових, економічних та ін. факторів.

Актуальним постає питання пріоритетності створення транспортно-логістичних центрів (ТЛЦ) в регіонах країни. Для цієї мети необхідно проаналізувати існуючі методики та вибрати найбільш ефективну для визначення пріоритетів розвитку об'єктів транспортної інфраструктури в регіонах.

Геопросторова характеристика логістичних центрів в умовах сучасних світових тенденцій

Протягом останніх кількох десятиліть світова економіка зазнає впливу потужних сил так званої «глобалізації», - тенденції, яка збільшується протягом останнього часу. Глобалізація в цьому контексті означає посилення взаємодії елементів світової економіки, що проявляється у:

- зростанні світової торгівлі;
- збільшенні міжнародних потоків капіталу (фінансовий аспект);
- збільшенні міжнародної мобільності (транспортна складова);
- пом'якшенні торговельних бар'єрів між країнами;
- розширенні ринків як для великих, так і малих фірм;
- зростанні конкуренції між фірмами з усього світу.

Глобальна логістика – це стратегія і тактика створення сталих макрологістичних систем, що поєднують матеріальні потоки ринків різних країн на основі розподілу праці, партнерства і кооперації у формі договорів, угод, загальних планів, які підтримуються на міждержавному рівні.

Прогнози щодо розвитку світової економіки свідчать про те, що основні матеріальні і фінансові потоки зосереджуються в трикутнику США – Європа – Схід, тобто у глобальній Євроазійській мережі.

Глобальна логістична мережа окреслює розташування логістичних розподільчих центрів (ЛРЦ) виконанням низки специфічних вимог. Як правило, більшість логістичних операцій здійснюється у таких центрах; вони сприяють та організовують наповнення ринку товарами, забезпечуючи при цьому сталий збут.

Ефект від функціонування ЛРЦ полягає у скороченні часу доставки товару, що забезпечується за рахунок участі ЛРЦ в обслуговуванні матеріального потоку. Замовник (споживач) має можливість вибрати вже наявну необхідну йому номенклатуру і кількість продукції, замовити її і отримати швидше, чим це можна було зробити у кожного з виробників окремо, очікуючи її виготовлення. Під час функціонування ЛРЦ скорочується сумарна місткість складів, а також зменшується тривалість зберігання вантажу під час його нагромадження у транспортні партії безпосередньо у виробників продукції.

Слід зазначити, що у глобальному логістичному середовищі сформовані і продовжують формуватися логістичні центри різного типу. Крім того, на сьогоднішній день існує розмаїття понять логістичного центру: багатофункціональний мультимодальний термінальний комплекс, вантажний розподільчий центр, мультимодальний логістичний центр, логістичний товаро-розподільчий центр, логістична платформа та ін.. Для цілей даного дослідження автор буде користуватися наступним визначенням транспортно-логістичного центру (ТЛЦ).

Транспортно-логістичний центр – центр, який координує використання різних видів транспорту, виконує вантажно-розвантажувальні роботи і перевалювання вантажів, забезпечує короткострокове і довгострокове зберігання вантажів, вантажопереробку, виконання необхідних митних процедур, інвентаризацію запасів, експедирування й переадресацію вантажів, надає комплекс сервісних і комерційно-ділових послуг, включаючи банківське, інформаційне, консалтингове й аналітичне обслуговування, забезпечення доставки вантажу клієнту за сучасними технологіями.

Глобальні логістичні системи та їх логістичні центри виступають потужним засобом економії дефіцитних національних ресурсів: матеріальних, сировинних, енергетичних, фінансових і трудових. Їх відзначальною особливістю є цільова направленість щодо найбільш повного задоволення сукупного попиту споживачів, при цьому вони виступають необхідними елементами розширеного відтворення. Саме глобальні логістичні системи та їх центри дозволяють за сучасних умов знайти найбільш продуктивні варіанти та форми організації товарних ринків і матеріальних потоків.

Врахування Україною світових тенденцій у системі логістичних центрів дозволить сформувати свою національну мережу зовнішньоекономічних зв'язків. При цьому слід звернути увагу на низку принципів новачій і пов'язаних з цим процесів, а саме:

- формування гео економічного простору як результат взаємопроникнення між гео економікою, гео фінансами, гео управлінням, гео свідомістю, етнокультурами, правовими системами та іншими компонентами;
- заміна державних суб'єктів міжнародного спілкування на приватні суб'єкти нових світо господарських структур;
- перетворення світового господарства в єдину «мега корпорацію», яка функціонує поза межами національно-державних утворень.

