

УДК 332.122: 338.47

В. В. Лифар,
к. е. н., доцент, доцент кафедри менеджменту,
Запорізький національний технічний університет, м. Запоріжжя

МЕХАНІЗМ ВЗАЄМОДІЇ УЧАСНИКІВ РЕГІОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ЦЕНТРУ ТА ЇХ ІНТЕРЕСИ

В статті проаналізовано механізм взаємодії учасників реалізації проекту створення регіонального транспортно-логістичного центру, визначено інтереси учасників. Запропоновано компенсаційний механізм витрат при досягненні узгодження інтересів учасників транспортно-логістичного центру.

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

In this article the mechanism of participants' interaction of the creation project realization of regional transport-logistical centre is analyzed. The mechanism of expense compensation and interest concordance of transport-logistical centre participants is proposed.

Key words: mechanism, regional transport-logistical centre, interest, transit potential of region, power-private partnership, participants.

Постановка проблеми. 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 сьогоднішній день в регіонах України відсутній комплексний логістичний сервіс, транзитні перевезення на рівні регіонів не відстежуються, що ускладнює можливість контролю над ними. Створення регіонального транспортно-логістичного центру (РТЛЦ) є шляхом до ефективного використання транзитного потенціалу регіону (ТТР), до гармонізації регіональних вантажопотоків, однак існує проблема урахування інтересів учасників таких інвестиційних проектів.

Аналіз останніх наукових досліджень. Проблема розвитку транспортної інфраструктури, зокрема логістичної, приділяють увагу 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.В.Крикавський [1], Р.Р.Ларіна [2], С.М.Боняр [3], 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 регіонального транспортно-логістичного центру та їх інтереси. Об'єкт дослідження – інтереси учасників проекту створення ТЛЦ. Предмет дослідження – механізм узгодження інтересів учасників-споживачів та учасників-інвесторів ТЛЦ.

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

Інтерес – багатостороння суспільна категорія, про неоднозначність якої свідчить значний спектр її визначень різними науковцями. Особливе значення має поняття «економічний інтерес». Саме інтереси є дієвим стимулом до виробництва, обміну і задоволення різних потреб. Суттєвий внесок в дослідження економічних інтересів внесли такі вчені як Л.І.Абалкін [7], О.Я.Бажан [8], П.А.Ігнатівський [9], Н.С.Чернцева [10] та ін. Але кожне наукове дослідження вимагає певного коригування сутності та взаємозв'язків інтересів з урахуванням нових умов господарювання. Тому до сих пір 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.Чернцева). 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, зміщується з економічною потребою. Другий підхід (І.Ф.Сулов, Л.І.Абалкін) трактує економічний інтерес як «економічну користь, вигоду, яка передбачає необхідність зв'язків і співвідношень та забезпечує умови самоствердження, саморуку і саморозвитку об'єкту інтересу» [12, с.5]. Таким чином, в якості об'єкта інтересу пропонується розглядати не економічні потреби, а умови їх реалізації. Відсутність єдності у визначенні економічного інтересу 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 громадськими та приватними 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 в приватному секторі. Таким чином, у змістовній 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;

б) в теперішній час приватний капітал, що приймає участь у розвитку регіонального транспортного ринку, зацікавлений у створенні транспортно-логістичних структур, оскільки транспортні послуги стають достатньо вигідним бізнесом, але через негативний вплив ряду об'єктивних чинників їх розвиток значною мірою стримується.

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

г) скорочення ризиків. Звісно, 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).

д) 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 по цінам, які могли б задовольнити широке коло споживачів. Ключовий принцип побудови ДПП заснований на тому, що саме 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, очевидно, що інтереси обох партнерів носять іманентний характер: органи державного управління – збільшення соціальної і економічної рентабельності бюджетних інвестицій, приватний бізнес – максимізація своїх 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, представлений на рис.1, розкриває взаємодію інтересів крізь призму руху потоків (матеріальних, фінансових, інформаційних).

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 приймають 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.

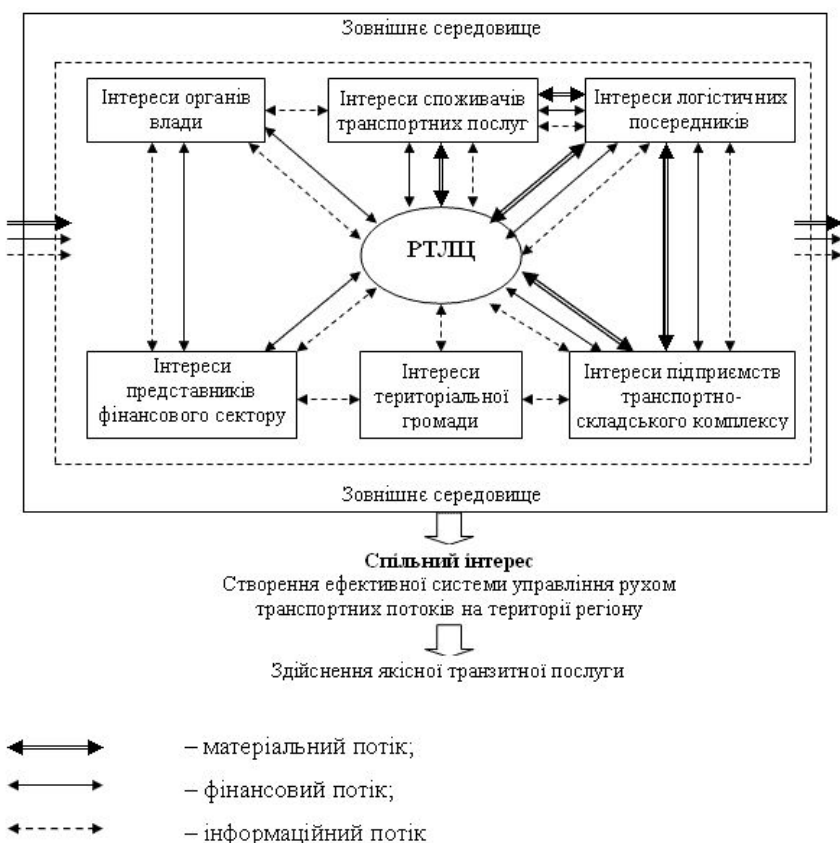


Рис. 1. Механізм взаємодії учасників реалізації ТЛЦ

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:

$$\text{транспортні витрати до оптимізації вантажопотоків } TR = TR_f;$$

$$\text{транспортні витрати після оптимізації вантажопотоків } TR' = TR_f + \alpha, \text{ де}$$

α – плата за транспортно-логістичні послуги центру;

$$\text{причому } TR_f \geq TR_f + \alpha$$

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, в першу чергу, цікавить доходність проекту (розрахунок NPV), яка дозволить їм компенсувати витрати. Для інвестиційного проекту по створенню ТЛЦ грошовий потік представлятиме різницю між отриманими доходами за здійснені транспортно-логістичні послуги та експлуатаційними витратами на функціонування ТЛЦ:

$$CF = \alpha - R_e, \quad (1)$$

де R_e – експлуатаційні витрати.

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

Таблиця 1.

Математична інтерпретація компенсаційного механізму витрат при досягненні узгодження інтересів учасників ТЛЦ

№ п/п	Зміст елемента	Математична інтерпретація
1.	Витрати і-го учасника-споживача з урахуванням додаткових витрат на оплату транспортно-логістичних послуг	$TR_i = TR_{i_f} + \alpha_i, i \in I$ де α_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	$0 \leq \alpha_i \leq TR_{i,r} - TR_{i,j}$ де $TR_{i,j}$ – розрахункові витрати i -го учасника до оптимізації вантажопотоків ($TR_{i,j} > TR_{i,r}$)
4.	Витрати j -го учасника-інвестора з урахуванням компенсаційних виплат	$TR_j = TR_{j,r} - \beta_j, j \in J$ де β_j – компенсаційні виплати; $j \in J$ – множина учасників-інвесторів
5.	Компенсаційні виплати для учасників-інвесторів	$\beta_j = \gamma(CF_j)$ де γ – розмір відрахувань $\beta \leq \alpha - R_c$
6.	Грошовий потік проекту ТