

## МЕХАНІЗМ ВЗАЄМОДІЇ УЧАСНИКІВ РЕГІОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ЦЕНТРУ ТА ЇХ ІНТЕРЕСИ

*У статті проаналізовано механізм взаємодії учасників реалізації регіонального транспортно-логістичного центру, визначено інтереси учасників. Запропоновано механізм компенсації витрат і узгодження інтересів учасників транспортно-логістичного центру.*

**Ключові слова:** регіональний транспортно-логістичний центр, інтерес, транзитний потенціал регіону, державно-приватне партнерство, учасники.

Розвиток конкурентного середовища і активізація процесів інтеграції на світовому рівні привели до появи сучасних інноваційних форм інтегрованої логістики. Однією з таких форм є транспортно-логістичні центри, які дозволяють об'єднати зусилля, ресурси, інтереси підприємств та їх логістичних партнерів для управління і оптимізації вантажопотоків, зокрема транзитних. На сьогодні в регіонах України відсутній комплексний логістичний сервіс, транзитні перевезення на рівні регіонів не відстежуються, що ускладнює можливість контролю. Створення регіонального транспортно-логістичного центру (далі РТЛЦ) є шляхом до ефективного використання транзитного потенціалу регіону (далі ТПР), до гармонізації регіональних вантажопотоків, однак існує проблема урахування інтересів учасників таких інвестиційних проектів.

Проблемами розвитку транспортної інфраструктури, зокрема логістичної, цікавляться як науковці, так й практики, більшість з яких спираються на позитивний досвід зарубіжних країн. Серед українських науковців різноманітні аспекти створення ТЛЦ в Україні досліджували С. М. Боняр [3], Є. В. Крикавський [1], Р. Р. Ларіна [2], О. М. Полякова [4]. Багато публікацій російських вчених, які зосереджували увагу на організаційній структурі ТЛЦ, зокрема В. М. Никитинський [5], Т. А. Прокоф'єва [6]. Однак достатньо питань залишилося поза увагою і потребують додаткового висвітлення.

Мета статті – проаналізувати механізм взаємодії учасників проекту створення ТЛЦ та їх інтереси. Об'єкт дослідження – інтереси учасників проекту створення ТЛЦ. Предмет дослідження – механізм узгодження інтересів учасників-споживачів та учасників-інвесторів ТЛЦ.

Створення РТЛЦ необхідно розглядати як інвестиційний проект з розвитку транспортної інфраструктури в регіоні. Зазвичай у таких проектах беруть участь регіональні органи влади, транспортні підприємства регіону, споживачі транспортних послуг. Кожний з учасників має власні інтереси, які іноді не збігаються і потребують балансування задля спільної мети – здійснення якісного транспортного обслуговування регіональних вантажопотоків.

Інтерес – багатоаспектна суспільна категорія, про неоднозначність якої свідчить значний доробок її визначень різними науковцями. Особливе значення має поняття «економічний інтерес». Саме інтереси є дієвим

стимулом до виробництва, обміну і задоволення різних потреб. Суттєвий внесок у дослідження економічних інтересів зробили такі вчені, як Л. І. Абалкін [7], О. Я. Бажан [8], П. А. Ігнатівський [9], Н. С. Чернецова [10] та ін. Але кожне наукове дослідження вимагає певного коригування сутності та взаємозв'язків інтересів з урахуванням нових умов господарювання. Тому до сьогодні поняття економічного інтересу залишається суперечливим і неоднозначним. Умовно точки зору науковців можна розділити на два підходи. Відповідно до першого – економічні інтереси ототожнюються з економічними потребами (Ф. С. Герштейн, О. Я. Бажан, Н. С. Чернецова). Так, за переконанням Ф. С. Герштейна, «матеріальні інтереси можна визначити як об'єктивно обумовлені економічними відносинами потреби, задоволення яких забезпечує існування і розвиток людей» [11, с. 93]. Як видно з визначення, власний зміст економічного інтересу втрачається, змішується з економічною потребою. Другий підхід (Л. І. Абалкін, І. Ф. Сулов) трактує економічний інтерес як «економічну користь, вигоду, яка передбачає необхідність зв'язків і співвідношень та забезпечує умови самоствердження, саморуху і саморозвитку об'єкта інтересу» [12, с. 5]. Таким чином, у якості об'єкта інтересу пропонується розглядати не економічні потреби, а умови їх реалізації. Відсутність єдності у визначенні поняття пов'язано з тим, що з розвитком економіки сутність інтересів ускладнюється, виникають нові зв'язки інтересів та їх носіїв. Кожний з авторів характеризує інтереси з точки зору власного дослідження.

