

ЛОГІСТИКА МАТЕРІАЛЬНИХ ПОТОКІВ У СИСТЕМІ РОЗВИТКУ ПРИМОРСЬКОГО РЕГІОНУ

У статті викладено авторський погляд на вплив логістики матеріальних потоків на розвиток економіки приморських регіонів. Виконано аналіз впливу логістики на скорочення транспортної складової витрат на постачання продукції на ринок та вирішення проблем соціально-економічних диспропорцій тощо.

The article presents the author's view on material flow logistics impact on the development of the economy of coastal regions. The impact of logistics on the reduction of the transport component expenses of supplying products to the market is analyzed, the socio-economic disproportions' problem is investigated.

Постановка проблеми у загальному вигляді. В умовах глобалізації світогосподарських зв'язків стійкість регіонального розвитку все більшою мірою залежить від залучення специфічних, в тому числі унікальних ресурсів у сучасну систему міжнародного розподілу праці. У першу чергу мова йде про пошук таких нових сфер діяльності, які несуть у собі потужний потенціал регіонального розвитку [1, с.16–22].

На цей час сформувалася спільна думка щодо типових «імпульсів», які здатні робити визначальний вплив на розвиток економіки регіону. Традиційно до них відносять ВЕЗ, території пріоритетного розвитку, індустріальні парки, інші інноваційні форми організації бізнесу. У той же час практика регіонального розвитку свідчить, що вище перераховані інноваційні проекти мають недостатній вплив на хід економічних реформ, прискорення науково-технічного та соціально-економічного розвитку окремих регіонів і областей. Цьому є ряд причин, у тому числі необхідні великі початкові капіталовкладення в інфраструктурне облаштування таких комплексних об'єктів, недостатня фінансова віддача від їх функціонування та ін [2, с.28]. У цих умовах актуальним стає завдання продовження пошуку нових форм організації бізнесу, які будуть активно залучатися до соціально-економічного розвитку регіонів.

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. До мало дослідженої сфери бізнесу, яка здатна масштабно впливати на процеси, пов'язані з оновленням економіки регіону, відноситься логістика матеріальних потоків. Під логістикою матеріальних потоків слід розуміти систему технічних засобів, організаційно-економічних інструментів та управлінських рішень, спрямованих на мінімізацію витрат у процесі переміщення матеріально-технічних цінностей від виробників до споживачів товарів [3, с.25]. Традиційно логістика пов'язана з чотирма основними концепціями, які в даний час визначають методологію наукових досліджень: аналітичною, технологічною (інформаційною), маркетинговою та інтегральною. Перелічені концепції мають свої особливості і підходи до формування логістичних систем різного рівня складності [4, с.42–43]. Останнім часом отримує все більшу вагу інтегральна логістична концепція, яка заснована на різних комбінаціях інших трьох концепцій [4, с.24]. Для більш повного врахування регіональної складової змін у логістиці матеріальних потоків у структурі інтегральної концепції виділився її регіональний аспект, який акумулює в собі інноваційні зміни в регіональному обслуговуванні матеріальних потоків.

У рамках регіональної логістичної концепції переважає два підходи до дослідження процесів регіоналізації логістичного бізнесу. Перший підхід зберігає в якості базового об'єкта дослідження саму логістику матеріальних потоків. У рамках цього підходу дослідженню регіональних проблем логістичного бізнесу присвячено ряд

фундаментальних праць. Так, у працях В. І. Павлова акцент зроблено на розробку концептуальних основ 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 [4, с.153]. У працях Т. А. Прокоф'євої та О. М. Лопаткіна регіональний аспект логістики сконцентровано на кадровому, інформаційному та нормативно-правовому забезпеченні логістичного бізнесу [5, с.400]. Досить оригінальним, що заслуговує підвищеної уваги, є підхід Р. Р. Ларіної, яка у своїх дослідженнях акцентує увагу на взаємозв'язку й інтеграції в єдину систему вважаємих до недавнього часу економічно відокремленими процесів управління виробництвом, транспортно-складського господарства, матеріальних запасів, фінансового капіталу, персоналу, інформаційних потоків [6, с.239]. Другий підхід полягає в розробці регіональних проблем логістики, як інструменту підвищення ефективності соціально-економічного розвитку регіонів. Послідовно цей підхід в аспекті соціально-географічних досліджень розкриває І. Г. Смирнов. У його працях всебічно проаналізовано соціально-географічні відносини і зв'язки, які формують комунікаційний каркас соціально-економічних районів [7, с.335].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Потенціал логістики матеріальних потоків покликаний удосконалювати базові ознаки функціонування регіонів, такі як пропорційність регіонального розвитку, система регіонального управління та ін. Вплив логістики матеріальних потоків на оновлення базових ознак функціонування регіонів спрямовано на структурні, організаційно-управлінські та інші перетворення, які забезпечать диверсифікацію спеціалізації регіонів, зменшать внутрішньорегіональні пропорції тощо. Передумовою до подібного роду перетворень є кумулятивний ефект розвитку суміжних видів економічної діяльності: будівельної галузі (дороги, будівлі, споруди), машинобудування (випуск логістичного обладнання), обслуговуючих виробництв і ін. Одне робоче місце в логістичному бізнесі призводить до створення 5 нових робочих місць в суміжних галузях економіки [8, с.151–153].

