

ПРИНЦИПИ ФОРМУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНИХ ЛОГІСТИЧНИХ КОМПЛЕКСІВ

У статті викладено концептуальне бачення створення регіональних логістичних комплексів у регіонах з високим рівнем концентрації матеріальних потоків. Розкрито основні принципи функціонування комплексів з орієнтацією на всебічну підтримку товаровиробників у збуті продукції як на внутрішніх, так і на зовнішніх ринках.

In the article there is displayed a conceptual viewing of support of the reconstructive function of commodity markets on the basis of development of regional logistics complexes. The author poses the principals of function complecsis. in support directions of ensuring influence of logistic business on the reconstruction of transformation processes in the business sectors of commodity markets.

Постановка проблеми у загальному вигляді. У розвитку економіки регіонів у останні роки активізувався процес залучення регіональних ресурсів в підтримку провідних галузей спеціалізації, які визначають місце регіонів і країни в цілому у міжрегіональному розподілі праці. Вступаючи в конкурентні відносини з аналогічними галузями спеціалізації інших регіонів, отримують логічне завершення висунуті як іноземними, так і вітчизняними вченими нові теоретичні положення в області міжрегіональних відносин, коли ці відносини розглядаються в парадигмі ринкових відносин у поєднанні використання специфічних, у тому числі унікальних, регіональних ресурсів [1, с.3-16]. Регіональна підтримка галузей спеціалізації в парадигмі ринкових відносин передбачає розширення ринків збуту продукції (послуг), активізацію відтворювальної функції товарних ринків (посилення конкуренції, збалансованості секторів товарних ринків) тощо. В аспекті використання специфічних, в тому числі унікальних регіональних ресурсів підтримки галузей спеціалізації, існує проблема розробки ефективних шляхів залучення логістичного потенціалу регіонів у сферу обслуговування матеріальних потоків. Унікальність регіонального логістичного ресурсу уявляється:

- по-перше, у вигідному транзитному положенні переважної більшості регіонів України, що вказує на потужний потенціал логістики для орієнтації глобальних логістичних ланцюгів на регіони країни;
- по-друге, у сприятливих умовах централізації логістичних функцій, які будуть визначати поведінку матеріальних потоків в системі міжнародного товарообміну;
- по-третє, в підвищенні концентрації логістичної активності в приморських і прикордонних районах, що дозволяє масштабно локалізувати логістичний потенціал на провідних напрямках розвитку економіки регіонів.

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. В останні роки в якості перспективної форми організації логістичного бізнесу отримує розвиток теорія регіональних логістичних комплексів (РЛК). РЛК – це логістичні системи регіонального рівня, які складаються з взаємозалежних логістичних елементів (складів, розподільних центрів, комплексів доопрацювання товарів тощо), які функціонують відповідно до поставлених завдань в області обслуговування матеріальних потоків [2, с.34].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. У розробці концепції РЛК переважає два підходи. Перший підхід зберігає в якості базового об'єкта дослідження саму логістику матеріальних потоків. Даному підходу присвячено ряд фундаментальних робіт. Так, у роботах В. І. Павлова акцент зроблено на розробку концептуальних засад формування транспортно-логістичних систем управління вантажними автомобільними

перевезеннями в регіоні, на впровадження термінальних логістичних систем доставки вантажів, на вдосконалення діяльності залізничних транспортно-складських комплексів та ін. [3, с.55-64]. У роботах Т. А. Прокоф'євої і О. М. Лопаткіна регіональний аспект логістики сконцентрований на кадровому, інформаційному та нормативно-правовому забезпеченні логістичного бізнесу [4, с.112-118]. Другий підхід полягає у розробці регіональних проблем логістики в якості інструменту підвищення ефективності соціально-економічного розвитку регіонів. Послідовно даний підхід в аспекті соціально-географічних досліджень розкриває І. Г. Смирнов. У його роботах всебічно проаналізовано соціально-географічні відносини і зв'язки, які формують комунікаційний каркас соціально-економічних районів [5, с.89-96].

