

УДК 338.47

ПЕРСПЕКТИВИ СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ЦЕНТРУ В ХАРКІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ

Устенко М.О., аспірант (УкрДАЗТ)

У статті висвітлюються суть та основна мета створення міжнародного транспортно-логістичного центру в Харківській області та перспективи формування мультимодальних логістичних терміналів.

Ключові слова: міжнародний транспортно-логістичний центр, транспортна інфраструктура, логістичний центр, логістичний термінал, інтермодальна система, термінально-складський комплекс.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.

Сучасний період розвитку регіональної економіки характеризується очевидними протиріччями: з одного боку, зростає необхідність забезпечення певної автономії її функціонування, а з іншого – потреба розвитку інтеграційних процесів, як внутрішніх, так і зовнішніх, у всіх сферах економічного життя. Водночас, для прикордонних територій можна визначити тенденцію істотного зростання інтеграційних процесів передусім у площині міжнародного поділу праці. Процеси розвитку національних господарств у контексті глобалізації та регіоналізації посилюють увагу до транспортної інфраструктури в економічних дослідженнях. Водночас провідними сучасними світовими тенденціями на транспорті є перехід на логістичні технології роботи та виникнення як в концептуальній, так і практичній площині міжнародних транспортних коридорів (МТК) для перевезення вантажів і пасажирів, які проходять через декілька країн, регіонів, континентів.

Факт прикордонного розміщення Харківської області стимулює транзитні міждержавні потоки матеріалів, людей, інформації та послуг, що виступає вагомим чинником інтенсивного зростання інфраструктурного забезпечення території, насамперед його логістичної складової. З проміжної ланки господарської системи інфраструктура перетворюється на безпосереднього активного учасника, регулятора та координатора економічних процесів, виконуючи функцію самостійного виробника послуг у різних сферах економічної діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор з посиланням на джерела. Теоретичні та прикладні питання розвитку логістичної інфраструктури відображені в роботах закордонних вчених: Ф. Пфоля, К. Кльозе, С. Абта, Я. Вітковського, І. Фехнера та ін., які розглядають концепцію логістичної інфраструктури, особливості розвитку об'єктів логістичної інфраструктури в тій чи іншій європейській країні [1, 2, 5, 8, 9]. Водночас ці

питання вирішуються без ув'язки із проблемами розвитку економіки прикордонних територій. Дещо адаптували цю концепцію до потреб сучасного українського ринку вітчизняні дослідники Дикань В.Л., Данийко М. І., Якименко Н. В., Довба М.О., Никифорок Н.І., М.М. Бойко, М.І. Долішній, М.А. Козоріз, Є.В. Крикавський, В.П. Мікловда, М.А. Лендел, М.А. Окландер, О.М. Тридід, Н.І. Чухрай [3, 4, 6, 7, 13]. Водночас малодослідженими залишаються перспективи створення транспортно-логістичних структур саме в Харкові та аналіз позитивних аспектів розміщення логістичного центру на території області.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Аналіз наукових публікацій свідчить, що поряд з проблемами розвитку транспортної інфраструктури недостатньо уваги приділяється точковим інфраструктурним об'єктам, а саме логістичним центрам. Логістичні центри сприяють просторово-часовій оптимізації матеріальних потоків у межах регіону, країни, групи країн; активізують розвиток суміжних галузей та вирішення соціальних питань, а отже, створюють соціально-економічний ефект для території, регіону та країни в цілому. Створення транспортно-логістичного центру на Харківщині — це питання часу, адже проблема розвитку прикордонних територій є дуже актуальною не тільки в нинішніх умовах, вона буде такою і в майбутньому. Отже, необхідно розвивати теоретичні основи розвитку прикордонних територій, розробляючи методичні основи розвитку відповідної логістичної інфраструктури.

Формування цілей статті. Метою статті є дослідження перспектив становлення, розвитку та формування транспортно-логістичних центрів в Харківській області, розробка практичних рекомендацій щодо розміщення та функціонування міжнародного транспортно-логістичного центру.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Враховуючи сучасні тенденції розвитку ринку логістичних послуг, можна стверджувати, що базовими елементами

управління товарними потоками стали логістичні центри. Такі центри відіграють координуючу та інтегруючу роль у логістичній системі обігу та транспортування вантажів. Впровадження таких технологій викликає необхідність створення мережі нагромаджувальних і розподільчих логістичних центрів, які виконують функції взаємодії між видами транспорту та організації матеріального розподілу в економічному регіоні. Вони є базовою основою управління матеріальними потоками, забезпечують взаємозв'язок з відправниками, споживачами, перевізниками, експедиторами, забезпечують своєчасні взаєморозрахунки через банки.

Функціонування таких центрів дозволяє скоротити час доставки вантажів на 20%, зменшити сумарні витрати на транспортування вантажів і скоротити складські запаси на 30%, зменшити середнє навантаження на обробку товарно-транспортних документів на 50%.

Сьогодні використання принципів логістики, створення мереж логічних центрів з метою розвитку змішаних, комплексних інтермодальних перевезень й інформаційної взаємодії їх учасників є найбільш раціональним вирішенням проблем розвитку транспортних послуг.

З огляду на те, що одним із основних напрямів сучасної європейської транспортної політики є перехід до транспортної логістики та транспортно-термінальної системи вантажних перевезень, потрібно звернути максимальну увагу на можливостях створення в Харківській області (м. Козача Лопань) прикордонного вузла міжнародного транспортно-логістичного центру. В основі його концепції лежать принципи інтермодальності, багатофункціональності, використання на базі ефективно функціонуючої тут транспортної інфраструктури новітніх технологій залізничних вантажних перевезень.

Головною метою створення міжнародного транспортно-логістичного центру є залучення вітчизняних та іноземних інвестиційних ресурсів в розбудову залізничного транспорту та економіки області. Це призведе до створення інфраструктури для розвитку промисловості та бізнесу; впровадження світових стандартів в сферу логістики у регіоні; створення належних умов надання складських послуг для підприємств, що здійснюють діяльність на території області.

Ефективному функціонуванню логістичних центрів сприятимуть:

1) територіальна близькість з міжнародними транспортними магістралями, розвинена і диверсифікована транспортна мережа;

2) вигідне економіко-географічне положення (прикордонна зона);

3) наявність робочої сили з прийнятним фаховим рівнем та вартістю;

4) наявність необхідної інфраструктури (транспортної, складської і зв'язку);

5) тягіння до існуючих або перспективних центрів ділового співробітництва;

6) наявність історично сформованої системи зовнішньоторговельних зв'язків із закордонними партнерами і бази для її розвитку.

Концепція міжнародних логістичних систем товароруку охоплює транспортну систему в цілому як таку. У неї також входять питання матеріально-технічного забезпечення, що, у свою чергу, охоплюють усі види діяльності, зв'язані з потоками матеріальних цінностей (перевезення, збереження, передача інформації і виробництво).

Важливе геополітичне розташування прикордонних переходів Харківської області визначає особливу, ключову роль регіону в забезпеченні євразійських транспортно-торговельних зв'язків. Наявність на території області, що граничить з Росією, одного з найбільших прикордонних транспортних комплексів, у складі міжнародних і міждержавних залізничних і автомобільних переходів, міжнародного аеропорту об'єктивно визначає Харківщину як природний транзитний міст між Європою й Азією. Транзит дозволяє ефективно використовувати резерви національних транспортних систем, стимулює їх розширене відтворення. Внаслідок цього, в свою чергу розвивається промисловість, транспорт, активізується будівництво доріг, пунктів переміщення вантажів, супутніх їм об'єктів, створюються нові робочі місця.