Методичні підходи до визначення ефективності розвитку і функціонування ЛРЦ як

об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури

При дослідження існуючих методичних підходів необхідно враховувати особливості функціонування й розвитку інфраструктурних галузей, до головних з яких можна віднести [4, с.73-75]:

1. Залежність створення, функціонування і розвитку інфраструктури від природно-кліматичних умов, рельєфу й рівня економічного розвитку регіону, країни.
2. Тісний взаємозв'язок і часткова функціональна взаємозалежність елементів інфраструктури.
3. Міжвідомчий характер використання послуг інфраструктури.
4. Висока фондоємність і капіталоємність інфраструктурних об'єктів, довгі строки окупності, створення і функціонування.
5. Залежність складу інфраструктури від рівня розвитку економіки країни.
6. Інерційність функціонування.
7. Нематеріальний характер продукції інфраструктури тощо.
8. Не детермінованість заявок на інфраструктурні послуги.

Дослідження оцінки ефективності та обґрунтування інвестицій в розвиток транспортної інфраструктури є особливо складним питанням. Відлік досліджень даної проблематики починається з 20-х років ХХ сторіччя, тим не менш є актуальним і на сьогоднішній день. Так, у 1927 році М.П. Білоусовим була вперше запропонована методика визначення економічної ефективності будівництва нових залізничних ліній. Академік Т.С. Хачатуров пропонував визначати народногосподарську ефективність будівництва нових залізниць з урахуванням збільшення створеного суспільного продукту та національного доходу в районах, які обслуговуються новими лініями.

М.М. Барков у 70-х роках минулого століття запропонував визначати економічну ефективність капітальних вкладень в будівництво нових залізниць за допомогою показників загальної ефективності: рентабельності капітальних вкладень та інтегрального ефекту за період, що оцінюється. На основі застосування показника інтегрального економічного ефекту проф. А.Є Гібшман провів оцінку фактичної ефективності окремої залізничної лінії Івдель – Обь, що підтвердила її високу народногосподарську ефективність з урахуванням залучення в експлуатацію нових лісових ресурсів та розвитку ТВК у зоні тяжіння до нової залізничної лінії.

Безумовно, що розвиток навіть мінімально необхідних елементів інфраструктури потребує чималих інвестицій. Світовий банк підкреслює тісний зв'язок між економічним зростанням і оновленням, зокрема виробничої інфраструктури. Вдосконалення інфраструктури саме по собі справляє благотворний вплив, у той час як її відсутність або недостатній розвиток може спричинити відновлення інфляції. Так, доступ місцевої продукції до іноземних ринків та присутність в країні іноземних конкурентів можуть бути запечені лише при достатній фізичній доступності відповідних ринків. Коли ж можливості інфраструктури стають повністю вичерпаними, то витрати – як прямі у вигляді більш високих цін за послуги, так і непрямі, - у вигляді ґрунту для хабарництва, можуть стати каталізатором до нового витка інфляції [3, с.230].

За сучасних умов оцінка ефективності розвитку транспорту в регіонах не може ґрунтуватись лише на показниках транспортної роботи (тонно-км, пасажиро-км) й транспортної забезпеченості регіонів (коефіцієнти Енгеля, Успенського, Василевського, Гольца тощо). Для інформації зазначимо, що у ХІХ ст. німецький статистик Енгель за єдину основу показника взяв довжину транспортних шляхів, яку співставив з площею освоєної території та чисельністю населення. Дослідники користуються цим показником та модифікованими показниками (коефіцієнт Гольца, Успенського тощо) понад 100 років.

В свою чергу В.Н. Бугроменко показує, що ці показники мають цілий ряд серйозних недоліків й практичного застосування не отримують. Він виводить показник інтегральної транспортної доступності територій, враховуючи топологію транспортних мереж, який на жаль мало застосовується через відсутність економічних критеріїв розвитку мережі доріг.

У нових умовах господарювання основними є показники дохідності та рентабельності підприємств галузі (автомобільної, залізничної тощо), фінансове обґрунтування ефективності будівництва та окупності об'єктів транспортної локальної, регіональної чи національної інфраструктури.

