

МІСЦЕ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА АУТСОРСИНГУ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ЕФЕКТИВНИХ РЕГІОНАЛЬНИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ

THE ROLE OF LOGISTICS INFRASTRUCTURE AND OUTSOURCING TO ENSURE EFFECTIVE REGIONAL TRANSFORMATIONS

В рамках подолання дезінтеграційних тенденцій та зближення регіонів України за рівнем економічного розвитку, особливої актуальності набирає завдання забезпечення ефективних регіональних трансформацій. Важливу роль в досягненні ефективності регіональних трансформацій відіграє розвиток державно-приватного партнерства. Нами розроблено концептуальну модель розвитку державно-приватного партнерства в рамках покращення логістичної інфраструктури регіону. На основі математичних методів нами розраховано залежність валового регіонального продукту від прямих іноземних та капітальних інвестицій транспортних підприємств в розрізі регіонів за 2015 рік. Представлені залежності доводять необхідність здійснення пошуку джерел інвестицій у транспорт, складське господарство з метою розвитку логістичного потенціалу регіонів.

Ключові слова: логістика, логістичний аутсорсинг, регіональні трансформації, регіональне управління, логістична інфраструктура.

В рамках преодоления дезинтеграционных тенденций и сближения регионов Украины по уровню экономического развития, особую актуальность приобретает задача обеспечения эффективных региональных трансформаций. Важную роль в достижении эффективности региональных трансформаций играет развитие государственно-частного партнерства. Нами разработана концептуальная модель развития государственно-частного партнерства в рамках

улучшения логистической инфраструктуры региона. На основе математических методов нами рассчитано зависимость валового регионального продукта от прямых иностранных и капитальных инвестиций транспортных предприятий в разрезе регионов по 2015 год. Представленные зависимости доказывают необходимость осуществления поиска источников инвестиций в транспорт, складское хозяйство с целью развития логистического потенциала регионов.
Ключевые слова: логистика, логистический аутсорсинг, региональные трансформации, региональное управление, логистическая инфраструктура.

Within disintegration tendencies and overcoming the convergence regions of Ukraine in terms of economic development, of particular relevance gaining task of ensuring effective regional transformation. An important role in achieving the transformation efficiency of regional development plays a public-private partnership. We have developed a conceptual model of public-private partnerships in the framework of improving the logistics infrastructure of the region. Based on mathematical methods we calculated the dependence of the gross regional product of direct foreign capital investment and transport companies in the context of the Regions for 2015. Presented adjusted depending on the need for sourcing investments in transport and warehousing to develop logistics potential.

Key words: logistics, logistics outsourcing, regional transformation, regional management, logistics infrastructure.

УДК 331.101:338.47

Завгородній К.В.

аспірант кафедри економіки та міжнародних економічних відносин Миколаївський національний університет імені В.О. Сухомлинського

Постановка проблеми. До найскладніших об'єктів системних досліджень у регіональній економіці відносять регіональні системи, які мають логістичний характер і представляють множину взаємозв'язаних елементів, що виступають як єдине ціле зі всіма властивими йому внутрішніми і зовнішніми зв'язками та ознаками. В сучасних умовах пріоритетного значення набувають проблеми формування логістичної інфраструктури та аутсорсингу у забезпеченні ефективних регіональних трансформацій

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Основи теоретичних досліджень логістичної інфраструктури та аутсорсингу здійснено в працях багатьох вітчизняних та зарубіжних вчених: Анікіна Б., Багірова Є., Бауерсокса Дональда Дж., Бравара Жан-Луї, Моргана Р., Ван Хоук Ремко, Гавриленко К., Григоряк М., Іртищевої І., Зозульова О., Кальченко А., Крикавського Є., Кристофера М., Ламберта Д., Окландера М., Павленка А., Рославцев Д., Стройко Т., Стока Дж., Ткаченко А., Трідіда О., Чернишева М., Чернописької Н., Шумаєва В. та ін.

Незважаючи на значну кількість робіт з проблем організації логістичного аутсорсингу, слід

вказати, що проблеми розвитку логістичної інфраструктури та аутсорсингу у забезпеченні ефективних регіональних трансформацій залишаються актуальними.

Метою статті стало дослідження місця логістичної інфраструктури та аутсорсингу у забезпеченні ефективних регіональних трансформацій залишаються актуальними.