Наявність та перспективи подальшої розбудови прикордонної транспортної інфраструктури Харківської області має всі об'єктивно необхідні передумови для створення міжнародного транспортно-логістичного центру в м. Козача Лопань на базі ефективно діючих підприємств залізничного транспорту та провідних підприємств країн-операторів транспортного вузла. Основна ідея полягає в тому, щоб забезпечити у транспортному процесі ефективну доставку до кінцевого споживача товарної продукції, яка перевозиться різними видами транспорту в режимі експорту, імпорту та транзиту у найкоротші строки та з мінімальними втратами. Це можливо виконати тільки у рамках функціонування логістичного транспортного центру, де увесь комплекс послуг буде мінімізований по втратам часу і коштів.

Робота міжнародного транспортного логістичного центру повинна будуватися на таких основних принципах:

1) пропозиція максимально повного переліку транспортних і супутніх послуг на основі договірних відносин з кожним учасником логістичного ланцюга (формування банку даних логістичних ланцюгів);

2) організація комплексного транспортного обслуговування на основі єдиного

договору на комплексне обслуговування і єдине замовлення на всі послуги, формування завдань для учасників логістичного ланцюга на підставі замовлення користувача транспортних послуг, централізований контроль виконання замовлення;

3) максимальна стандартизація та уніфікація перевізних й інших документів, необхідних для виконання перевезення, що застосовуються учасниками логістичних ланцюгів, з метою забезпечення можливості створення єдиного інформаційного простору;

4) єдина маркетингова стратегія і тактика учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг, спільне проведення дослідження ринків і маркетингових заходів, що забезпечують просування всіх учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг і формування попиту на комплексні транспортні послуги;

5) географічний розподіл структурних підрозділів МТЛЦ з метою максимального охоплення ринку транспортних послуг, виконання оперативного управління роботою логістичних ланцюгів у місцях формування вантажопотоків та їх перетину;

6) організація співробітництва з українськими і міжнародними організаціями, що займаються питаннями транспортної логістики;

7) побудова роботи на основі світових стандартів і міжнародних договорів, угод, конвенцій;

Основні функції МТЛЦ повинні забезпечити реалізацію нових видів послуг і задоволення підвищених вимог користувачів транспортних послуг, комплексності та якості обслуговування з урахуванням принципів «усі послуги в одному місці», доставка вантажу "від дверей до дверей", «точно в термін» і з "мінімальними витратами".

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Транспортно-логістичні центри (ТЛЦ) мають виключне значення, оскільки вони здійснюють зв'язок між віддаленими один від одного економічними районами та підтримку інтегрованого управління матеріальними потоками. Саме тому вони повинні бути не тільки складовою частиною державної та регіональної транспортної системи, але й відігравати провідну роль у формуванні транспортної інфраструктури та раціоналізації всієї системи вантажо- та пасажироруху. Новими елементами транспортної інфраструктури, які потребують детального вивчення, є транспортно-логістичні центри (ТЛЦ), які можуть бути створені в межах Харківської області, як складова мережі міжнародних мультимодальних транспортних коридорів.

Ринкові дослідження і досвід формування наскрізних конкурентоспроможних ставок на перевезення засвідчують актуальність доповнення

