

- 2) з метою стимулювання довгострокового використання землі запровадження високого рівня оподаткування на доходи від продажу землі при короткостроковому використанні (наприклад, 100 %-й податок на доходи від продажу землі, якою володіла людина менше року) і регресивної шкали оподаткування залежно від строку володіння (наприклад, 90 %-й податок на доходи від продажу землі, якою володіли до 2 років, 80 %-й – до 3 років, 70 %-й – до 5 років, 60 %-й – до 6 років, 50 %-й – до 7 років, 45 %-й – до 8 років, 40 %-й – до 9 років, 35 %-й – до 10 років, 30 % – більше 10 років).

**Висновки.** Контролюючи функціонування ринку землі, держава повинна створювати програми економічного регулювання сільськогосподарського землекористування. Це є дуже актуальним для України на даний час, оскільки економічні, а не адміністративні методи державного регулювання стають вирішальними. Запровадження для ринкових суб'єктів пільгового кредитування, системи дотацій, пільгового оподаткування доходів від використання землі, а в недалекому майбутньому і доходів від її реалізації передбачає забезпечення належних доходів аграрним підприємствам, стимулювання розширення оброблюваних сільськогосподарських угідь, залучення до виробництва земельних ділянок, які вибули через різні причини із господарського обороту. Необхідно приділити більше уваги проведенню інвентаризації земель, розмежуванню земель державної та комунальної власності та забезпеченню раціонального використання земельних ресурсів. Одночасно держава повинна забезпечити фінансування з державного бюджету в повному обсязі програм поліпшення земель і їх паспортизації.

### Література

1. Прадун В.П., Трегобчук В.М. Актуальні проблеми удосконалення земельних відносин у сучасному контексті// *Землепорядкування*. – 2010, № 3. – С. 3-8.
2. Ревенко М.М. Роль держави в регулюванні відносин власності на землю// *Економіка АПК*. – 2009, № 5. – С. 27-30.
3. Третяк А.М. Концептуальні засади формування ринку земель сільськогосподарського призначення в Україні// *Проблеми розвитку земельних відносин на засадах нового Земельного Кодексу України. Матеріали всеукраїнської наукової конференції, м. Київ, 10-11 вересня 2002 року*. – К., 2010. – С. 38-41.
4. *Формування ринку землі в Україні*. – 2-ге вид., переробл. Та допов. - В.П.Галушко, Ю.Д.Білик, А.С. Даниленко – К.: Урожай, 2006. – 280 с

УДК 658.58

О.І.ДРИЛЬ

Національний університет  
«Львівська політехніка»

### ТРАНСПОРТНИЙ СЕКТОР У ФОРМУВАННІ ЕФЕКТИВНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

У статті розглянуто роль транспорту в логістичній діяльності підприємств, основні тенденції його розвитку, проаналізовано інструменти, що використовуються для в управління попитом на транспортні засоби, розглянуто чинники витрат транспортних процесів та обґрунтовано їх вагомість.

**Ключові слова:** транспортний сектор, транспортні витрати, транспортні процеси, аутсорсинг.

В статье рассмотрена роль транспорта в логистической деятельности предприятий, основные тенденции его развития, проанализированы инструменты, которые используются для в управление спросом на транспортные средства, рассмотрены факторы расходов транспортных процессов и обоснованно их весомость.

**Ключевые слова:** транспортный сектор, транспортные расходы, транспортные процессы, аутсорсинг.

In the article the role of transport is considered in logistic activity of enterprises, basic his progress trends, instruments which are used for in a management demand on transport vehicles are analysed, the factors of charges of transport processes and grounded their ponderability are considered.

**Keywords:** transport sector, transport charges, transport processes, outsorsing.

**Постановка проблеми.** В період ринкових перетворень підприємства змушені до пошуку раціоналізації витрат своєї діяльності. Для промислових та дистрибуційних фірм у свою чергу істотним є зниження логістичних витрат, а саме транспортних. Більшість фірм зосереджуються на основній діяльності, упускаючи з уваги таку сферу як планування. Вони ставлять за мету виконати замовлення своїх клієнтів

швидко, якісно та з мінімальними витратами, використовуючи у своїй діяльності найчастіше автомобільний вид транспорту. Хоча якщо брати до уваги довгострокову перспективу це може призвести до зростання навантаження на оточуюче середовище. Також часті і швидкі поставки вимагають завантаження великої кількості транспорту, що може спричинити перевантаження дорожніх полотен, а також призвести до створення небезпечних ситуацій на дорогах. Це може також уповільнити час поставки, викликати незадоволення клієнта, а в гіршому випадку і розірвання співпраці з ним. Загалом, можна говорити про наявність позитивних та негативних аспектів у транспортному секторі

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Місце України на карті світу забезпечує їй статус найбільшого транзитної держави. Разом з тим наявний потенціал залізниць і морських портів не реалізовано повною мірою.