Виклад основного матеріалу. В рамках подолання дезінтеграційних тенденцій та зближення регіонів України за рівнем економічного розвитку, особливої актуальності набирає завдання забезпечення ефективних регіональних трансформацій. Для цього необхідно розвивати логістичну інфраструктуру та здійснювати інвестиції в регіональний розвиток і сферу логістики.

Регіональне розташування об'єктів логістичної інфраструктури залежить від прийняття управлінських рішень [1]:

- 1) спочатку приймаються масштабні рішення, що пов'язані з вибором географічного регіону для логістичної діяльності;
- 2) проводиться оцінка місцевих особливостей окремих країн або географічних територій в межах

обраного регіону і приймається рішення щодо конкретної географічної точки, де планується вести логістичну діяльність;

3) виконується аналіз і вибір доцільних населених пунктів у межах географічної території, де планується вести логістичну діяльність;

4) приймається рішення щодо вибору конкретного місця розташування об'єктів логістичної інфраструктури в межах обраного населеного пункту.

При визначенні географічного місця розташування об'єктів логістичної інфраструктури слід враховувати інтереси місцевої громади та ставлення місцевої влади до необхідності облаштування логістичної діяльності на їх території.

Для вибору місця розташування об'єктів логістичної інфраструктури існує кілька наукових підходів. Перші засновані на інтуїції і власних вподобаннях людини яка приймає рішення щодо вибору географічної точки розміщення об'єкту. Наступні базуються на нескінченній множині варіантів вибору. Останні, найбільш обґрунтовані наукові підходи вибору місця розташування об'єктів логістичної інфраструктури враховують тільки реально припустимі можливості і базуються на сучасних методах (регресії, мінімізації витрат, визначення центру ваги, розрахунку вантажопотоків тощо) і технологіях. На рівні регіону основним суб'єктом логістичної діяльності є створення регіонального логістич-

ного центру, основні види діяльності якого представлено на рис. 1

Для ефективного функціонування регіональної логістичної інфраструктури та створення розширених можливостей для логістичного аутсорсингу слід створити *регіональні логістичні центри (РЛЦ)*, які акумулювали б інформацію від усіх учасників логістичного ринку. Це б дало можливість скоротити витрати і збільшити ефективність руху товаро-матеріальних цінностей.

Важливим і складним є питання розташування регіональних логістичних центрів, вирішення якого можливо розкласти на чотири етапи. Перший етап полягає у обґрунтуванні вимог до місця розташування РЛЦ. Другий етап полягає у перевірці всіх можливих точок розміщення та виборі найбільш придатного географічного розташування. Третій етап вимагає більш ретельного вивчення особливостей локального околу території розміщення РЛЦ. Четвертий етап – це прийняття рішення.

В межах кожного окремого регіону, РЛЦ повинен дотримуватися регіональної логістичної стратегії в рамках прийняття ієрархії рішень.

Регіональна логістична стратегія повинна базуватися на мінімізації витрат і скороченні часу на здійснення перевезень, тобто на оптимізації логістичних операцій. Все це дозволить отримати економію на регіональному ринку логістичних пере-

