

УДК 338

Арчибісова Д.С.

студентка

Національного університету кораблебудування
імені адмірала Макарова

СТАН, ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ В РЕГІОНІ

STATE, PROBLEMS AND PROSPECTS OF LOGISTICS SYSTEMS IN THE REGION

АНОТАЦІЯ

У статті детально проаналізований Південний регіон України у контексті стану логістичної системи, так як логістика для цього регіону є фундаментальною частиною розвитку. На основі аналізу було виділено існуючі проблеми та орієнтири вдосконалення транспортної системи задля стабілізації економічного стану держави та успішного проведення багатьох реформ.

Ключові слова: логістика, логістична система, економічний розвиток, регіональний розвиток.

АННОТАЦИЯ

В статье подробно проанализирован Южный регион Украины в контексте состояния логистической системы, так как логистика для этого региона является фундаментальной частью развития. На основе анализа было выделено существующие проблемы и ориентиры совершенствования транспортной системы для стабилизации экономического состояния государства и успешного проведения многих реформ.

Ключевые слова: логистика, логистическая система, экономическое развитие, региональное развитие.

ANNOTATION

The article detailed analyzed southern regions of Ukraine in the context of the state of the logistics system, as well as logistics for the region is a fundamental part of the development. The analysis was highlighted existing problems and improve the transport system of benchmarks to stabilize the economic situation of the state and the success of many reforms.

Keywords: logistics, logistic system, economic development, regional development.

Постановка проблеми. Останнім часом логістика, володіючи величезним стратегічним ресурсом, забезпечує сталий розвиток регіонів України. Удосконалення логістичної системи займає визначальне місце у стабілізації економіки, оскільки її існування пов'язане із продуктивними силами, ефективністю функціонування сфери матеріального виробництва і територіальним поділом праці. Стан розвитку логістики залежить від темпів модернізації і виступає детермінантом економічного зростання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми удосконалення управління логістичною діяльністю знайшли своє відображення у публікаціях таких вітчизняних та зарубіжних вчених: Б.А. Анікін, В.В. Брагінський, Н.М. Дащенко, Ю.В. Чорток, А.О. Родимченко та ін.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Після аналізу фахової літератури було виділено такі невирішені питання: не був проведений детальний аналіз стану логістики у регіоні; постанови розпорядчих органів

несуть глобальний, а не локальний характер, і не є універсальними для всіх регіонів; немає чіткої стратегії удосконалення логістичної діяльності в умовах реформування.

Метою цього дослідження є детальний аналіз стану логістичної системи у регіоні, виділення на основі аналізу проблем розвитку регіональної логістики та шляхи подолання цих проблем.

Виклад основного матеріалу. Ринок логістичних послуг в Україні перебуває лише на стадії становлення. Вступ до СОТ (Світової організації торгівлі), отримання асоційованого членства у Європейському Союзі поклали початок формування логістичних систем у регіонах. Найбільший транзитний потенціал та найвигідніше географічне розташування має Південний регіон, який включає Одеську, Миколаївську та Херсонську області.

Проаналізуємо стан логістичної системи кожної з областей.

Миколаївська область є одним із важливих центрів національних та міжнародних транспортних зв'язків. Довжина автомобільних шляхів загального користування з твердим покриттям становить більш ніж 4,8 тис. км. Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування – 28,9 кв. км шляхів на 1 тис. кв. км території. Відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту за 2013 рік – залізничний – 3073,2 тис. т, річковий – 3,9 тис. т, автомобільний – 19469,2 тис. т. Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту загального користування за 2013 рік – залізничний – 2710,6 тис. пас., морський – 4,2 тис. пас., річковий – 200,8 тис. пас., автомобільний – 129565,8 тис. пас., авіаційний – 1,8 тис. пас., трамвайний – 26139,9 тис. пас., тролейбусний – 13537,3 тис. пас. [1].