В даних умовах ринкових відносин особливого значення набуває логістика в забезпеченні потреби в транспортних послугах, основним завданням якої є збільшення прибутку транспортних організацій, адже відомо, що 40% витрат на логістику пов'язані із транспортними витратами.

Дану проблему досліджувало багато науковців. Зокрема, в працях професора Є.В. Крикавського проведено порівняльну оцінку видів транспорту за основними критеріями [9, с.619]. Професор Н.І. Чухрай досліджує транспортні процеси з позиції логістичного продукту, подаючи вплив густини товару, параметра «ваги» товару, показника продуктивності ризики та атрибута «придатність до утилізації» на транспортні витрати [10, с.242-248]. Проблема транспортних процесів також розглядається з позиції інвестування [11, с. 335]. Також Є.В. Крикавський та М. Василевський використовують термін транспортна конгестія, покладаючи в його сутність різні аспекти негативних явищ, зокрема скупчення, нагромадження, тощо, що, як правило, пов'язано із виникненням додаткових витрат [12]. Водночас бракує системного узагальненого впливу транспортного сектору на зовнішню та внутрішню логістику.

**Формування цілей статті.** Актуалізувати важливу роль транспортного сектору у логістичній сфері економіки країни та ідентифікувати низку проблем пов'язаних із реалізацією транспортних процесів в Україні.

**Виклад основного матеріалу.** В Україні, так як і в розвинених країнах Європи, в управлінні розвитком регіонів, зокрема, транскордонних, важливу роль відіграє прогнозування перспектив розвитку, що служить у свою чергу підставою для розробки стратегії сталого розвитку регіону. В основі сталого розвитку лежить системний підхід та сучасні інформаційні технології, які дозволяють оперативного моделювати різні варіанти напрямків розвитку, з високою точністю прогнозувати їхні результати та вибрати найбільш оптимальний [1]. Такий варіант уможливорює реалізацію поточних потреб в такий спосіб, щоб не виключити можливості їх реалізації в майбутньому. І це стосується тріади потреб: економічних, суспільних та середовищних.

Транспортний комплекс є важливою складовою у структурі економіки України, а також фактором реалізації геостратегічного потенціалу країни, фактором зростання її ролі у міжнародному поділі праці та торговельно-економічній інтеграції. На сьогодні в Україні почала формуватись транспортно-логістична інфраструктура. Основними її складовими є національна мережа міжнародних транспортних коридорів на базі існуючих та нових шляхів сполучення, мережа транспортно-логістичних центрів на базі транспортних вузлів у межах вільних економічних зон.

Створення транспортних коридорів та їх включення в міжнародні транспортно-логістичні системи визнані стратегічним пріоритетним державним напрямком розвитку транспортно-дорожнього комплексу України, який є важливою складовою в структурі економіки України [6].

Вигідне географічне розташування України дає великі можливості отримувати прибуток. У результаті глобалізації світової економіки виникає потреба у якісно новому рівні транспортних послуг, адже налагоджуються зв'язки з транснаціональними компаніями, змінюється структура зовнішньої торгівлі, створюються нові центри виробництва у нових регіонах з високими транспортними витратами через їх віддаленість.

Важливим напрямом для зміцнення позицій транспортного комплексу є оновлення основних засобів вітчизняного транспортного комплексу, основні позитивні і негативні сторони в якого відображені в табл.1.

Однією з негативних сторін є збільшення перевізних ставок при збільшенні попиту на транспортні послуги. Це у свою чергу збільшує витрати підприємства, зокрема логістичні, що є негативним чинником. Тому так важливо оптимізувати аутсорсинг транспортних послуг. В багатьох країнах володіння власним відділом доставки (інсорсинг) регулюється прямо чи опосередковано інструментами держави, як це може спостерігати з наступної таблиці (табл.2)

Таблиця 1

**Основні тенденції розвитку дорожнього транспорту [2]**

Тенденції у транспортному секторі	Стратегія управління попитом на транспортні послуги	Наслідки у транспортному секторі	Проблемні аспекти
Місцеві			
1. Економічний ріст (володіння або володіння ТЗ)	Зменшувати/унікати потреби перевезень.	Ріст небезпеки на дорогах, накопичення транспорту,	Погіршення стану здоров'я, погіршення доступу.

