

УДК 338.1 : 332.144 (477)

Ценклер Н.І., к.е.н., доцент

Ужгородський торгово-економічний інститут

Київського національного торгово-економічного університету

ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА ТА ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ЕКОНОМІКИ КАРПАТСЬКОГО РЕГІОНУ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

В статті визначено проблеми та шляхи вдосконалення логістичної системи інноваційного розвитку економіки Карпатського регіону в умовах євроінтеграції. Розглянуто основні приклади функціонування системи та охарактеризовано її об'єкти. Встановлено, що проблема вдосконалення державного регулювання логістичної системи призводить до практичної неможливості реалізації концесійних проектів у транспортній сфері України, що впливає на об'єкти та систему загалом. Важливим у цьому контексті є запозичення досвіду країн Євросоюзу, який досить чітко демонструє, що концесійний шлях є ефективним варіантом швидкого удосконалення транспортної інфраструктури та має особливе міжнародне значення у багатьох країнах.

Ключові слова: логістична система, інноваційний розвиток економіки, Карпатський регіон, євроінтеграція.

Tsenkler N.

LOGISTICS SYSTEM AND INNOVATIVE ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE CARPATHIAN REGION IN THE CONTEXT OF EUROPEAN INTEGRATION

The problems and ways to improve the logistics system of innovative economic development of the Carpathian region in the conditions of European integration in the article were defined. The main examples of the system were described and its objects were characterized. The problem of improving the state regulation of the logistics system results in the practical impossibility of the realization of concession projects in the transport sector of Ukraine that affect the objects and the system as a whole was founded. Important in this context, borrowing the experience of countries of the European Union, which is quite clearly shows that the way the concession option is effective rapid improvement of transport infrastructure and has a special international significance in many countries.

Keywords: logistic system, innovative economy development, Carpathian region, European integration.

Ценклер Н.И.

ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА И ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ КАРПАТСКОГО РЕГИОНА В УСЛОВИЯХ ЕВРОИНТЕГРАЦИИ

В статье определены проблемы и пути совершенствования логистической системы инновационного развития экономики Карпатского региона в условиях евроинтеграции. Рассмотрены основные примеры функционирования системы и охарактеризованы ее объекты. Установлено, что проблема совершенствования государственного регулирования логистической системы приводит к практической невозможности реализации концессионных проектов в транспортной сфере Украины, что влияет на объекты и систему в целом. Важным в этом контексте заимствования опыта стран Евросоюза, который достаточно четко демонстрирует, что концессионный путь является эффективным вариантом быстрого совершенствования транспортной инфраструктуры и имеет особое международное значение во многих странах.

Ключевые слова: логистическая система, инновационное развитие экономики, Карпатский регион, евроинтеграция.

Постановка проблеми у загальному вигляді і її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Незважаючи на поширення інформаційних технологій, роль простору в економіці залишається усе ще дуже значною, насамперед, у зв'язку із необхідністю переміщення товарів та людей за посередництвом транспортних магістралей. Однак, на сучасному етапі просте переміщення товарів чи

осіб у заданому напрямі через визначену відстань уже не задовольняє зростаючого попиту на швидкі та якісні транспортні послуги. Отже, зростає роль логістики як комплексу послуг щодо забезпечення оптимальної якості транспортування товарів. Сучасна логістика передбачає не лише перевезення та зберігання вантажів, а й надання цілого комплексу додаткових послуг, пов'язаних як із митним оформленням товарів, так і з орендою офісних приміщень, обслуговуванням транспорту, мереж зв'язку та ін. Фактично, у сучасному розумінні логістичні центри перетворюються у центри інновацій, адже більшість технологій, що використовуються такими суб'єктами економічної діяльності, є новими та прогресивними, а інфраструктура, що розбудовується навколо, має виражене інноваційне спрямування.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. Дослідженням проблем інноваційного розвитку Карпатського регіону та логістичних процесів в ньому займалися такі вчені, як Долішній М., Кузьменко О., Лозинець О., Лендел М., Мікула Н., Павліха Н. та ін. Та питання логістичної системи інноваційного розвитку економіки Карпатського регіону в умовах євроінтеграції є слабо висвітленим в вітчизняній науковій літературі.