Для реалізації інфраструктурного проекту створення РТЛЦ доцільно запропонувати механізм ДПП, який передбачає подолання суперечностей між суспільними та особистими інтересами. По суті ДПП є угодою між органами державної влади і приватними підприємствами-інвесторами, спільною метою яких є планування, розробка, будівництво і експлуатація різних об'єктів транспортної інфраструктури. Але ДПП означає не тільки залучення приватного сектору (приватного капіталу) для фінансування інвестиційних проектів. Більш значуще те, що при цьому відбувається залучення знань та досвіду управління, що накопичений у приватному секторі. Таким чином, у змістовій частині ДПП закладене не тільки спільне фінансування об'єкту інфраструктури, але й задоволення попиту на послуги, що надає цей об'єкт. Визначено вигоди, які може

одержати регіон від створення ТЛЦ на основі ДПП:

а) суттєве зниження бюджетних витрат регіону за рахунок залучення приватного капіталу в проект створення РТЛЦ;

У наш час приватний капітал, що бере участь у розвитку регіонального транспортного ринку, зацікавлений у створенні транспортно-логістичних структур, оскільки транспортні послуги стають достатньо вигідним бізнесом, але через негативний вплив низки об'єктивних чинників їх розвиток значною мірою стримується.

б) реалізація проекту створення РТЛЦ дозволяє покласти витрати на його обслуговування на користувачів транспортно-логістичних послуг. Більш того, проект, рентабельний у фінансовому плані, сам може створювати додаткові фінансові ресурси шляхом розподілу прибутку між органами державної влади і приватними операторами;

в) скорочення ризиків. Зрозуміло, що створення РТЛЦ як будь-який інвестиційний проект має високий рівень ризиків, що обумовлені наступними причинами: залучення значних обсягів фінансових коштів; невизначеність витрат на реалізацію проекту; невизначеність доходів.

Принцип створення партнерства ґрунтується на збалансованому розподілі попередньо виявлених ризиків і передачі їх частини тим організаціям-учасникам проекту, які здатні краще їх контролювати, ніж державні організації (приватний бізнес більш чутливий до ризиків).

г) розробка ефективної системи фінансування з залученням зовнішніх капіталів і позик шляхом організації консорціуму відповідної категорії учасників проекту. При цьому інша сторона партнерства буде

пов'язана жорсткими зобов'язаннями, що регламентують вартість кожного етапу і терміни виконання проекту.

В основі виконання ДПП повинна лежати соціально-економічна користь – забезпечення найкращого транспортно-логістичного обслуговування регіональних клієнтів за цінами, які могли б задовольнити широке коло споживачів. Ключовий принцип побудови ДПП заснований на тому, що якраз органи державної влади несуть відповідальність за послуги, що надаються РТЛЦ, а саме:

– органи державної влади повинні концентрувати увагу на контролі за якістю транспортно-логістичних послуг;

– приватний оператор буде прагнути до оптимізації своїх фінансових інвестицій, акцентуючи зусилля на забезпеченні необхідної якості обслуговування.

Таким чином, зрозуміло, що інтереси обох партнерів мають іманентний характер: органи державного управління – збільшення соціальної і економічної рентабельності бюджетних інвестицій, приватний бізнес – максимізація власних доходів.

Оскільки ТЛЦ є об'єднанням учасників транспортного ринку, при його створенні відбувається взаємодія інтересів учасників, кожний з яких має власні інтереси. Основними учасниками можуть бути органи влади, підприємства транспортно-складського комплексу, підприємства фінансового сектору, логістичні посередники, споживачі транспортних послуг, територіальна громада. Механізм взаємодії учасників функціонування РТЛЦ, зображений на рис. 1, розкриває взаємодію інтересів крізь призму руху потоків (матеріальних, фінансових, інформаційних).