2. Наявність землі (габаритні межі розширення меж) ТЗ,	Отримувати збори від власників ТЗ	забруднення довкілля	
Міжнародні			
1. Глобалізація	Підтримувати збалансований розвиток.	Зростання цін на пальне	Ріст попиту а енергоносії
2. Урбанізація (пропозиція транспортних послуг)	Удосконалити ефективність системи		

Таблиця 2

Економічні інструменти, що використовуються для в управління попитом на транспортні засоби (приклад)

Тип стимулювання або антистимулювання	Економічні інструменти	Економічні заходи
Зменшення привабливості володіння автомобільним ТЗ	1. Податок/збір за купівлю ТЗ у власність, утилізацію	1. Транспортний податок 2. Податок/збір за реєстрацію
	2. Обмеження кількості ТЗ	1. Аукціонні схеми для отримання нових ліцензій 2. Ліцензування володіння автомобілем

Подані приклади антистимулюючих інструментів підвищують привабливість аутсорсингу транспортних послуг.

Регулярність вантажних перевезень впливає на своєчасність поставок продукції. І разом з тим, порушення ритму роботи транспортних організацій збільшує розміри запасів продукції, додаткові складські і транспортні витрати, число невиконання постачання, простою виробничого обладнання. У зв'язку з цим потрібна узгоджена робота транспорту і комерційних служб, яка б створювала умови своєчасних і рівномірних перевезень. Зниження собівартості перевезень створює визначальні умови для відносного зниження транспортних тарифів і, як наслідок, призводить до скорочення рівня останніх. Тому комерційно-посередницькі та інші комерційні служби, забезпечуючи зниження витрат обігу, мають бути зацікавлені у скороченні витрат і транспортних організацій. Вантажообігова діяльність транспортних засобів, надійність постачання, регулярність перевезень впливає на розмір постачальницьких та виробничих запасів, запасів готової продукції, накопичуваних споживачами. [3].

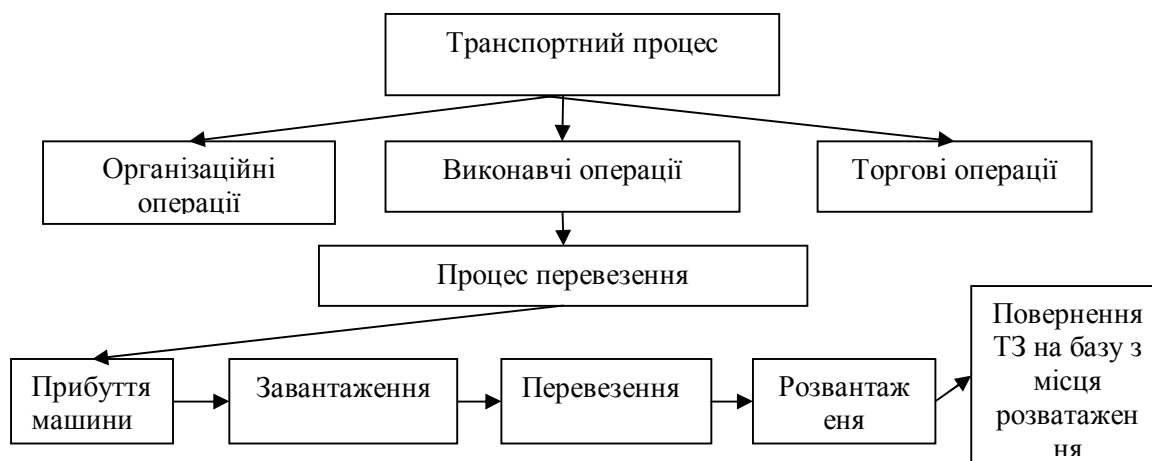
Акцент на скороченні витрат і тривалості циклу часу в ланцюзі "постачання - виробництво - збут" підкреслює важливість обороту запасу і збільшує потребу в конкурентоздатних послугах з транспортування. Залежно від виду переміщуваних вантажів витрати на транспортування можуть складати понад 40% загальної вартості цього товару, наприклад для будівельних виробів відносно невеликої вартості і великогабаритної продукції. Вважається нормальним, коли транспортні витрати не перевищують 10% від обсягу витрат на закупівлю цих виробів.