Цілі статті. Метою статті є аналіз та визначення ролі логістичної системи для інноваційного розвитку економіки Карпатського регіону в умовах євроінтеграції.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Як зазначає О. Лозинець, структура логістичної системи України складається з п'яти рівнів взаємодії:

1) взаємодія об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури (термінальні та вантажні комплекси, складські господарства, підприємства різних видів транспорту і транспортно-логістичного сервісу тощо);

2) транспортно-логістичні центри місцевого, регіонального та міжнародного значення;

3) регіональні транспортно-логістичні системи;

4) транспортно-логістичні кластери;

5) інтегрована транспортно-логістична система України (підсистема економічної системи країни та міжнародних транспортно-логістичних систем); на сьогодні саме тут існують критичні проблеми впровадження [1].

Формування логістичної мережі України відповідно до європейських стандартів здійснюється як зусиллями державних структур, так і приватними підприємствами.

Із 2011 року розпочало свою діяльність Державне підприємство «Український транспортно-логістичний центр» [2]. Основними його завданнями та функціями є оптимізація вантажних перевезень в Україні, організація перевезень вантажів у вагонах державних вагонних компаній, вдосконалення системи надання транспортних послуг, поліпшення їх якості, залучення додаткових вантажопотоків. Створення такого підприємства дозволяє змінити формат роботи з клієнтом в рамках використання інформаційних технологій. Тепер вантажовласникові достатньо звернутися в центр для укладення договору, а всі інші операції з організації перевізного процесу відбуваються дистанційно. Таким чином, здійснюється головний принцип роботи з клієнтом-принцип «єдиного вікна».

Основними видами діяльності підприємства є:

- надання послуг з організації перевезень вантажів;
- організація логістичної роботи в сфері надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом, інформаційних та додаткових послуг;
- реалізація маркетингової стратегії і тарифної політики Укрзалізниці;
- проведення договірної роботи зі споживачами транспортних послуг;
- планування та узгодження перевезень встановленим порядком;

- забезпечення проведення розрахунків з клієнтами на підставі договорів про надання послуг, пов'язаних з перевезеннями вантажів;
- надання транспортно-експедиційних послуг при перевезенні вантажів;
- організація інформаційного супроводу перевезень;
- організація перевезень вантажів залізничним транспортом при взаємодії з іншими видами транспорту [2].

Враховуючи державну підтримку, ДП «Український транспортно-логістичний центр» має, звичайно, переваги перед приватними підприємствами, що надають логістичні послуги, однак конкуренція на цьому ринку, зокрема в Карпатському регіоні є досить суттєвою.

Поряд із тим, що в регіоні активно розвиваються національні логістичні мережі – такі як «Делівері-авто», «Автолюкс», «Інтайм», «Нова пошта» та ін., формуються також потужні логістичні центри, насамперед, на прикордонних територіях.

У м. Городок (Львівська область) у 2010 році відкрили логістичний центр «Західресурс» вартістю 60 млн. грн. Територія комплексу 40 га, з яких 1440 кв. м. займають адміністративні приміщення. Також на території комплексу розміщено підрозділ митниці. За інформацією власника «Західресурсу» Сергія Бадяка загальні інвестиції в проект складуть 60 млн. грн., термін окупності становить 5 років. У майбутньому компанія планує розбудувати комплекс на площі 220 га, загальний кошторис цього проекту 2,640 млрд. грн. [3].

Великий логістичний центр «Карпати-Логістик» (площею 30 тис. м. кв.) діє у с. Малехові біля м. Львова. Основними напрямками його діяльності є:

- увесь спектр складських послуг;
- оренда складських та офісних приміщень у відповідності до потреб клієнтів;
- повний спектр митно-брокерських послуг;
- зберігання під митним контролем на складі тимчасового зберігання;
- сприяння в організації експортно-імпортних операцій і тимчасового ввезення товарів;
- послуги з обслуговування поштових відправлень на власному місці міжнародного поштового обміну;
- інші види складських та логістичних послуг відповідно до індивідуальних потреб клієнтів [4].