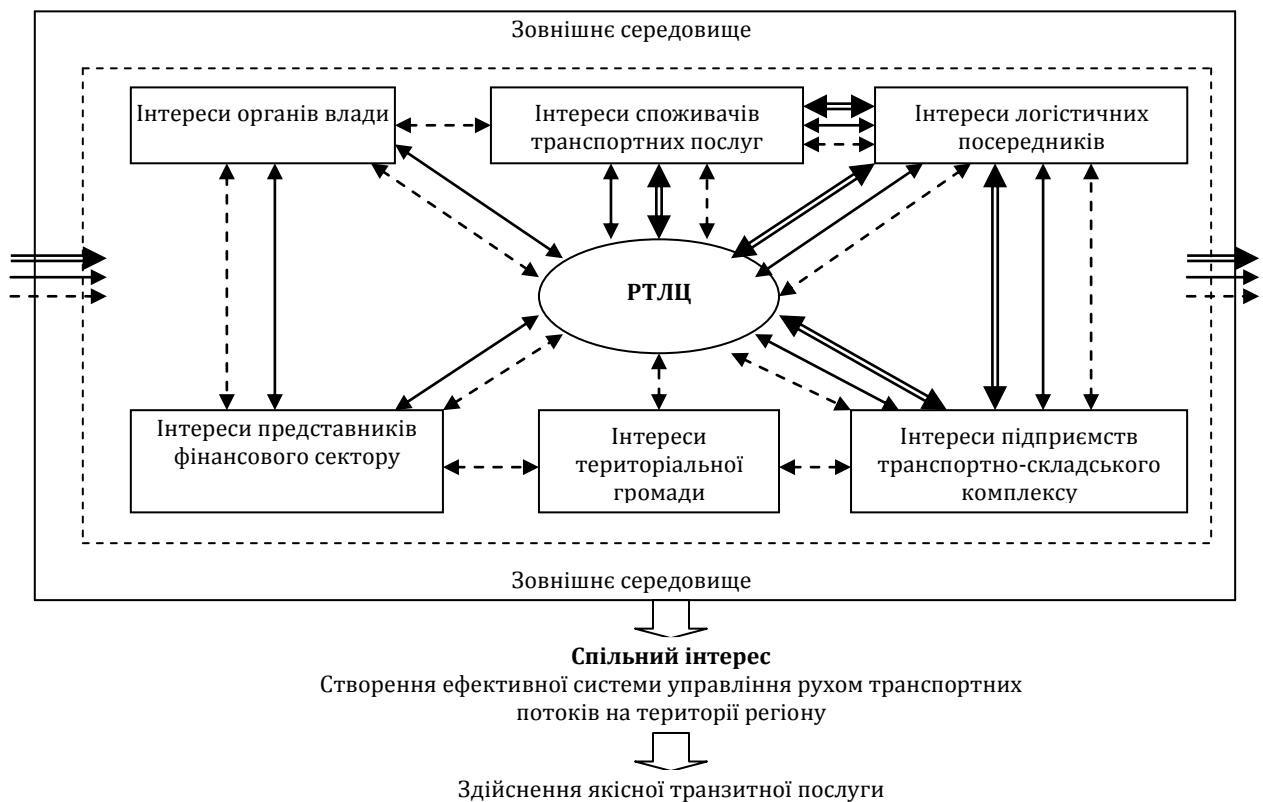


Рис. 1. Механізм взаємодії учасників реалізації ТЛЦ

- ↔ – матеріальний потік;
- ↔ – фінансовий потік;
- - - – інформаційний потік

У підсумку діяльність ТЛЦ дозволить реалізувати спільний інтерес – створення ефективної системи управління рухом транспортних потоків та здійснення якісної транзитної послуги. Для узгодження інтересів учасників проекту їх доцільно поділити на учасників-споживачів та учасників-інвесторів. Різниця полягає в тому, що учасники-споживачі беруть участь у створенні ТЛЦ і виграють від оптимізації потоків. Учасники-інвестори вкладають кошти у створення ТЛЦ і несуть витрати, які потрібно компенсувати. Компенсаційні суми покриваються додатковими витратами учасників-споживачів на оплату послуг ТЛЦ. Після оптимізації вантажопотоків завдяки ТЛЦ учасник-споживач може знизити свої транспортні витрати, але він повинен оплатити транспортно-логістичні послуги. Причому його підсумкові транспортні витрати з урахуванням послуг ТЛЦ повинні бути меншими або дорівнювати попереднім витратам, а саме:

- транспортні витрати до оптимізації вантажопотоків  $TR = TR_f$ ;
- транспортні витрати після оптимізації вантажопотоків  $TR = TR_r + \alpha$ , де  $\alpha$  – плата за транспортно-логістичні послуги центру;

причому  $TR_f \geq TR_r + \alpha$ .

Плата за транспортно-логістичні послуги визначатиметься розміром транспортних тарифів та кількістю послуг.

Після створення ТЛЦ учасник-інвестор повинен компенсувати свої витрати за рахунок доходів ТЛЦ, тобто отриманої плати за транспортно-логістичні послуги. Тому інвесторів цікавить насамперед дохідність проекту (розрахунок NPV), яка дозволить їм компенсувати витрати. Для інвестиційного проекту зі створення ТЛЦ грошовий потік становитиме різницю між отриманими доходами за здійснені транспортно-логістичні послуги та експлуатаційними витратами на функціонування ТЛЦ:

$$CF = \alpha - R_e,$$

де  $R_e$  – експлуатаційні витрати.

Компенсаційні виплати кожному інвестору будуть визначатися розміром відрахувань на погашення інвестицій від дисконтованого грошового потоку. Приріст прибутку та скорочення витрат учасників повинні у підсумку перевищити початкові інвестиції в проект створення ТЛЦ. Детальніше механізм компенсації витрат учасників-споживачів та учасників-інвесторів ТЛЦ наведено у таблиці 1.

**Таблиця 1. Механізм компенсації витрат і узгодження інтересів учасників транспортно-логістичного центру**

№ п/п	Зміст елемента	Математична інтерпретація
1	2	3
1.	Витрати $i$ -го учасника-споживача з урахуванням додаткових витрат на оплату транспортно-логістичних послуг	$TR_i = TR_{i,r} + \alpha_i, i \in I$ де $\alpha_i$ – плата за транспортно-логістичні послуги центру (додаткові витрати); $TR_{i,r}$ – розрахункові витрати $i$ -го учасника після оптимізації вантажопотоків; $i \in I$ – множина учасників-споживачів
2.	Плата за транспортно-логістичні послуги центру	$\alpha = T_t \cdot k$ де $T_t$ – розмір транспортного тарифу на транспортно-логістичну послугу; $k$ – кількість послуг
3.	Додаткові витрати учасників-споживачів	$0 \leq \alpha_i \leq TR_{i,f} - TR_{i,r}$ де $TR_{i,f}$ – розрахункові витрати $i$ -го учасника до оптимізації вантажопотоків ( $TR_{i,f} > TR_{i,r}$ )
4.	Витрати $j$ -го учасника-інвестора з урахуванням компенсаційних виплат	$TR_j = TR_{j,r} - \beta_j, j \in J$ де $\beta_j$ – компенсаційні виплати; $j \in J$ – множина учасників-інвесторів
5.	Компенсаційні виплати для учасників-інвесторів	$\beta_j = \gamma(CF_j)$ , де $\gamma$ – розмір відрахувань $\beta \leq \alpha - R_e$
6.	Грошовий потік проекту ТЛЦ з урахуванням ставки дисконту	$CF = \frac{\alpha - R_e}{(1+r)^m}$
7.	Оцінка інвестицій без урахування реальних опціонів	$NPV = -I_0 + \sum_{t=1}^n \sum_{j=1}^m \frac{CF_{jt}}{(1+r)^t}$ де $NPV$ – чиста дисконтова на вартість; $I_0$ – початкові інвестиції; $CF_{jt}$ – грошовий потік $j$ -го учасника за $t$ -й рік; $r$ – ставка дисконту; $n$ – кількість учасників; $m$ – кількість років
8.	Оцінка проекту з урахуванням реальних опціонів	$IP_{r.o.} = NPV + S_{r.o.}$ де $S_{r.o.}$ – вартість реальних опціонів