В цілому вантажообіг в Одеській області за усіма видами транспорту у 2013 році склав 64,5 млн. ткм., що на 4,1% менше у порівнянні з 2012 роком. При цьому вантажообіг залізничного транспорту становив 60,3 млн. ткм., автомобільного транспорту – 1,7 млн. ткм., водного транспорту – 2,5 млн. ткм. Пасажирооборот за всіма видами транспорту у 2013 році становив 11520,1 млн. пас. км., що на 3,8% менше у порівнянні з 2012 роком. Основну частку у

пасажирообороті займає залізничний транспорт 64,8%, автомобільний – 28,8%, водний – 0,3%, авіаційний – має незначні показники, тролейбусний – 2,6%, трамвайний – 3,5%. Мережа автомобільних шляхів загального користування в області становить 8,3 тис. км, у тому числі державного значення – 776,5 км. Тверде покриття мають 8,1 тис. км (97,6%) доріг. Забезпеченість автомобільними дорогами на 1000 кв. м становить 248,8 км [1].

Позитивний фактор розташування транспортних коридорів Херсонської області: Євро-Азійського – 226 км, Чорноморського ЧЕС – 114 км. Технічні можливості морських портів області дозволяють перевантажувати до 4,5 млн. т вантажів на рік. За січень-квітень 2014р. підприємствами транспорту перевезено 2370,1 тис. т вантажів, що на 19,8% менше, ніж за січень-квітень 2013 р. Вантажообіг збільшився на 0,5% і становив 1807,5 млн. ткм. Збільшення вантажообігу відбулося на автомобільному транспорті (на 8,3%), залізничному (на 0,6%). Пасажирським транспортом перевезено 31763,5 тис. пасажирів, що на 8,4% менше, ніж за січень-квітень 2013р. Пасажирооборот зменшився на 8,3% і становив 836 млн. пас. км. Зменшення пасажирообороту відбулося на залізничному транспорті (на 17,9%), тролейбусному (на 16,7%), автомобільному (на 3,5%) [1].

Проаналізувавши стан регіональної логістичної системи, можна виділити ряд позитивних факторів, які сприяють стабільному розвитку транспортної системи України та забезпечують інтеграцію з іншими країнами:

1. Области є високорозвинутими індустріальними регіонами з багатогалузевою промисловістю.

2. Географічні умови розташування регіону сприятливі для інтенсивного вискоєфективного використання всіх транспортних мереж – автомобільних, залізничних та морських шляхів, а також авіаційного та трубопровідного транспорту.

3. Ринки збуту продукції розташовані переважно в незначній відстані від об'єктів виробництва (споживачі як всередині держави, так і країни СНГ, Європи).

4. Висококваліфікована робоча сила регіонів та високий потенціал трудових ресурсів.

5. Наявність у регіоні конкурентоспроможних лідерів у сфері модернізації основних морських фондів (ТОВ СП «НІБУЛОН» та його судно-ремонтний-суднобудівний завод, Одеський та Херсонський морські порти та ін.).

Але, незважаючи на високий ресурсний, технічний та трудовий потенціал, існують деякі перепони на шляху економічного розвитку регіону, а саме:

1. Спільною проблемою областей є серйозне недофінансування місцевої інфраструктури (наприклад, у регіонах через брак коштів автомобільні дороги знаходяться у вкрай незадовільному стані, морально та фізично зношена матеріально-технічна база «Урк-залазниця» та моських портів).

2. Щодо Херсонської області, то тут є проблема завершення резонансного незавершеного будівництва Транспортного переходу Таврійський-ХБК, вирішення проблеми стикування морського і залізничного транспорту (будівництво залізниці у Скадовський морпорт, недобросовісна конкуренція одеських портів з херсонськими через політику тарифів на залізничні перевезення; будівництво дніпровського річкового флоту і терміналів і річкових портів, пристаней на території області) [1].

Зважаючи на переваги та недоліки стану Південного регіону, перспективи



Рис. 1. Схема розвитку транспортного комплексу України [3]

та загрози формування логістичних систем, доцільно виокремити основні орієнтири розвитку:

1. Створення регіональних стратегій розвитку логістичних систем, що забезпечують ефективне використання потенціалу регіону.

Загальна схема розвитку транспортного комплексу України зображена на рис. 1.

Для ефективної діяльності регіонів все ширше використовуються логістичні стратегії, що відображають нові підходи в управлінні та моделюванні логістичних процесів. Ці стратегії допомагають удосконалити використання потенціалу розвитку певної області, налагодити механізм управління матеріальними, транспортними, інформаційними потоками та забезпечити ефективну взаємодію з іншими регіональними системами [2].

Загальний процес розробки логістичної стратегії для регіону в цілому може проводитися в декілька етапів [2]:

1) стратегічний аналіз та оцінка розвитку логістичної системи регіону (здійснюється вибір цілей та місії логістичної стратегії, проводиться внутрішній та зовнішній стратегічний аналіз);

2) визначення критеріїв, за якими буде оцінюватися регіональна логістична система (передбачає виділення критеріїв оцінки розвитку регіональної логістичної системи за напрямками: оцінка рівня логістизації економіки регіону та оцінка логістичного рівня потенціалу регіону);

3) вибір та проектування моделі логістичної стратегії регіону;

4) реалізація стратегії;

5) контроль за реалізацією логістичної стратегії (контроль за її реалізацією, що допомагає оцінити рівень виробництва продукції, надання послуг, забезпечення постачальниками та наявності каналів збуту).

Формування регіональної логістичної стратегії – це комплексний, збалансований, впорядкований та інтегрований механізм, що полягає в управлінні логістичними потоками, покращенні рівня обслуговування та взаємовідносин виробників та споживачів продукції або послуг з метою забезпечення конкурентоспроможного та стійкого розвитку регіонів [2].

2. Вирішення питання днопоглиблювальних робіт за рахунок державних та приватних інвестицій, що покладе початок оновленню річковому транспорту та морському вантажообігу.

Реалізація проекту «Поліпшення судноплавних умов водних шляхів р. Південний Буг від м. Вознесенськ до м. Миколаїв» дозволить відновити судноплавство річкою Південний Буг на довжині 102,2 км між автодорожніми Варварівським та Вознесенським мостами (м. Миколаїв) [4].

Вже з 22 жовтня 2015 року компанія «НІБУЛОН» власними силами почала днопоглиблювальні роботи на річці Південний Буг з села Сапетня Миколаївського району.

Фінансування відбуватиметься за рахунок ТОВ СП «Нібулон», яке готує за власний кошт і із залученням власного обладнання, вирішити проблему за 2015-2018 рр, але за умови, що держава поверне йому витрати в обумовлений термін до 5 років.

3. Активне та значне фінансування у ремонт автомобільних доріг, мостів, припортових авіаційних та морських територій за сприяння іноземних інвестицій. Будівництво окремих автобанів для вантажних автомобілів.

11 липня Кабінет Міністрів України затвердив техніко-економічне обґрунтування будівництва нового мостового переходу через річку Південний Буг у м. Миколаєві. Про це вже видана відповідна постанова КМУ № 511 від 12 липня 2013 року. Окрім спорудження мостового переходу із пропускною спроможністю до 34 тис. одиниць транспорту на добу, передбачає також будівництво об'їзної дороги 1-ї категорії, ширина якої становитиме близько 28 м. Як зазначено в техніко-економічному обґрунтуванні проекту, загальна вартість об'єкту оцінюються в 3,5 млрд. грн. та термін реалізації складає майже 5 років [5].

4. Орієнтація замовлень на комерційне та приватне кораблебудування, відхід від військового суднобудування, оновлення основних фондів, повна заміна матеріально-технічного оснащення за рахунок іноземних інвестицій.

Українські судновласники не в змозі замовляти судна на наших заводах через їх високу вартість. Основною проблемою залишаються витрати на утримання соціальної інфраструктури підприємств, а також надто високі кредитні ставки. Рентабельність галузі вкрай мала. Залишається дуже складною система фінансування підприємств галузі. Українське суднобудування відстає в розвитку виробництва необхідного суднового обладнання. Проте є можливість для проведення ремонтних робіт та невеликих поштучних замовлень на будівництво кораблів. Для вдосконалення розвитку галузі розробляється національна програма суднобудування.

5. Максимальне використання іноземного досвіду, насамперед досвіду країн Європи, для покращення стану інфраструктури у регіоні, інтеграції транспортних зв'язків із країнами ЄС та наближення норм та правил експлуатації основних засобів логістичної системи.