Така вагомість транспортних витрат актуалізує стратегічний підхід щодо їх оптимізації. Зазвичай управління транспортуванням має передбачати виконання таких процедур [4]. :

1. Вибір способу та технології транспортування (стратегічний рівень).
2. Вибір виду транспорту (тактичний рівень).
3. Вибір транспортного засобу (стратегічний чи тактичний рівень).
4. Вибір перевізника і логістичних посередників по транспортуванню (операційний чи тактичний рівень).
5. Оптимізація параметрів транспортного процесу, передусім його операцій (операційний рівень).

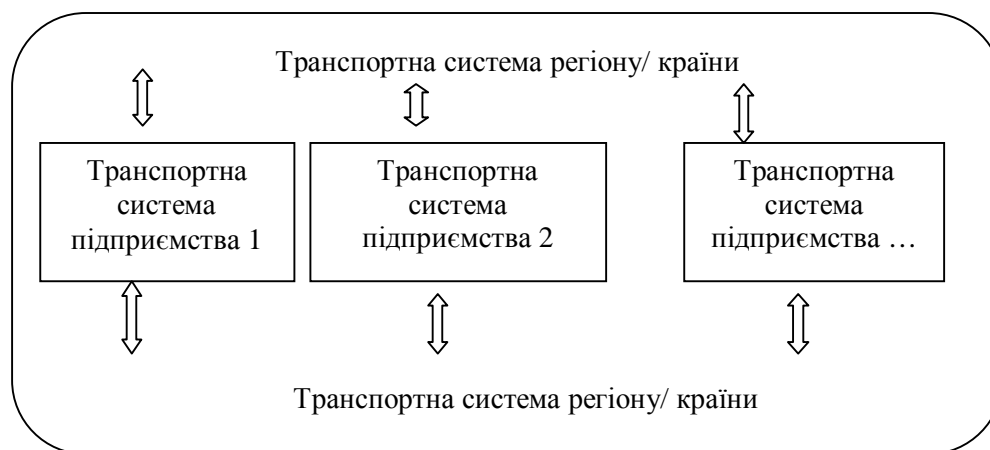
Також з транспортними операціями тісно пов'язана зовнішньоекономічна діяльність, адже саме транспортні операції починають і завершують процес реалізації зовнішньоторговельної угоди. За інформацією Держкомстату найбільшу питому вагу в загальному обсязі українського експорту становлять транспортні послуги (65,2%).

Транспортний процес включає тріаду організаційних, торгових і виконавчих процедур, які мають на меті переміщення вантажів і/або людей при використанні відповідного транспортного засобу.



**Рис 1 Алгоритм транспортного процесу**

При реалізації транспортного процесу слід врахувати, що підприємства функціонують в межах транспортної системи країни чи регіону, а це розширює межі оптимізації за рахунок використання зовнішнього потенціалу. Схематично це подано на рис. 2.



**Рис. 2. Потенціал транспортної системи підприємств**

Вирішення проблем у транспортній галузі неможливо добитися позитивних змін у господарській діяльності регіону загалом. Дослідження сучасного стану розвитку та функціонування транспортної системи у Західному регіоні України свідчить, що регіон має значні можливості та резерви пропускної здатності для обслуговування різних видів перевезень, оптимізуючи їх в мережі аутсорсингу. Однак, гальмом у цьому є недостатнє забезпечення його транспортною інфраструктурою, передусім дорогами та вузловими об'єктами. Якщо формування мережі сучасних автомобільних доріг в Україні є до певної міри очікуваним і оптимізується активною державною політикою (див. табл. 3), то створення мережі логістичних і дистрибуційних центрів, вантажних терміналів не знаходить державної підтримки і стимулювання, а цілком залежить від приватної ініціативи.

**Таблиця 3.**

**Основні видатки з Державного бюджету України на Державну програму розвитку автомобільних доріг загального користування [5]**

Витрати:		
2009	2010	2011
на Державну програму розвитку автомобільних доріг загального користування:		
11 млрд. 759 млн. грн.	8 млрд. 309 млн. грн.	12 млрд. 936,8 млн. грн.
на розвиток мережі й утримання автомобільних доріг загального користування та доріг, задіяних у підготовці й проведенні в Україні фінальної частини Чемпіонату Європи 2012 року з футболу		
4 млрд. 034 млн. грн.	3 млрд. 084 млн. грн.	4 млрд. 347 млн. грн.
на погашення зобов'язань за кредитами, отриманими під гарантію Кабінету міністрів України на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування		
6 млрд. 260 млн. грн.	3 млрд. 246,5 млн. грн.	6 млрд. 611 млн. грн.
на розвиток автомагістралей і реформу дорожнього сектора		
-	-	1 млрд. 979 млн. грн.