Поруч зі складським комплексом розташовується офісний центр загальною площею 5000 кв. м. Безпосередньо в офісному центрі розташовано приміщення митниці, що в свою чергу дозволяє клієнтам логістичного центру вести діяльність, що передбачає зовнішньоекономічні зв'язки.

Активно використовуються можливості для розбудови сучасних логістичних центрів і на території Закарпатської області, однак більшість із них наразі перебуває на стадії проектів.

Наявної логістичної інфраструктури, звичайно, недостатньо для забезпечення зростаючого попиту у швидких та якісних транспортних перевезеннях, особливо з огляду на євроінтеграційні перспективи. Однак уже і в наявному обсязі транспортно-логістичні послуги посідають провідне місце у невиробничій сфері регіону на прикладі Львівської області (рис. 1)

роки сприятиме підвищенню як пасажиро-, так і вантажообороту в регіоні та створить можливості для побудови нових логістичних центрів на прикордонних територіях.

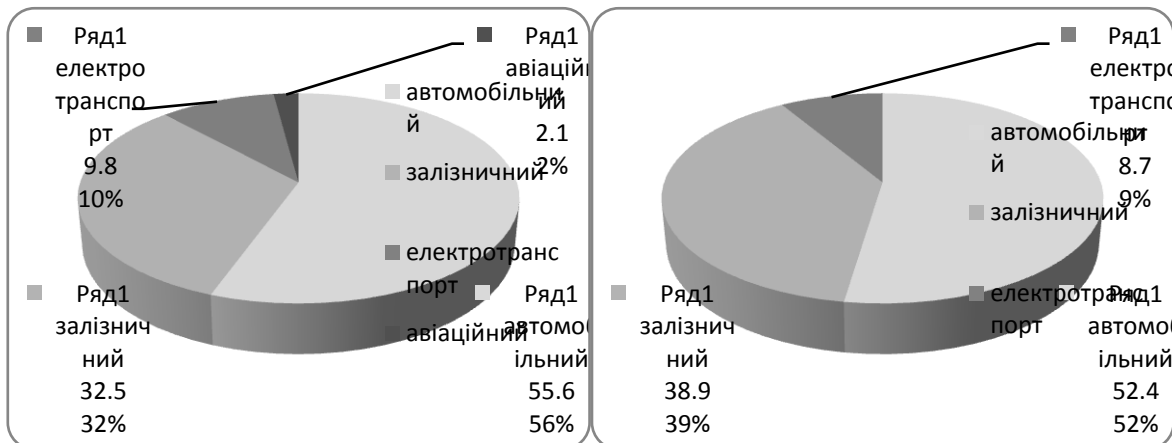


Рис. 3. Структура пасажирообороту у Львівській області у 2005-2014 рр.*
*Складено за [5]



Рис. 4. Індекси обсягів пасажирообороту та вантажообороту у Львівській області у 2001-2014 рр. (у % до 2000 р.)*
*Складено за [5]

Безумовно, важливою проблемою логістики як в Україні загалом, так і в Карпатському регіоні зокрема, є все ще неналежна якість великої частини транспортних шляхів, насамперед автомобільних. Адже навіть найсучасніший логістичний центр не може забезпечити швидку та якісну доставку вантажів без участі організацій, що відповідають за стан автомобільних доріг у регіоні. Із метою вирішення цієї проблеми можна використовувати різні шляхи. Один із них – це повне державне фінансування програм покращення автомобільної транспортної інфраструктури. Очевидно, що в сучасних умовах розвитку української економіки цей шлях мало реальний. Водночас, як свідчать приклади навіть економічно розвинутих країн, інший шлях – концесійний є популярним та ефективним способом вирішення проблем суттєвого покращення стану автомобільних транспортних магістралей у державі.