комплексного логістичного ланцюга ланкою автомобільних перевезень власним парком автомобілів. Доцільною тут є організація однієї із складових інтермодальних перевезень – комбінованих перевезень залізничним/автомобільним транспортом експортно-імпортних та транзитних вантажів, що прямують із країн Центральної і Південної Європи у країни СНД та Азії та у зворотному напрямку.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. *Алькема В.Г.* Вдосконалення логістичних ланцюгів товаропросування молочної продукції/ Логистика: проблемы и решения.– 2006.–№2.–С.29–33.
2. *Бауэрсокс Д., Клосс Д.* Логистика: интегрированная цепь поставок. – М.: Олимп – Бизнес, 2001. – 640с.
3. *Данько М.І., Дикань В.Л., Якименко Н.В.* Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств України в умовах міжнародних транспортних коридорів: Монографія / М.І. Данько, В.Л. Дикань, Н.В. Якименко– Харків: УкрДАЗТ, 2008.– 170с.
4. *Дикань В. Л., Якименко Н. В.* Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України[Текст] / В. Л. Дикань, Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2010. - №30. – С. 11-15
5. *Джонсон Дж. С.* и др. Современная логистика. –7-е изд.; пер с англ. – М.: Издательский дом “Вильямс”, 2002. – 624с.
6. *Кальницька М.А.* Характеристика розвитку прикордонної інфраструктури Закарпатської області // Науковий вісник УжНУ. Серія «Міжнародні відносини». – 2008. - №2-3. – С. 251-257.
7. *Крикавський Є.В.* Логістичне управління: Підручник. – Видавництво Нац. ун-ту “Львівська політехніка”, 2005. – 684с.
8. *Кристофер М.* Логистика и управление цепочками поставок / Под общ. ред. В.С. Лукинського. – СПб.: Питер, 2004. – 316с.
9. *Логистика.* Управление цепью поставок / Д. Уотерс. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. – 503с.
10. *Майкл Р.* Линдерс, Харольд Е. Фирон. Управление снабжением и запасами. Логистика/Пер. с англ.– СПб.: ООО “Виктория плюс”, 2002.– 768с.
11. *Смирнов И.* Логистика: территориальные цепи сбыта и их проектирование // Дистрибуция и логистика.– 2003. – №2. – С. 12–22.
12. *Якименко Н.В.* Транспортна система України та глобалізаційні процеси[Текст] / Н.В.

Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць.– Харків: УкрДАЗТ.– 2009. - №25.– С.93-96.

Анотація. В статті освещуються сутність і основна мета створення міжнародного транспортно-логістичного центру в Харківській області і формування мультимодальних логістичних терміналів.

Ключеві слова: міжнародний транспортно-логістичний центр, транспортна інфраструктура, логістичний центр, логістичний термінал, інтермодальна система, термінально-складський комплекс.

Summary. The article highlights the essence and main purpose of creating an international transport and logistics center in Kharkiv region, as well as the prospects of creating an enabling environment for the deployment of multimodal logistics terminals.

Keywords: international transport and logistics center, transport infrastructure, logistics center, logistic terminal, intermodal system, terminal and warehouse complex.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.

УДК 331.522.4:656.2

МОДЕЛЬ РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ

Чебанова О.П., здобувач (УкрДАЗТ)

Систематизовані погляди на розвиток соціально-економічного потенціалу підприємств залізничного комплексу, запропоновано підходи до побудови моделі його розвитку що вміщає чотири основних компоненти.

Ключові слова: соціально-економічний потенціал, розвиток, компоненти.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Для ефективного впливу на формування і розвиток соціально-економічного потенціалу залізничного комплексу (далі СЕП ЗК), як будь-якого об'єкта (або явища), важливо мати достатню уяву про нього, як систему взаємопов'язаних явищ та процесів, а також володіти прийомами його діагностування. У зв'язку з цим для прийняття рішень щодо відновлення і подальшого розвитку СЕП ЗК, потрібно правильно уявляти його перспективи та дієво їх використовувати. Для досягнення поставлених цілей необхідно, перш за все, окреслити систему поглядів, щодо формування і розвитку СЕП ЗК, тобто – концепцію його розвитку.

У діючому нині механізмі розвитку підприємств залізничного комплексу відсутній єдиний комплексний підхід до розвитку соціально-економічного потенціалу з урахуванням його

складових та особливостей. Тому потребують подальшого розкриття концептуальні основи побудови моделі розвитку СЕП ЗК.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасний концептуальний підхід до формування і розвитку залізничного комплексу, який відбито у нормативно-правових актах, програмних рішеннях і проектах [1] визначається свідомим чи несвідомим спрощенням процесу формування визначального задуму, невизначеністю (варіативністю) системи стратегічних цілей розвитку залізничного комплексу, відсутністю тривалий час прогнозу різних варіантів сценарію використання потенціальних можливостей галузі. Питанням розвитку соціально-економічного потенціалу присвячені роботи багатьох вчених [2, 3, 4]. Однак проблема розвитку СЕП ЗК ще не вирішена і вимагає детальнішого вирішення.

Концептуальний підхід до розкриття змісту СЕП залізничного комплексу, обов'язково має завершитися побудовою певної моделі формування і