Постановка завдання. Мета статті – обґрунтування перспективних напрямів використання логістики матеріальних потоків у процесі оновлення економіки приморського регіону.

Виклад основного матеріалу дослідження. Логістика матеріальних потоків здійснює комплексний вплив на економіку приморських регіонів, основні елементи яких представлені на рис. 1.

У ході економічних реформ сталися порушення процесів товароруку, які проявилися в збільшенні числа проміжних ланок доставки товарів кінцевим споживачам, у зростанні нераціональних перевезень вантажів, у відсутності рівних умов для доступу на товарний ринок і в ряді інших негативних явищ. У зв'язку із цим логістика матеріальних потоків не тільки полегшує доступ товаровиробників на ринок, але також робить вирішальний вплив на забезпечення рівних умов для просування продукції на ринок, поліпшує структурні пропорції товарних ринків тощо.

Логістика матеріальних потоків кардинально змінює уявлення про роль і місце транспортної складової в конкурентній боротьбі за ринки збуту товарів. Унаслідок різниці в географічному положенні, у рівні розвитку транспортних комунікацій, інших елементів інфраструктури витрати на переміщення товарів через приморські регіони мають тенденцію до диференціації. Із зростанням обсягів зовнішньої торгівлі транспортні витрати зростають швидшими темпами, ніж витрати виробництва товарів. Така тенденція більшості фахівців дозволила визнати помилковою широко поширену теорію «ліквідації опори відстаней», згідно з якою в міру розвитку науково-технічного прогресу у переміщенні товарів і вантажів транспортні витрати стануть настільки несуттєвими, що їх часткою в ціні товару можна буде знехтувати, а отже можна буде знехтувати і пошуком

оптимальних маршрутів доставки вантажів [8, с.151–159]. З вище викладеного можна зробити висновок, що питання зниження витрат доставки товарів до споживачів зберігають свою актуальність.

За оцінками різних логістичних компаній оптимізація процесів доставки товарів споживачам дозволяє знижувати витрати на переміщення товарів на 20–25 і більше відсотків [9, с.56–59]. Істотний додатковий ефект досягається в результаті використання переваг регіонального логістичного простору: транспортні витрати додатково скорочуються на 7–20%, витрати на вантажно-розвантажувальні роботи, зберігання матеріальних ресурсів і готової продукції – на 15–30%, загальні логістичні витрати – на 12–35 % [10, с.258]. Також можна використовувати сприятливі можливості підключення до діючих транзитних схем доставки продукції на ринки. Наприклад, через контейнерні термінали Одеського та Іллічівського портів здійснюються інтермодальні перевезення контейнерних вантажів між країнами Азіатсько-Тихоокеанського регіону і Євросоюзом. Внаслідок сформованого за останні роки дисбалансу у вантажоперевезеннях на користь Китаю (перевищення складає більш 8 млн. TEU на рік) оператори контейнерних сервісів пропонують вигідну логістику доставки товарів у зворотньому напрямку з метою завантаження порожніх контейнерів, які прямують з Європи в Китай. Зокрема, транспортні компанії пропонують пільгові тарифні ставки для перевезення будь-яких вантажів у контейнерах у напрямку товарних ринків Далекого Сходу. Склалася ситуація, коли металопрокат, ліс і навіть балкерні вантажі (карбамід, сода, борошно і т.д.) дешевше відправляти контейнерами. Переваги, які можуть бути отримані в результаті завантаження Азіатсько-Тихоокеанського вектора товарних поставок визначаються наступними причинами:

- відпадає необхідність у накопиченні в порту великих партій товарів, що виключає плату за наднормативне зберігання вантажу, знижує ймовірність його псування;
- прискорюється грошовий обіг між продавцем і покупцем товару, так як зменшується час доставки товару кінцевому одержувачу з використанням контейнеровозів (у 2–2,5 рази швидше звичайних судів);
- досягається повна сохрانیсть товару, оскільки виключаються його uszkodження;
- досягається більш низька вартість перевезення (за даними компанії «Голден Ейкс» відправка металопрокату до В'єтнаму в контейнерах на 12–14 \$ / т, труб – на 20 \$ / т дешевше по відношенню до суден, які традиційно спеціалізуються на перевезенні цих вантажів [11, с.67–70].

Пріоритетним завданням логістики матеріальних потоків є подолання внутрішньорегіональних соціально-економічних диспропорцій. Інструментарій вирішення цієї актуальної задачі лежить в площині розробки методичних підходів до розміщення логістичних ланок та їх окремих елементів. Науково обґрунтований підхід до розміщення логістичних об'єктів грає визначальну роль в успіху будь логістичної ініціативи [12, с.22–31]. Можна стверджувати: якщо відсутній логістичний підхід до розміщення логістичних підприємств, такий об'єкт не можна відносити до логістичного типу. Під розміщенням логістичних об'єктів будемо розуміти процес розподілу логістичних потужностей за територіальною ознакою (в межах регіональних логістичних систем), що забезпечує найбільш вигідні умови в участі галузей регіональної спеціалізації в міжрегіональних ринкових відносинах в поєднанні з вирішенням соціально-економічних проблем регіонального розвитку. Умови розміщення логістичних підприємств визначаються підвищеною вибірковістю місць локалізації логістичних об'єктів.

Визначальним фактором локалізації об'єктів логістики виступають логістичні перехрестя (ЛП), які утворюють регіональний каркас перетинів матеріальних потоків [13, с.122–126]. Концепція ЛП дозволяє оперувати набором полюсів логістичної активності, що склалися в складі провідних субрегіонів Українського Причорномор'я, з подальшим вибором перспективних напрямів їх розвитку за допомогою регіональної системи координат ЛП, у тому числі:

- полюсом логістичної активності в межах Одеської агломерації;
- полюсом логістичної активності Придунайського субрегіону;
- полюсом логістичної активності Дніпро-Бузького субрегіону (в межах адміністративних районів, що тяжіють до Миколаєва та Херсону);
- полюсом логістичної активності в межах Західно-Кримського та Східно-Кримського субрегіонів.

Так, полюс логістичної активності Одеського субрегіону багато в чому визначає масштаб, темпи і перспективи становлення логістичного бізнесу всього Українського Причорномор'я, який спеціалізується на зовнішньоторговельній (транзитній) функції. На нього припадає понад 70% всього зовнішньоторговельного обороту країни, орієнтованого на морську торгівлю. Центральне місце розташування субрегіону в транспортній системі країни пред'являє до логістичного бізнесу підвищені вимоги у сфері якості, надійності, безперервності обслуговування матеріальних потоків відповідно до сучасних вимог клієнтури. Комплекс завдань, що вимагають свого вирішення враховує:

- забезпечення стійкої конкурентоспроможності в обслуговуванні транзитних потоків між країнами Азіатсько-Тихоокеанського міжнародного регіону і Європою, у першу чергу в такому перспективному сегменті транзитних поставок товарів, яким є торгово-економічні зв'язки Китаю з країнами СНД;
- модернізацію прилеглої до портових центрів транспортної інфраструктури з метою випереджаючого зростання пропускної спроможності припортових залізничних станцій і ділянок автомобільних магістралей, технологічно пов'язаних з морськими портами;
- створення вздовж окружної траси «Об'їзд Одеси» мережі мультимодальних логістичних центрів;
- концентрацію зусиль у галузі створення в Одеському регіоні потужної розподільчо-складської та виробничої-збутової інфраструктури;
- розробку техніко-економічного обґрунтування та проектної документації з будівництва нової об'їзної траси навколо Одеської агломерації, яка буде інтегрована з МТК № 9 і проектом створення Чорноморського транспортного кільця;
- організацію центрів матеріально-технічного постачання, ремонту та технічної діагностики об'єктів логістичної діяльності;
- розробку науково-обґрунтованої схеми розміщення логістичних центрів вздовж основних виходять транспортних магістралей: Одеса – Київ, Одеса – Дніпропетровськ, Одеса – Маріуполь, Одеса – Кишинів, Одеса – Рені;
- розвиток нових виробничих функцій промисловості, пов'язаних з формуванням спеціалізованих комплексів доопрацювання товарів і ряд інших завдань.

Логістика матеріальних потоків сприяє оновленню організаційної структури приморських регіонів, у тому числі територіальних пропорцій, упровадженню нових форм організації продуктивних сил та ін. Наприклад, удосконалення територіальних пропорцій ураховує:

- згужування рівнів в соціально-економічному розвитку між розвиненими припортовими і більше відстаючими внутрішніми районами приморських областей;
- збільшення частки інноваційних сфер бізнесу в структурі підприємницького сектора економіки;
- розвиток системи малих і середніх міст та адміністративних центрів, що утворюють перспективні полюси логістичної активності;
- широке залучення приморських регіонів в міжнародні економічні зв'язки і регіональні інтеграційні процеси.

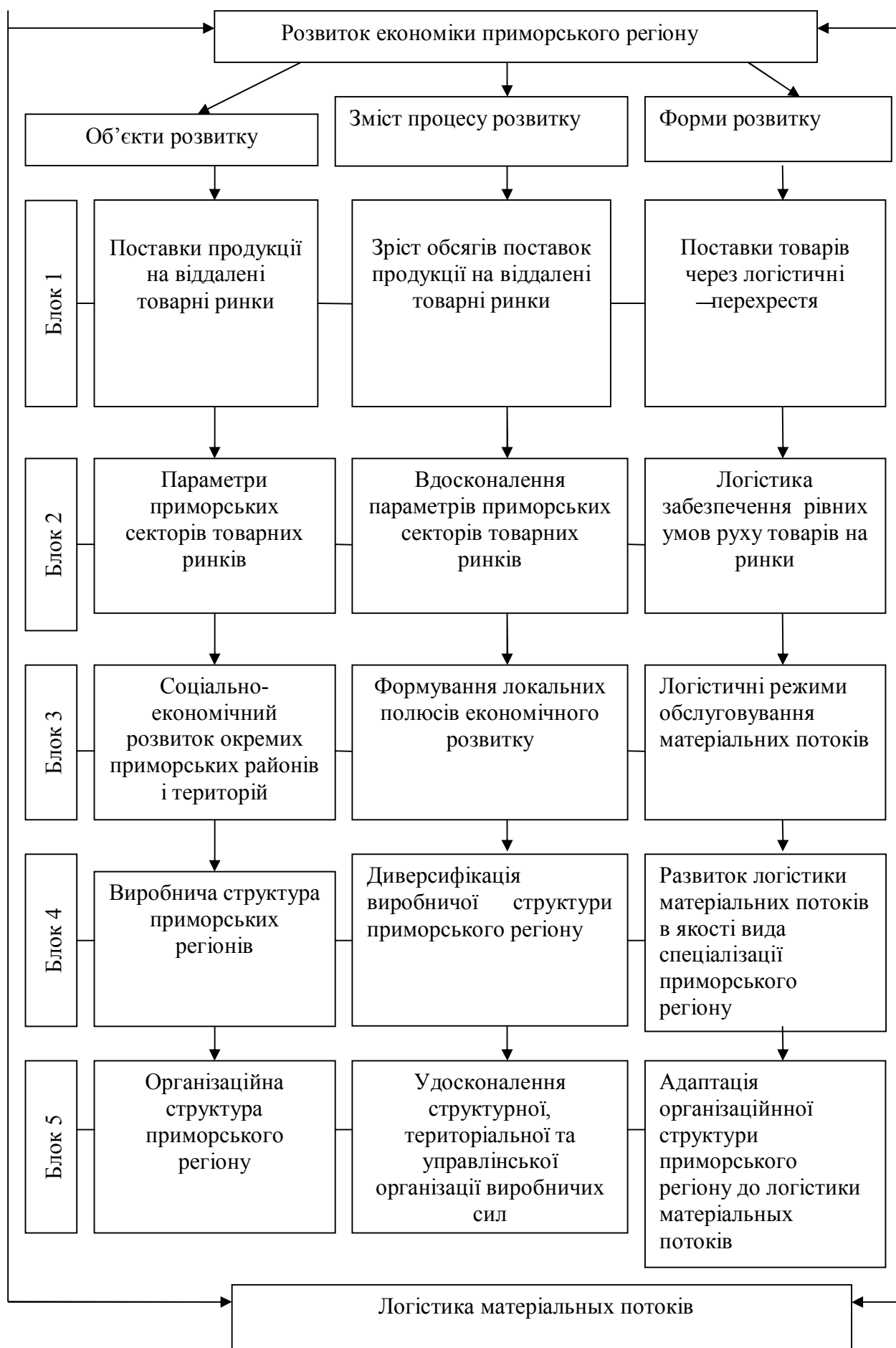


Рис. 1. Схема впливу логістики матеріальних потоків на розвиток економіки приморського регіону

Висновки і перспективи подальших розробок. На сучасному етапі економічного розвитку регіонів країни обов'язковою умовою забезпечення їх конкурентоспроможності постає пошук та реалізація специфічних, в тому числі унікальних ресурсів, спроможних вирішувати комплекс проблемних питань розширення ринків збуту продукції, подолання регіональних диспропорцій, забезпечення розширеного відтворювального процесу у складі регіональних секторів товарних ринків. Складність вирішення перелічених задач передбачає необхідність приділити підвищену увагу обґрунтуванню інноваційних ресурсів, які мають високу дифузійну спроможність швидкого і водночас мало витратного впровадження в регіональне середовище з метою його вдосконалення та розширення участі в міжрегіональному розподілі праці. Перспективи подальших досліджень відновлення економіки регіонів визначають необхідність розробки та реалізації організаційно-економічних інструментів стратегічного бачення проблеми, пов'язаної в першу чергу з забезпеченням довгострокової адаптації задіяних ресурсів, зокрема логістичних ресурсів по відношенню до впливу зовнішнього ринкового середовища, а також з їх інфраструктурною підтримкою. При цьому пріоритет у впровадженні запропонованої стратегії повинен бути забезпечен за рахунок відповідних важелів впливу як на регіональному, так і на державному рівні.

Список використаної літератури

1. Балабанова З. В. Новий регіоналізм – невід'ємний елемент європейської інтеграції / З. В. Балабанова // Збірник наукових праць національного центру з питань європейської інтеграції України. – 2005. – Вип. 15. – С. 16–22.
2. Вільні економічні зони і території пріоритетного розвитку у проекті податкового кодексу // Діловий вісник. – 2007. – № 12. – С. 28.
3. Логистика: [учеб. пособ. / под ред. Б. А. Аникина]. – М.: ИНФРА, 1997. – 327 с.
4. Павлов В. І. Транспортно-логістичний комплекс регіону: інтеграційні процеси / В. І. Павлов, С. М. Бортнік. – Луцьк: Надстир'я, 2005. – 153 с.
5. Прокофьева Т. А. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект / Т. А. Прокофьева, О. М. Лопаткин. – М.: РКонсульт, 2003. – 400 с.
6. Ларина Р. Р. Логистика в управлении организационно-экономическими системами / Р. Р. Ларина, В. Н. Пилюшенко. – Донецк: ВИК, 2003. – 239 с.
7. Смирнов І. Г. Логістика: просторово-територіальний вимір / І. Г. Смирнов. – Київ: Обрії, 2004. – 335 с.
8. Стадницький Ю. Перспективи використання маркетингу для поліпшення соціально-економічної ситуації в регіоні / Ю. Стадницький, О. Товкан // Регіональна економіка. – 2005. – № 2. – С. 151–159.
9. Транспортная составляющая: руководство ведущих предприятий Петербурга о современных тенденциях // Морские порты. – 2003. – № 1. – С. 56–59.
10. Фесенко К. Е. Інвестиційний потенціал у логістиці / К. Е. Фесенко, Л. Г. Зайончик, М. П. Денісов, В. Г. Кабанов. – К.: Наукова думка, 2002. – 258 с.
11. Пшинько А. Н. Совершенствование организации переработки контейнеров на стыке разных видов транспорта / А. Н. Пшинько, Г. И. Музыкаина, П. В. Бех // Транспорт. – 2006. – № 28. – С. 67–70.
12. Складские логистические комплексы: проблемы выбора места под строительство // Логистика: проблемы и решения. – 2008. – № 5. – С. 22–31.
13. Тараканов М. Л. Принципи формування регіональних логістичних комплексів / М. Л. Тараканов // Вісник соціально-економічних досліджень. Збірник наукових праць. – Вип. 1 (44). – Одеса: Одеський державний економічний університет, 2011. – С. 122–128.

Прийнято до друку 13.08.2012