Крім того, відповідаючи на основні виклики сучасної економіки, на перший план виходить необхідність *врахування та вартісного обрахування таких не-фінансових факторів* як екологічна ефективність, регіональна ефективність, соціальна ефективність, стратегічна внутрішньополітична та зовнішньополітична стабільність.

Систему показників стану, розвитку та функціонування транспорту можна розглядати в контексті двох підсистем – внутрішньої і зовнішньої, які відображають відповідні характеристики.

До внутрішньої підсистеми можна віднести рівень розвитку транспорту, який характеризує потенціал та внутрішні можливості розвитку, й відображається у таких показниках як щільність транспортних мереж, коефіцієнти Успенського, Василевського тощо. Рівень використання транспорту характеризує ступінь реалізації потенціалу, використання резервів і виконання додаткових обсягів роботи, напруженість роботи об'єктів транспорту й може бути втілений через інтегральний показник транспортної доступності Бугроменко, Канського, показники транспортної роботи, ступені концентрації в транспортній системі ресурсів (праці, фондів, енергії), а також інтегральні показники згортки інформації (адитивна оцінка, мультиплікативна тощо), факторний та кластерний аналіз (дескриптивний техніко-економічний аналіз, системний поетапний факторний аналіз, перспективний економічний аналіз).

До зовнішніх характеристик транспортної системи відносять рівень збалансованості, що відображує ступінь покриття попиту в окремі періоди на послуги транспорту реальними можливостями транспорту, які обумовлені досягнутим рівнем розвитку транспорту та організацією його роботи. При аналізі структурно-динамічних особливостей транспортної системи основну роль відіграють індексний факторний аналіз, апарат виробничих функцій, динамічні моделі множинної регресії, системно-аналітичне моделювання та міжгалузевий баланс. Сюди можуть бути віднесені також розрахунки поза транспортного ефекту поліпшення транспортного обслуговування народного господарства, ефективність розвитку транспорту регіону.

Таким чином, при аналізі методів інтегральної оцінки рівнів розвитку і використання транспортної інфраструктури можна умовно виділити три групи методів.

- Методи першої групи визначають інтегральну оцінку як міру концентрації в інфраструктурній системі найважливіших видів ресурсів (праці, капіталу, енергії).

- Друга група методів обраховує інтегральні оцінки у вигляді суми балів окремих показників розвитку, причому бали визначають експертним шляхом або за певним критерієм, який враховує вплив на пропускні можливості об'єктів, швидкості доставки та ін.

- Третю, найбільш чисельну, групу методів представляють методи згортки, стиснення інформації, що виражена безпосередньо у вигляді натуральних різномірних показників. Це метод М.К. Беннетта та його модифікації, а також методи факторного і кластерного аналізу.

Висновки

Розташування України на перехресті торговельних шляхів між Європою і Азією, розгалужена мережа автомобільних шляхів у широтних та меридіанних напрямках, наявність значних потужностей у чорноморських портах, великої пропускної спроможності залізниць – все це сприяє розвитку мережі транспортно-логістичних центрів, що утворюються в мережі міжнародних мультимодальних транспортних коридорів.

Незважаючи на відносну вивченість різноманітних аспектів розвитку і функціонування транспортної інфраструктури, теоретико-методологічних засад, понятійно-термінологічного апарату теорії розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, методичні підходи потребують поглиблення та удосконалення.

У даній статті здійснено огляд існуючих методів оцінки рівнів розвитку транспортної інфраструктури та зроблено їх оптимальне групування з метою вибору в подальшому оптимальних показників розташування і розвитку транспортно-логістичного центру.

Література

1. Бугроменко В.Н. Транспорт в территориальных системах. – М.: Наука, 1987, - 112 с.
2. Довба М.О. Стратегія розвитку логістичної інфраструктури прикордонних територій // Автореф. дис. на здобуття вченого ступеня канд. ек. наук. – Львів, 2006 – 27 с.
3. Додонов Б., Онітц П., Суголов П. Эффективный розвиток інфраструктури як умова економічного зростання / За ред. Ш. фон Крамона-Таубадея, І.Кімової // Сприяння сталому економічному зростанню. – К.: «Альфа-принт», 2001. – 286 с.
4. Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте. – М.: 1986. – 240 с.
5. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів/ Новікова А.М. – К.: НІМБ, 2003 – 494с.
6. Пащенко Ю.Є., Никифорок О.І. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції: Монографія. – Ніжин: ТОВ «Видавництво» Аспект-Поліграф», 2008. – 192с.