- : відсутні дані

Також важливим напрямом функціонування та підвищення ефективності транспортної системи в Західному регіоні України є розбудова транспортної інфраструктури у напрямку міжнародних транспортних коридорів та інтеграція транспортної системи регіону в європейську та міжнародну транспортну систему.

**Висновки і перспективи подальших досліджень.** Оптимізація транспортних витрат промислового підприємства узалежнена викликом зовнішніх та внутрішніх чинників. На стратегічному рівні базовим рішенням має бути прийняття моделі аут- чи інсорсингу. На тактичному рівні оптимізація передбачає вибір виду транспорту, транспортної технології та перевізника. На операційному рівні оптимізації підлягає окреме транспортне завдання.

У подальших дослідженнях більш конкретно розглядатиметься інтеграція маркетингових та логістичних рішень в контексті реалізації цілей стратегії розвитку логістичних підприємств.

#### Література

1. <http://uk.wikipedia.org>;
2. [www.sutp.org/suteca/mfwl/TDM-TM-UAm.pdf](http://www.sutp.org/suteca/mfwl/TDM-TM-UAm.pdf);
3. Крикавський Є.В. Логістика. Основи теорії: Підручник – Львів: Національний університет «Львівська політехніка» ( Інформаційно-видавничий центр «ІНТЕЛЕКТ+» Інститут післядипломної освіти), «Інтелект-Захід», 2004. – 416с.;
4. <http://fsoler.com/pdbrka-kontrolnix-robt-po-logstik/262-organizacja-transportnego-proczesu.html>;
5. <http://www.kyivpost.ua/ukraine/news/kabmin-kine-13-milyardiv-na-dorogi.html>;
6. Швець П.А., Ярош О.М. Розвиток транспортного комплексу України в умовах сучасних інтеграційних процесів-Електронний ресурс. Режим доступу: [<http://ekuzt.detut.edu.ua/sekcziya-1/65-rozvitok-transportnogo-kompleksu-ukrani-v-umovax-suchasnix-ntegracziy-proczesv.html>];
7. Ю.В. Макогон, В.И. Ляшенко Форм и направления межрегионального трансграничного экономического сотрудничества: Монография, узд. 2-е, исп. и допол./ -- Донецк: ООО «Юго-Восток, ЛТД», 2003. – 512 с.;
8. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. – К.: НІПМБ, 2003.— 494с.
9. Євген Крикавський Логістичне управління: Підручник.-Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2005.-684 с.
10. Чухрай Н. Формування інноваційного потенціалу підприємства: маркетингове та логістичне забезпечення: Монографія. – Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2002.-316 с.
11. Промисловий потенціал України: проблеми та перспективи структурно-інноваційних трансформацій/ Відпов. ред. канд. екон. наук Ю.В. Кіндзерський.- К.: Ін-т економіки та прогнозування НАН України, 2007.-408 с.
12. Jevhen W. Krykawskyj, Mirosław Waisielewski Podstawy zarządzania logistycznego- Skrypt dla studentow/ I roku kierunku Logistyka – SWSPiZ, Lods, 2011- 326 с.

УДК 331.108(477)

С.В. Леонова

Національний університет  
«Львівська політехніка»

### ЛЮДСЬКИЙ ПОТЕНЦІАЛ В СТРУКТУРІ ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПРОМИСЛОВОГО ПІДПРИЄМСТВА

Досліджено проблеми структуризації потенціалу промислового підприємства, ідентифіковано людський потенціал у загальній структурі економічного потенціалу, виявлено чинники та умови його ефективної реалізації.

**Ключові слова:** людський потенціал, структуризація, промислове підприємство, чинники ефективної реалізації

Исследованы проблемы структуризации потенциала промышленного предприятия, идентифицирован человеческий потенциал в общей структуре экономического потенциала, выявлены факторы и условия его эффективной реализации.

**Ключевые слова:** человеческий потенциал, структуризация, промышленное предприятие, факторы эффективной реализации