Таким чином, на підставі проведеного дослідження визначено, що взаємодія учасників РТЛЦ може відбуватися на основі державно-приватного партнерства. Механізм взаємодії інтересів учасників розкривається крізь призму руху потоків. Урахування інтересів учасників забезпечується шляхом чіткого визначення інтересів, їх співвідношення, можливості

отримання переваг кожним суб'єктом на основі застосування механізму компенсації витрат учасників-споживачів та учасників-інвесторів регіонального транспортно-логістичного центру.

Предметом подальших досліджень буде визначення вартості реальних опціонів інвестиційного проекту створення ТЛЦ.

## Список літератури

1. Крикавский, Е. В. Логистический центр – это узловой объект логистических сетей [Текст] / Е. В. Крикавский // *Логистика: проблемы и решения*. – 2008. – №5. – С. 38-39.
2. Ларіна, Р. Р. Проблеми і перспективи створення регіональних транспортно-логістичних центрів [Текст] / Р. Р. Ларіна // *Логістика промислових регіонів: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Донецьк 26-28 травня 2010 р.)* – Донецьк: ДААТ, 2010. – С. 105-109.
3. Боняр, С. М. Еволюція формування мультимодальних транспортно-логістичних центрів [Текст] / С. М. Боняр, Я. Р. Корнійко // *Інвестиції: практика та досвід*. – 2012. – №7. – С. 71-72.
4. Полякова, О. М. Методологічні основи формування і розвитку мережі регіональних логістичних центрів в Україні [Текст] / О. М. Полякова // *Вісник економіки транспорту і промисловості*. – 2010. – №30. – С. 28-32.
5. Никитинский, В. Н. Актуальные проблемы создания региональных логистических центров [Текст] / В. Н. Никитинский // *Логистика сегодня*. – 2005. – №1. – С. 21-27.
6. Прокофьева, Т. А. Терминальные комплексы и логистические центры как стратегические точки роста экономики России [Текст] / Т. А. Прокофьева, В. И. Сергеев, О. М. Лопаткин // *Логистика сегодня*. – 2005. – №1. – С. 28-42.
7. Абалкин, Л. И. Новый тип экономического мышления [Текст] / Л. И. Абалкин. – М. : Экономика, 1987. – 189 с.
8. Бажан, А. Я. Интересы в системе экономических отношений [Текст] / А. Я. Бажан // *Экономические науки*. – 1976. – №1. – С. 27-34.
9. Игнатовский, П. А. Экономические интересы, их противоречия [Текст] / П. А. Игнатовский // *Экономист*. – 2002. – №3. – С. 28-39.
10. Чернецова, Н. С. Теория и методология исследования экономических интересов [Текст] : монография / Н. С. Чернецова. – М. : МИЭМ: УЧЛИТВУЗ, 2001. – 256 с.
11. Герштейн, Ф. С. Интересы, заинтересованность, стимулирование [Текст] / Ф. С. Герштейн. – Экономические науки. – 1970. – №11. – С. 93-98.
12. Сулов, И. Ф. Методические вопросы анализа экономических интересов в социалистическом обществе [Текст] / И. Ф. Сулов. – М. : Мысль, 1986. – 198 с.

## РЕЗЮМЕ

**Лыфарь Владислава**

### **Механизм взаимодействия участников регионального транспортно-логистического центра и их интересы**

В статье проанализирован механизм взаимодействия участников реализации регионального транспортно-логистического центра, определены интересы участников. Предложен механизм компенсации затрат и согласования интересов участников транспортно-логистического центра.

## RESUME

**Lyfar Vladyslava**

### **The mechanism of participants' interaction of the regional transport-logistical center and their interests**

In this article the mechanism of participants' interaction of the regional transport-logistical center realization is analyzed. The interests of participants are determined. The mechanism of expenditure compensation and participants interest concordance in the transport-logistical center are proposed.

**Стаття надійшла до редакції 16.09.2012 р.**