Наразі виникає необхідність виявлення механізмів європейської транспортно-логістичної інтеграції та функціонування інтегрованої пан'європейської транспортно-логістичної системи, наукового обґрунтування і розробки шляхів інтеграції в неї України та розбудови, з урахуванням досвіду країн ЄС, ефективної національної ТЛС. Це сприятиме реалізації зовнішньоторговельних зв'язків України, її територіальному розвитку, залученню транзиту та збільшенню обсягів валютних надходжень, оптимізації товаропотоків, інтенсифікації господарських зв'язків з ЄС [3].

Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація низки міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань організації транспортних систем і перевезень стали першими кроками, з яких почалася інтеграція українського транспортно-дорожнього комплексу в Європейську транспортну систему.

Структура транспортно-логістичної системи України має складатися з п'яти рівнів логістичної взаємодії [3]:

- взаємодія об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури (термінальні та вантажні комплекси, складські господарства, підприємства різних видів транспорту та транспортно-логістичного сервісу тощо);
- транспортно-логістичні центри місцевого, регіонального та міжнародного призначення;
- регіональні транспортно-логістичні системи;
- транспортно-логістичні кластери;
- інтегрована транспортно-логістична система України (підсистема економічної системи країни та міжнародних транспортно-логістичних систем).

Висновки. Проведений регіональний аналіз відображає комплексну характеристику стану логістичної системи. Таким чином, ретельний аналіз дав змогу отримати певні недоліки цієї системи та зробити певні шляхи щодо удосконалення моделі управління логістикою у регіоні.

Можна зробити висновок, що кожен регіон має свої переваги і недоліки у структурі логістики, але також у них є чимало спільного. Наприклад, у ході аналізу було виявлено, що незадовільний стан автомобільних доріг та високий моральний знос матеріально-технічної бази притаманний для всіх областей.

Отже, для вирішення цих та інших проблем були запропоновані основні шляхи подолання бар'єрів розвитку логістичної системи у регіоні. Основними є розробка місцевих стратегій розвитку та інтеграція транспортного комплексу України до загальноєвропейської та світової транспортної системи.

Нинішні умови формування та становлення транспортної галузі сприяють інвестиційному клімату, оновленню та модернізації основних

фондів, стабілізації економіки держави. Удосконалення логістичної діяльності є дуже важливою складовою для регіонального розвитку сьогодні.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Стан та перспективи розвитку інфраструктури регіонів України. Дослідження Київ. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.fes.kiev.ua/new/wb/media/InfraSTRUKTURA.pdf>
2. Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Маркетинг інновацій і інновацій у маркетингу» (м. Суми, 27-29 вересня 2012 р.) / Сумський регіональний центр інтелектуального розвитку Українська асоціація маркетингу. – м. Суми, 2012. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/29091/1/Rodymchenko.pdf>
3. Брагінський В.В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України [Електронний ресурс]. – <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf>
4. Офіційний сайт компанії «Нібулон» [Електронний ресурс]. – <http://www.nibulon.com/data/investiciina-diyalnist/dlya-investoriv/informaciya-dlya-steikholderiv-kompanii2.html>
5. Офіційний сайт Миколаївська обласна державна адміністрація/Про будівництво мостового переходу через річку Південний Буг [Електронний ресурс]. – <http://www.mykolayiv-oda.gov.ua/ru/news/?id=4406>
6. План відновлення України. Стратегічний документ 2015-2017. Робоча версія. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://reforms.in.ua/Content/download/Strategic_doc_final%202015-2017.pdf
7. Дащенко Н.М. Розвиток логістичних центрів на сучасному етапі / Електронний варіант [http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Upsal/2009_6/09_dnmcps.pdf]
8. Чортюк, Ю.В. Формування регіональних логістичних систем в Україні [Текст] / Ю.В. Чортюк, А.В. Євдокимов, А.О. Родимченко // Економічний простір: збірник наукових праць. – № 62. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2012. – С. 79-84.
9. Іртицева І.О. Види, цілі і процес формування програми змін в логістичній системі / І.О. Іртицева, С.М. Мінакова // Актуальні проблеми економіки. – 2015. – № 3. – С. 155-161.
10. Іртицева І.О. Структура транспортно-логістичної системи України / І.О. Іртицева, С.М. Мінакова, О.А. Христенко // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2015. – № 4. – С. 146-149.