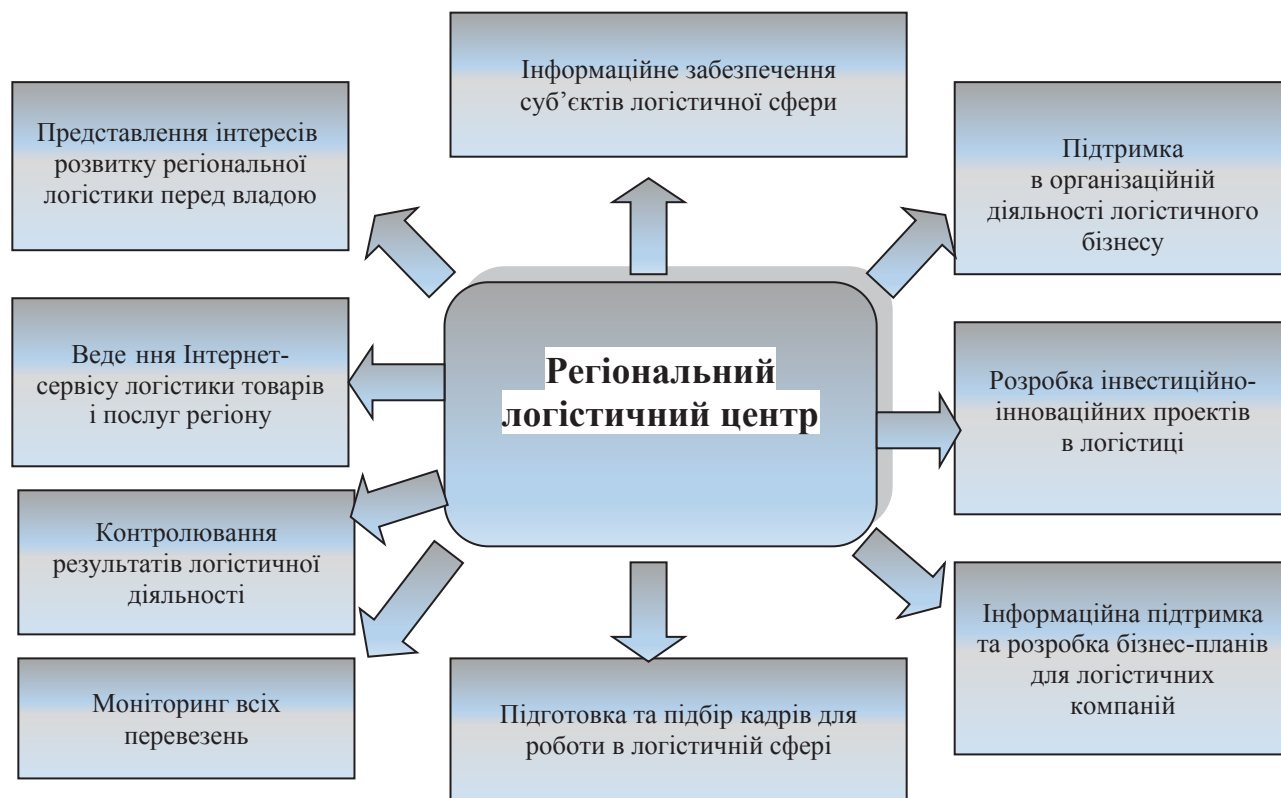


Рис. 1. Основні види діяльності регіонального логістичного центру

Джерело: авторська розробка

везень та досягти ефективності регіональних трансформацій.

Важливу роль в досягненні ефективності регіональних трансформацій відіграє розвиток державно-приватного партнерства. Нами представлено концептуальну модель розвитку державно-приватного партнерства в рамках покращення логістичної інфраструктури регіону (рис. 2). Мета якої полягає у розширенні спектру взаємодії між органами місцевої влади та бізнес сектором задля соціально-економічного розвитку регіону та покращення логістичної інфраструктури регіону.

Збільшення обсягів інвестицій в логістичну інфраструктуру регіону повинні відбуватися в рамках регіональних інтеграційних процесів, оптимізації системи логістичних послуг, забезпечення умов соціально-економічного розвитку регіону, створення конкурентних переваг для розвитку регіонального ринку логістики та відповідати обраній регіональній концепції соціально-економічного розвитку. В напрямку залучення додаткових інвестицій в розвиток логістичних послуг регіону доцільно використовувати механізми державно-приватного партнерства (у т.ч. оренди, створення спільних товариств тощо). Це забезпечить певні державні гарантії безпеки довготривалого

інвестування у розвиток сфери логістичних послуг.

Одним з показників які відображають соціально-економічний розвиток регіону є валовий регіональний продукт, який залежить від багатьох чинників, зокрема, від рівня розвитку логістичної сфери, транспорту, бізнесу тощо (табл. 1).

З метою дослідження цієї залежності, нами сформована таблиця числових значень валового регіонального продукту, прямих іноземних та капітальних інвестицій підприємств виду економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» в розрізі регіонів за 2015 рік.

Дослідження взаємозв'язків соціально-економічних явищ і процесів – це доволі трудомісткий процес із складними алгоритмами розрахунків. Існуюче забезпечення сучасними пакетами прикладних програм сприяє автоматизації складних цих розрахунків, полегшуючи доволі процеси аналітичних перетворень. Пакет Microsoft Office є однією з таких програм. Він дає можливість досліджувати і аналізувати закономірності соціально-економічних явищ і процесів за допомогою середовища табличного процесора Microsoft Excel.

В рамках дослідження цікавим для нас є аналіз залежності валового регіонального продукту



Рис. 2. Концептуальна модель розвитку державно-приватного партнерства в рамках покращення логістичної інфраструктури регіону

Джерело: авторська розробка

від розмірів інвестиційних ресурсів в транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність. Нам необхідно описати залежність валового регіонального продукту від розміру капітальних інвестицій у транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність.

Отримуємо рівняння регресії у вигляді логарифмічної кривої, котра врівнює закономірність зміни з коефіцієнтом множинної детермінації, що дорівнює $R^2 = 0,6573$:

$$y = 334,04 \ln(x) - 3279,8$$

Таким чином, можливо стверджувати, що при інших рівнозначних умовах, на 65,73% варіація валового регіонального продукту залежить від варіації капітальних інвестицій у транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність, ця залежність представляється логарифмічною закономірністю (рис. 3).

Крім того, представляє інтерес аналіз залежності валового регіонального продукту від розмірів прямих іноземних інвестицій у транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність (рис. 4).

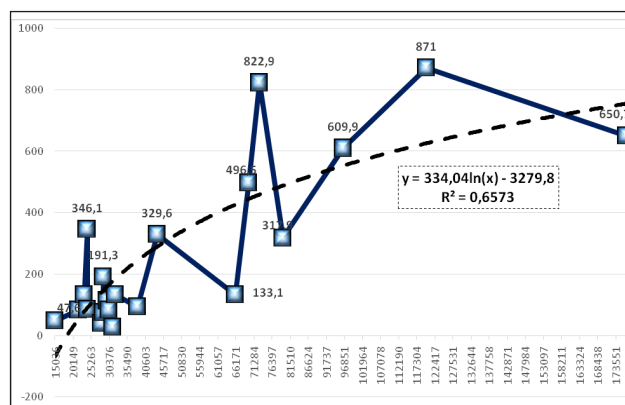


Рис. 3. Залежність валового регіонального продукту від розміру капітальних інвестицій у транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність

Джерело: побудовано автором на підставі даних [2]

Таким чином, можливо стверджувати, що при інших рівнозначних умовах, на 55,09% варіації валового регіонального продукту впливає варіація розмірів прямих іноземних інвестицій у транспорт,

Таблиця 1

Валовий регіональний продукт та розміри інвестиційних ресурсів в транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність

	Валовий регіональний продукт, млн грн	Капітальні інвестиції у транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, 2015 р.	Прямі іноземні інвестиції у транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, 2015 р.
Україна		18704,0	1197248,4
Вінницька	43990	329,6	3530,8
Волинська	24195	86,0	1372,0
Дніпропетровська	176540	650,7	73254,1
Донецька	119983	871,0	103434,3
Житомирська	29815	113,2	1292,9
Закарпатська	24120	346,1	21124,1
Запорізька	65968	133,1	1672,8
Івано-Франківська	37643	1724,8	7972,0
Київська	79561	317,9	54324,3
Кіровоградська	28758	191,3	3498,4
Луганська	31393	27,2	77540,4
Львівська	72923	822,9	107300,0
Миколаївська	35408	1483,4	82207,3
Одеська	74934	1998,0	296662,4
Полтавська	69831	496,5	3340,5
Рівненська	28724	75,2	26374,5
Сумська	30397	82,3	5677,6
Тернопільська	21676	82,5	7763,4
Харківська	96596	609,9	3645,4
Херсонська	23250	133,4	10958,8
Хмельницька	32162	132,6	2943,7
Черкаська	38466	93,2	8343,1
Чернівецька	15049	47,6	3681,4
Чернігівська	28156	38,8	2768,0

Джерело: [2]

складське господарство, цей вплив представляється поліномом другого порядку.

Представлені залежності доводять необхідність здійснення пошуку джерел інвестицій у транспорт, складське господарство з метою розвитку логістичного потенціалу регіонів.

У Міністерства інфраструктури з МБРР на стадії ініціації знаходиться «Третій проект покращення автомобільних доріг та безпеки руху». Оціночна вартість цього проекту складає 800 млн. дол. США. Проект передбачає покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільної дороги М-03 Київ–Харків Довжанський на ділянці від м. Полтава до м. Харків (орієнтовно 150).

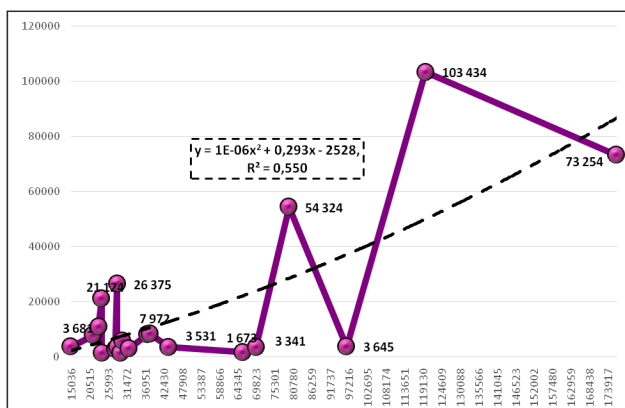


Рис. 4. Залежність валового регіонального продукту від розміру прямих іноземних інвестицій у транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність

Джерело: побудовано автором на підставі даних [2]

У березні 2015 року під час українсько-німецьких переговорів українській стороні передано на розгляд та опрацювання першу проектну пропозицію «Відновлення інфраструктури постачання в Східній Україні» щодо інвестування 100 млн. євро на відновлення суспільної інфраструктури. Отримані кошти від ФРН пропонується направити на:

- придбання техніки для відновлення автомобільних шляхів та залізничної інфраструктури;
- придбання будівельних матеріалів для відновлення об'єктів транспортної інфраструктури;
- проекти з відновлення об'єктів залізничної та дорожньої інфраструктури.

Всі проекти розвитку інфраструктури спрямовані на досягнення європейських стандартів життя. Розвиток транспорту та логістики регіонів України повинен базуватися на доступності та якості транспортних послуг, підвищенні безпеки, екологічності та енергоефективності транспорту. Важливим моментом є поліпшення інвестиційного клімату.

З метою забезпечення ефективних регіональних трансформацій, розвитку логістичної інфра-

структури та аутсорсингу важливим є передача доріг місцевого значення до сфери управління облдержадміністрацій з одночасною передачею джерел фінансових ресурсів, необхідних для виконання відповідних функцій. Мінінфраструктури розроблено проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи державного управління автомобільних доріг загального користування» (zareestrovano у Верховній Раді України за № 0954). Проте, на засіданні Верховної Ради України 16.07.2015 законопроект було повернуто на повторне доопрацювання.

Для розвитку регіональної логістики необхідно розмежувати функції замовника та виконавця будівництва, ремонту та утримання доріг шляхом створення на базі ВАТ «ДАК «Автомобільні дороги України» регіональних кампаній та їх подальшої приватизації.

Ефективність регіональних трансформацій забезпечується регіональними стратегіями та програмами, здійснення яких дає можливість пристосуватися до економічних змін, підвищувати конкурентоспроможність регіону враховуючи вирішальні фактори виробництва: людські ресурси, інфраструктуру, інформаційне та технологічне забезпечення, капітал тощо.

Висновки. Ключові напрями розвитку регіональної логістичної інфраструктури та аутсорсингу полягають в наступному:

- забезпечення доступності та підвищення якості регіональних логістично-аутсорсингових послуг;
- інтеграційні процеси логістики прикордонних регіонів та національної транспортної системи до європейської та міжнародної логістичних систем;
- підвищення ефективності державного управління у галузі логістики;
- розвиток транспортно-логістичної інфраструктури;
- постійне оновлення основних засобів та інформаційно-технологічних систем регіональної логістики;
- підвищення інвестиційної привабливості регіонів;
- підвищення рівня безпеки логістичних процесів;
- підвищення екологічності та енергоефективності перевезень.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Уотерс Д. Логистика. Управление цепью поставок. // Учебное пособие. Перевод Егорова В.Н., 2003 год : Издательство ЮНИТИ-ДАНА. – 503 с.
2. Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок України», 2015 р.; «Регіони України», 2015 р.