Зокрема, питання концесії на новозбудовані автошляхи розглядалося неодноразово Міністерством інфраструктури України. Концесія мала б полягати у фінансуванні будівництва платної автомагістралі суб'єктом підприємницької діяльності, який одержав таке право на відкритому конкурсі. У результаті концесіонер отримав би право на одержання прибутку від експлуатації цієї автомагістралі.

Однак, відповідно до українського законодавства такий прибуток не може перевищувати 10% [6]. Також існують правові обмеження на відшкодування матеріальних збитків концесіонеру у випадку недоотримання прибутку внаслідок зниження транспортних потоків. Подібні проблеми концесійного шляху побудови автомагістралей були виявлені, зокрема, під час проектування та будівництва автодороги Львів-Краковець. Конкурс оголошений для концесії не приніс результатів, оскільки пропозиції учасників не відповідали вимогам українських нормативно-правових актів.

Однією із ознак сучасного етапу розвитку невиробничої сфери регіону є виникнення та поширення великих багатофункціональних торговельно-розважальних центрів. Подібні заклади концентрують в собі як торговельні потужності, так і низку закладів, що організовують дозвілля населення та туристів.

У сучасних умовах, особливо у найбільш туристично привабливих регіонах, торговельно-розважальні центри формують імідж та структуру територій, фокусуючи на собі транспортні потоки та акумулюючи інтелектуальні, творчі й комунікативні можливості населення, насамперед великих міст. Незважаючи на те, що основу таких закладів становлять торговельні підприємства, їхня основна функція – це все-таки організація дозвілля. Поряд із тим, що рівень доходів більшої частини населення України все ще невисокий, саме шопінг є одним із популярних способів проведення вільного часу і передбачає не тільки купівлю товарів, але й їх вибір, який не завжди може завершитися результативно, однак задовольняє рекреаційні, пізнавальні та інші особистісні інтереси.

Найбільша концентрація торговельно-розважальних центрів характерна для головного економічного центру Карпатського регіону – Львова. Окрім мережі вже наявних 22 поліфункціональних центрів торгівлі та дозвілля, у 2013-2015 рр. велося будівництво ще 9 торговельно-розважальних центрів загальною площею 220 тисяч квадратних метрів. Станом на кінець 2015 року уже функціонує ТРК «Форум-Львів» площею 69 тисяч квадратних метрів та кілька менших торгових центрів у різних районах міста.

Найбільший торгово-розважальний центр «VictoriaGardens» мають намір відкрити на вулиці Кульпарківській-Науковій (96 тисяч квадратних метрів). Його спорудження стартувало 2008 року. Замовником виступає ТзОВ «Фенікс-Капітал». Інвестором об'єкта на початку цих робіт була Торгова Компанія «Інтермаркет». Проте через кризовий фінансовий стан компанії-інвестора цей проект заморозили. І тільки влітку поточного року компанія заявила, що знайшла інвестора і будівництво триватиме далі [7].

Варто зауважити, що розвиток Львова як великого торговельного, логістичного та туристичного центру, на сучасному етапі стикається із загрозами фінансово-кредитного характеру, які притаманні зараз і для інших регіонів України.

Зокрема, Міжнародне рейтингове агентство «Standard&poor'sRatings» у 2015 році підтвердило кредитний рейтинг Львова на рівні «ССС-» з негативними прогнозами. Як зазначається в повідомленні агентства, місто не має муніципальних боргів, що підлягають реструктуризації. Однак доступ до фінансових ресурсів для Львова залишається утрудненим, що може негативно позначитися на здатності міста обслуговувати свої поточні боргові зобов'язання в найближчі шість місяців. Цей

фактор зумовлює негативний прогноз за рейтингами. Варто зауважити, що у цьому ж році «Standard&poor'sRatings» знизило довгостроковий суверенний рейтинг України в іноземній валюті до «СС» з «ССС-» і підтвердило довгостроковий рейтинг країни в національній валюті на рівні «ССС+» на тлі планів з реструктуризації зовнішнього боргу [8].

Яскравим прикладом децентралізації у розміщенні торговельно-розважальних центрів Карпатського регіону є найбільший у Закарпатській області ТРЦ «Щодня» [9], що розташований, не в обласному центрі, а у м. Мукачево.