Посилення конкурентної боротьби на товарних ринках, потреба в економії ресурсів змушує товаровиробників в пріоритетному порядку більше уваги звертати на зіставлення витрат у логістичних ланцюгах з комерційним результатом реалізації товару. Як справедливо зазначає з цього приводу один з експертів в галузі логістичного бізнесу А. Чеботарьов, «... в умовах кризи підлягає оцінці ефективність ланцюга поставок тільки за умови, якщо товар орієнтований як на проходження всього ланцюга постачання, так і на продаж» [5]. У цій ситуації виникає задача розробки науково-методологічних підходів та інструментів обліку фактора збуту продукції в процесі становлення РЛК.

Постановка завдання. Метою дослідження є розробка принципів формування РЛК в контексті підтримки галузей спеціалізації у міжрегіональних відносинах.

Виклад основного матеріалу дослідження. У роботі виділяються три сфери дослідження РЛК:

- сфера впливу РЛК на розширення ринків збуту продукції галузей регіональної спеціалізації;
- сфера активізації відтворювальної функції регіональних секторів товарних ринків (конкурентних відносин, підтримання балансу попиту і пропозиції та ін.);
- сфера вдосконалення соціально-економічних параметрів розвитку регіональних ринків: параметрів комплексності, пропорціональності регіонального розвитку та ін.

Відповідно до виділених напрямків формулюються такі принципи організації РЛК:

- а) принцип топологічної зв'язності та взаємодії зональної структури комплексів. Топологічна структура РЛК представлена зоною обслуговування великих міст і агломерацій, зоною прилеглих до неї адміністративних районів та глибинною зоною адміністративних районів областей, яка через транспортні магістралі пов'язана з першими двома зонами. Виконані дослідження на прикладі глибинної зони в складі Одеського РЛК (внутрішні адміністративні райони Одеської області) виявили значні резерви її розвитку через взаємодію з зонами першого (Одеська агломерація) і другого (прилегли Біляївський, Комінтернівський та Овідвопольський райони) рівня шляхом використання переваг функціонування наскрізних залізничних і автомобільних магістралей національного та міжнародного значення (Одеса-Київ, Одеса-Ізмаїл, Одеса-Кишинів) у поєднанні з поглибленням спеціалізації і кооперації об'єктів логістичного бізнесу, використовуючи переваги кожної із зон;
- б) принцип пріоритетної концентрації логістичної діяльності у складі логістичних перехресть [6, с.12-20]. Логістичні перехрестя – центри перетинань провідних транспортних магістралей, критеріями використання яких є:
 - забезпечення пріоритету вирішення проблем збуту продукції підприємствами галузей регіональної спеціалізації;
 - раціональне розміщення логістичних об'єктів з використанням методів мікрозоніровання територій;
 - прискорення вирішення соціально-економічних проблем розвитку прилеглих територій.

Просторова структура логістичного перехрестя складається з логістичної точки – «фокусу», в якій сходяться логістичні осі (ділянки транспортних магістралей), а також

прилеглих територій перспективної логістичної діяльності. У логістичній точці – «фокусі» досягається максимальний логістичний ефект підприємств РЛК. Зважаючи на обмеженість простору навколо логістичних точок-«фокусів» неминучий процес освоєння логістичних перехресть вздовж логістичних осей. На сьогоднішній день відсутні розрахунки, що підтверджують оптимальний радіус видалення логістичних об'єктів від логістичних точок – «фокусів». Пропонується прийняти за основу значення 5-ти кілометрового видалення, чому відповідає 15-ти хвилинний інтервал усередненого часу переміщення транспортного засобу від логістичного підприємства до логістичної точки – «фокусу». Даний інтервал дозволяє широко впроваджувати елементи коопераційних зв'язків між логістичними об'єктами, зважаючи на компактність їх взаємної локалізації, а також можливості експлуатувати об'єкти загальної соціально-виробничої інфраструктури. Межі територій перспективної логістичної діяльності доцільно встановлювати, виходячи з 3-х кілометрового видалення від логістичних осей. Даний радіус визначений з урахуванням зарубіжних аналогів, які базуються на критерії гранично допустимого технологічного видалення під'їзних шляхів від логістичних об'єктів. Ширина технологічного видалення логістичних об'єктів від залізничних магістралей визначається умовами прокладки і довжиною підхідних шляхів від магістралі до логістичних об'єктів. Підхідний шлях повинен бути достатнім для постановки залізничних складів під завантаження і розвантаження, здійснення локомотивного маневрування, розміщення технічних і допоміжних служб;