7. *Цветов Ю.М., Кутах О.П., Макаренко М.В.* та ін. Концепція програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів України/– К.: КУЕТТ, 2003. – 109с.
8. White Paper. European transport police for 2010: Time to Decide. COM(2001)370. – <http://www/eatu.ru>
9. Vipin S. Six International Corridors of Freight Transport// International Railway Journal. - 2000. – No. 2. – p. 12-14.
10. World Bank. World Development Report 2006 – Infrastructure for Development/ Washington D.C. and Oxfords, 2006. – 340 p.

УДК 005.574:005.7

ОБГРУНТУВАННЯ ПІДХОДІВ ДО РОЗГЛЯДУ КОНФЛІКТІВ РОЗВИТКУ ОРГАНІЗАЦІЙ: ОРІЄНТАЦІЯ НА ЯКІСТЬ МЕНЕДЖМЕНТУ

Денисенко І.П.

Вступ. У сучасній теорії організації існує низка можливих підходів до розгляду питань розвитку торговельних систем. Класична терія акцентує увагу на внутрішніх ресурсах підприємства, що є проте, згідно із системним підходом, закритим середовищем. Системний підхід розширює рамки такого аналізу, вносячи специфіку організації як цільової соціальної системи. Теорія організаційного розвитку розглядає організаційний розвиток як процес, у якому необхідно стимулювати потребу в змінах. До сучасних моделей аналізу структурних змін як передумови формування інноваційного потенціалу підприємства можна віднести структурно-ситуаційну; інноваційну та стратегічну (в т.ч. ресурсно залежну); теорію випадкових трансформацій; феноменологічну, неомарксистську, конфліктно-ігрову, неінституційну, селекційну. Якщо неокласичні моделі розвитку беруть за основу ідею про те, що виробництво знань визначає довгострокове зростання рівня доходів на душу населення, то так звані моделі ендогенного (внутрішньосистемного) розвитку мають на увазі, що знання генеруються самою економічною системою [1]. Кожна організація як відкрита система має власні цілі, структурується формальними системами, що дублюються неформальними, змінюється під впливом оточення; групує індивідів, постійно змішуючи їх цілі з цілями організації [2]. У сучасній теорії організації існують кілька напрямків розгляду ендогенного розвитку, як такого, що орієнтує на використання можливостей внутрішніх організаційних ресурсів підприємства.

Однією з тенденцій є використання підходів економіки знань, коли акумуляція капітальних ресурсів обумовлює вироблення нових організаційних форм та рішень. Вона поділяється на теорію виробництва знань, що має зменшувати наслідки втрати продуктивності ресурсів (нелінійний та незворотній характер змін), та підходи, основані на дослідженнях Й. Шумпетера [3]. На його думку, формування інноваційного потенціалу підприємства та використання нових методів організації підприємства є взаємообумовленими. «Творча деструкція» є нововведеннями, що постійно порушують рівновагу та призводять до появи збурень і невизначеності [4]. У ендогенно концентрованій моделі підприємства розвиток обумовлюється саме такими збуреннями, є їх наслідком.

Постановка задачі. У сучасних підходах до розгляду розвитку поширеною є думка, що „конфлікт потрібний, у будь-яких спробах щось успішно змінити” [5]. Проте не всі конфлікти ми можемо вважати такими, що сприяють формуванню інноваційного потенціалу системи, так як нерегульований конфлікт може призвести організацію до кризового стану. Внутрішнє збурення системи має сукупність характеристик, які ідентифікують процеси, що відбуваються в організації як у динамічній системі. Проблемою стає не класифікація станів збурень, а визначення підходів до ідентифікації станів, що не піддаються класичному лінійному прогнозуванню.

При розробці моделі підприємства, що орієнтується на власні організаційні ресурси, необхідно розробити критерії визначення чинників, що обумовлюють його розвиток, та квантифікувати можливі напрямки підтримки режиму зростання та розвитку в подальшому.

Результати. Усі суб'єкти, що забезпечують діяльність організації як системи, знаходяться між собою у стані постійної конкуруючої взаємодії, та збільшують невизначеність в умовах обмежень правилами (формальна система) [6]. До цього додаються стратегії кожного учасника з