Очевидно, що функціонування великих торговельно-розважальних комплексів напряму залежить від рівня споживчого попиту місцевого населення. Оскільки все ж таки основною функцією таких закладів є торговельна, розташування їх переважно пов'язане із проходженням інтенсивних транспортних потоків, насамперед пасажирських. Із урахуванням того, що більшість областей Карпатського регіону розташовані на перетині міжнародних транспортних шляхів, а також мають хорошу перспективу зростання інтенсивності туристичних потоків, очевидно, що формування поліфункціональних торговельно-розважальних центрів різного розміру на основі наявної транспортної мережі є перспективним напрямом трансформації торговельної сфери регіону і сфери послуг загалом.

Наявна концентрація транспортних та фінансових потоків у великих торговельно-розважальних центрах відіграє інколи й деструктивну роль у розвитку соціальної та торговельної сфери прилеглих територій. Відповідно, навколо таких великих центрів формується так звана «мертва зона», де практично відсутні інші торговельні та розважальні заклади. Хоча поширеною є інша ситуація, яка полягає у поєднанні кількох торговельно-розважальних центрів на одній території, які не завжди конкурують між собою.

Водночас, якщо розглядати проблему розвитку торговельно-розважальних центрів у Карпатському регіоні загалом, можемо помітити, що насправді їх просторовий розвиток перебуває ще на зародковому етапі, адже власне концентрація таких закладів характерна лише для обласних центрів регіону та деяких інших великих міст. Очевидно, що вирішальним фактором у розміщенні торговельно-розважальних центрів є концентрація значної кількості населення із платоспроможним попитом, а орієнтація на туристів виявляється лише фрагментарно.

Висновки. Отже, розвиток та вирішення проблем логістичної системи в інноваційному розвитку економіки Карпатського регіону є вкрай важливою для процесів євроінтеграції. Проблема вдосконалення державного регулювання у цій сфері призводить до практичної неможливості реалізації концесійних проектів у транспортній сфері України, що впливає на об'єкти та логістичну систему загалом. Важливим у цьому контексті є запозичення досвіду країн Євросоюзу, який досить чітко демонструє, що концесійний шлях є ефективним варіантом швидкого удосконалення транспортної інфраструктури та має виняткове міжнародне значення у багатьох країнах.

Список використаних джерел:

1. Лозинець О. Територіальна організація розміщення логістичних центрів [Електронний ресурс] / О. Лозинець. – Режим доступу : <http://institute.lviv.ua/conference/document/Lozynets.pdf>
2. Український транспортно-логістичний центр [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.utlc-uz.com.ua/index.html>
3. У Львівській області відкрили логістичний центр вартістю 60 млн. грн. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://vgolos.com.ua/news/u_lvivskiy_oblasti_vidkryly_logistychnyy_tsentr_vartistyu_60 mln_grn_56480.html
4. Карпати-Логістик : логістичний комплекс [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.karpatylogistik.com>
5. Головне управління статистики у Львівській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.lv.ukrstat.gov.ua/dem/SWF/dani/transport/graph01.html>
6. Без концесії. У Європу по розбитій дорозі [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.epravda.com.ua/publications/2015/11/5/566025/>.

7. До 2015 року у Львові з'явиться 9 нових торгових центрів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://news.vash.ua/news/lviv/do-2015-roku-u-lvovi-zyavutsya-9-novykh-torgovykh-tsentriv>

8. Міжнародна агенція «Standard&poor'sRatings» підтвердила кредитний рейтинг Львова [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://dailylviv.com/news/ekonomika/mizhnarodna-ahentsiya-standard-poors-ratings-pidtvordyla-kredytnyi-reitynh-lvova-17954>

9. «Щодня» – найбільший торгово-розважальний комплекс в місті Мукачево та в Закарпатті [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://xn--3-7sbar0a5ags5f.com/uk/ogoloshennya/poslugi/item/chodnja1.html>

Рецензент д.е.н., професор Лендєл М.Ю.