в) принцип функціональної спеціалізації логістичних центрів. Світові тенденції, зокрема європейський досвід вказує на провідну роль логістичних центрів (ЛЦ) в обслуговуванні матеріальних потоків. Під ЛЦ розуміється система логістичних підприємств з повним набором сервісних логістичних послуг, що функціонують у вузлах транспортних мереж на перехресті магістральних шляхів сполучення різних видів транспорту, які гарантовано забезпечують клієнту пакетним логістичним обслуговуванням у поєднанні з досягненням максимального синергетичного ефекту з переміщення товарів у логістичному ланцюгу від виробника до кінцевого споживача [4, с. 95].

Виділяються виробничо-технологічна та організаційно-економічна складові структури ЛЦ. Основні елементи виробничо-технологічної складової представлені комплексним обслуговуванням товаропотоків у прямому змішаному сполученні, термінальною системою розподілу вантажів, складською логістикою класу «А» тощо. У свою чергу організаційно-економічна складова ЛЦ спрямована на регулювання відносин між ЛЦ і зовнішнім середовищем. Наприклад, у програмі розвитку логістичної системи Білорусії на 2015 р. дається таке визначення поняттю ЛЦ: «це юридична особа з надання логістичних та супутніх послуг для використання в рамках товаропровідних мереж з метою планування і управління просуванням товарів у процесі їх реалізації, а також для управління товарними, сервісними та інформаційними потоками» [7, с.7].

Автор вважає, що організаційно-економічна складова повинна розглядатися не лише як визначальна в розвитку ЛЦ, але також має бути зорієнтована на підтримку товаровиробників у реалізації продукції. У такій інтерпретації організаційно-економічна функція повинна забезпечити:

- досягнення провідної ролі ЛЦ в інтегрованій системі управління логістичними ланцюгами;
- координацію логістичних каналів збуту продукції на основі обслуговування матеріальних потоків у режимі прямого змішаного сполучення, маршрутизації на потоків та інших прогресивних форм організації товарних поставок;
- сприяння впровадженню нових форм управління матеріальними потоками;
- умови для необхідної взаємодії виробників (відправників) і споживачів продукції.

У переліку функцій організаційно-економічної складової ЛЦ автором акцентується увага на пошук шляхів об'єднання бізнес-інтересів учасників логістичного ланцюга. Один з можливих сценаріїв послідовності дій включає три етапи. Перший етап – укладання договору купівлі-продажу товарів. Другий етап спрямований на створення представництва

імпортера (експортера) у складі ЛЦ. Цей захід дає змогу оперативно вирішувати питання вибору товарів для реалізації, відпаде необхідність попередньої доставки пробних партій товару, споживач отримує можливість оперативно впливати на товарний асортимент поставок. Представництво імпортера також дозволить перевести ділові відносини з постачальниками на довгострокову основу. Третій етап передбачає створення СП. В якості внеску українського учасника в статутний капітал СП може бути використана матеріально-технічна база експедиторської компанії (складські приміщення, інформаційна система, транспортні засоби). Внесок зарубіжного партнера включає інвестиції в реконструкцію і модернізацію логістичної інфраструктури. Об'єднання активів експедитора та імпортера призведе до зниження величини комерційних ризиків, буде сприяти обопільній зацікавленості в розширенні торговельних операцій, диверсифікації структури та ринків збуту, дозволить більш тісно взаємодіяти із зарубіжними експедиторами і т.д.

г) принцип використання інтегрованої моделі логістичного маркетингу. Авторська концепція формування РЛК припускає використання в якості інструментарію побудови взаємозалежної регіональної системи обслуговування матеріальних потоків логістичний маркетинг – перспективний науковий напрям досліджень, що об'єднує в собі функції маркетингу та логістики [8]. Синтез цих двох наукових напрямків дозволяє створити ситуацію, коли параметри товару, що задовольняють вимоги споживачів, доповнюються прийнятною ціною його реалізації. Це означає, що маркетологи запропонували ринку конкурентоздатний товар, а фахівці з логістики вирішили завдання мінімізації сукупних витрат у сфері доставки товару споживачеві.

Разом з тим використання маркетингу та логістики в якості окремих складових логістичного маркетингу, на думку автора, не повною мірою відображає потреби сучасної ринкової економіки, в тому числі потреби розширення участі галузей спеціалізації в міжрегіональних ринкових відносинах. Дослідник вважає, що синтез цих двох начал повинен бути присутнім як на етапі маркетингових досліджень, так і на етапі обґрунтування логістики доставки товару споживачеві. У цьому випадку логіка досліджень набуває такого вигляду: $LM = [\text{маркетинговий аналіз (M + L)} + \text{логістичний аналіз (L + M)}]$.

Складовою частиною інтегрованої моделі логістичного маркетингу є врахування впливів логістики матеріальних потоків на вибір маркетингу товарного ряду. У процесі обґрунтування товарного ряду випуску продукції галузями спеціалізації пріоритетну увагу необхідно звертати на ті складові маркетингу, які визначаються логістикою матеріальних потоків. В якості такого інтегрального оцінного показника розглядається параметр доступності товару до користування. У свою чергу параметр доступності товару до користування структурується на доступність до його користувачеві, доступність до місця користування та на доступність до часу користування.

Облік маркетингової складової при виборі логістичних схем збутової діяльності заснований на принципі спеціалізації поведінки матеріальних потоків відповідно до найбільш характерних і стійких напрямів попиту клієнтури на логістичне обслуговування матеріальних потоків. Для вирішення цього завдання в роботі запропоновано методологічний підхід до дослідження логістичних каналів, який базується на типових логістичних режимах (ТЛР). Під ТЛР розуміємо організаційно-економічну форму обслуговування матеріальних потоків, спрямовану на задоволення попиту на певну поведінку матеріального потоку. Виділяються такі типові логістичні режими:

- ТЛР «Укрупнений матеріальний потік» – використовується під попит на реалізацію продукції в ринковому сегменті з високою щільністю споживачів;
- ТЛР «Інтенсивний матеріальний потік» – орієнтований на попит на швидку доставку товару споживачеві;
- ТЛР «Диверсифікований матеріальний потік» – орієнтований на попит на індивідуальні (ексклюзивні) види поведінки матеріального потоку;
- ТЛР «Виробничий матеріальний потік» – орієнтований на попит реалізації продукції з доданою вартістю в контексті вимог споживчих ринків;

- ТЛР «Матеріальний потік, що формується», спрямований на організацію матеріального потоку і його виходу на заплановану потужність.
- д) принцип дворівневого управління РЛК. Концепція управління РЛК розглядає регіональну систему ЛЦ в якості базових об'єктів управління логістичним бізнесом в регіоні. Основне завдання управління полягає у розвитку необхідних синергетичних зв'язків для надання регіональній системі ЛЦ емерджентних властивостей, тобто таких нових властивостей і можливостей у збутовій сфері, якими не володіють окремо складові частини системи (окремі ЛЦ) і які дозволять суттєво посилити конкурентні позиції галузей спеціалізації регіону в системі міжрегіонального поділу праці. Регуляторні інструменти верхнього рівня направлені в цілому на систему ЛЦ (регуляторні інструменти загального призначення). Регуляторні інструменти нижнього рівня забезпечують функціонування кожного ЛЦ окремо (регуляторні інструменти спеціального призначення).

Регуляторні інструменти загального призначення передбачають:

- а) адаптацію нормативно-правової бази логістичного обслуговування матеріальних потоків під специфічні завдання розвитку регіональної мережі ЛЦ шляхом:
 - нормативно-правового забезпечення умов для залучення великих інвесторів у інфраструктурне облаштування ЛЦ;
 - розробки для пілотних логістичних проектів розпорядчих актів з надання податкових пільг та інших преференцій, передбачених місцевим законодавством;
 - підготовки регламентної і типової документації, яка визначає порядок, розробку, розгляд і впровадження нормативних документів, документів з проведення конкурсів, надання послуг, укладення господарських договорів і т.д.;
- б) розробку і реалізацію комплексних цільових програм формування базових об'єктів інфраструктури, що задовольняють потреби всіх ЛЦ регіону з обґрунтуванням:
 - принципової схеми фінансування інфраструктурних проектів (формування інвестиційних ресурсів за рахунок акціонерного капіталу, використання фінансового лізингу, кредитів комерційних банків, коштів державного, обласного та місцевих бюджетів);
 - термінів, обсягів фінансування та етапів реалізації програмних установок;
 - організаційної структури управління реалізацією програм та їх ефективності;
- в) необхідний супровід процесу підготовки кадрів для обслуговування логістичного бізнесу шляхом:
 - моніторингу в тісній співпраці з міськими та обласними центрами зайнятості ринку логістичних спеціальностей, в тому числі: відстеження в реальному режимі попиту і пропозиції по фахівцях вищої кваліфікації (топ-менеджерів), фахівців середньої ланки, робітничих професій;
 - надання сприяння в організації на місцях навчальних центрів з навчання персоналу логістичних фірм і компаній практичного маркетингу, митного і брокерського справі, роботі на термінальних комплексах, в системі зв'язку і ін;
 - впровадження європейських програм короткотермінового навчання, призначених для підвищення кваліфікації та перепідготовки як керівного, так і середньої ланки співробітників логістичних фірм;
 - організації та проведення спільних програм навчання, навчальних курсів, семінарів із зарубіжними школами логістики, зайнятими практичної та навчально-консультаційної діяльністю;
- г) розвиток регіонального ринку логістичних послуг на основі:
 - забезпечення єдиних і рівноправних відносин між усіма учасниками логістичного бізнесу;
 - забезпечення необхідної якості послуг логістичних послуг;
 - сприяння інтеграції ЛЦ в загальноєвропейські логістичні асоціації;
 - організації централізованого постачання ЛЦ регіону комплектуючими, сировиною, матеріалами на основі формування єдиної системи матеріально-технічного

- забезпечення, організації допоміжних і обслуговуючих виробництв загального призначення;
- д) уніфікацію і стандартизацію діловодства, яка використовується в логістичному бізнесі, сприяння впровадженню електронного документообігу та стандарту UN EDIFACT, здійснення обміну інформацією на принципах єдиного інформаційного простору.
- е) проведення комплексних досліджень з територіальної організації системи ЛЦ, включаючи:
 - вибір перспективних майданчиків під будівництво ЛЦ;
 - резервування територій під перспективні напрямки розвитку логістичного бізнесу;
- ж) створення комплексної системи управління якістю наданих логістичних послуг;
- з) організацію інформаційного забезпечення функціонування ЛЦ регіону, включаючи централізовану систему зв'язку і контролю за кон'юнктурою товарних ринків, створення єдиного інформаційно-логістичного центру обробки і передачі інформації суб'єктам логістичного бізнесу, розширення міжнародного співробітництва у цій сфері;
- и) вирішення соціально-економічних та економіко-екологічних проблем розвитку територій, об'єднаних просторовою структурою ЛЦ за рахунок створення нових робочих місць, екологізації логістичної діяльності та ін

Регуляторні інструменти спеціального призначення спрямовані на:

- трансформацію ЛЦ в центральну ланку інтегрованих логістичних каналів збуту продукції в системі міжнародного товарообміну;
- об'єднання виробників і споживачів матеріальних потоків у єдину взаємозв'язану систему на принципах міжнародних стандартів збутової логістики;
- формування стратегічних точок зростання регіональної економіки шляхом координації взаємодії ЛЦ з соціально-економічною системою регіону.

З метою підвищення економічної зацікавленості і відповідальності логістичного бізнесу за результати діяльності, повніше врахування соціально-економічних інтересів регіонального розвитку доцільна постановка питання про створення при облдержадміністраціях постійно діючих міжвідомчих науково-координаційних Рад з логістики. Так, наприклад, міжвідомчу науково-координаційну раду з логістики при Одеській облдержадміністрації доцільно створити на базі Управління морегосподарського комплексу, транспорту і зв'язку, підвищивши його статус до рівня Головного управління.

До складу науково-координаційних Рад повинні входити:

- представники облдержадміністрацій, що курирують економічний, зовнішньоекономічний і транспортний сектор економіки;
- представники базових підприємств, фірм і компаній, що визначають спеціалізацію регіонів у міжрегіональному (міжнародному) поділі праці;
- представники регіональних управлінь торгово-промислової палати України та інших відомств, що відповідають за розвиток зовнішньої торгівлі в регіонах;
- представники наукових підрозділів НАН України та ВНЗ, у складі яких досліджуються проблеми регіональної логістики.

Передбачаються такі основні напрями діяльності науково-координаційних Рад:

- розробка пропозицій щодо адаптації державної регіональної економічної політики під специфічні умови розвитку логістичного бізнесу в регіонах;
- правовий захист інтересів логістичного бізнесу;
- розробка та внесення на розгляд до центральних та місцевих органів влади проектів законів, указів і розпоряджень, спрямованих на вдосконалення організаційно-економічних засад формування і функціонування регіональних систем ЛЦ;
- сприяння розробці концепцій, стратегій, нормативних актів, цільових програм, інших

документів, необхідних для формування та розвитку ЛЦ;

- обґрунтування та закріплення в документах, що визначають перспективи соціально-економічного та науково-технічного розвитку областей, міст та адміністративних районів пріоритетних напрямів розвитку ЛЦ, узгодження планів і програм розвитку ЛЦ з програмами розвитку області та населених пунктів;
- сприяння залученню інвестицій та інновацій в логістичний бізнес;
- здійснення правової та інших форм підтримки дозволу спірних питань суб'єктами логістичної діяльності як між собою, так і з суміжними видами бізнесу.

Запропонована система управління ЛЦ буде мати позитивні наслідки в тому випадку, якщо буде взаємопов'язана і прийматиме стратегічно важливі рішення спільно з діючими національними та міжнародними логістичними асоціаціями типу FIATA та інші.

Висновки і перспективи подальших розробок. Ефективне залучення регіонів у конкурентні відносини зміщує центр досліджень у бік розробки механізмів становлення нових видів економічної діяльності, що підсилюють конкурентоспроможність галузей спеціалізації регіональної економіки. З комплексу поставлених питань виникає необхідність розробки нових науково-методичних підходів до вирішення соціально-економічних проблем регіонального розвитку, орієнтованих як на комерційний, так і народногосподарський ефект. При цьому орієнтиром у процесі пошуку оптимальних рішень повинні служити шляхи вдосконалювання базових ознак регіонального розвитку.

Для успішного розвитку регіональних форм логістичного бізнесу доцільно скоординувати зусилля центральних та місцевих органів Управління, спрямованих на стимулювання інноваційного логістичного бізнесу, на залучення інвестиційних ресурсів у модернізацію логістичної інфраструктури, на підготовку високопрофесійних кадрів і менеджерів вищої ланки.

Запропоновані заходи дозволять підвищити конкурентоспроможність регіональної економіки й будуть сприяти становленню сучасного ринку логістичних послуг в Україні.

Список використаної літератури

1. Управління міжнародною конкурентоспроможністю в умовах глобалізації економічного розвитку: [монографія]. – К.: КНЕУ, 2006. – Т. 2. – 591 с.
2. Основы логистики: [учеб. пособ.] / под ред. Л. Б. Миротина, В. С. Сергеева. – М.: ИНФА, 2000. – 200 с.
3. Павлов В. І. Транспортно-логістичний комплекс регіону: інтеграційні процеси / В. І. Павлов, С. М. Бортнік. – Рівне: Надстир'є, 2005. – 256 с.
4. Прокофьева Т. А. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект / Т. А. Прокофьева, О. М. Лопаткин. – М.: РКонсульт, 2003. – 400 с.
5. Смирнов І. Г. Логістика: просторово-територіальний вимір / І. Г. Смирнов. – К.: Обрії, 2004. – 335 с.
6. Цепи поставок: организация и оценка эффективности (материалы опроса экспертов // Логистика: проблемы и решения. – 2008. – № 4. – С. 12–20.
7. Програма розвитку логістической системы Республики Беларусь на период до 2015 года. – Минск. – Постановления Совета Министров республики Беларусь, 2008. – № 1249. – 44 с.
8. Коробков В. Рыночные аспекты взаимосвязи маркетинга и логистики / В. Коробков // Логистика. – 2007. – № 3. – С. 10–11.

Прийнято до друку 29.06.2011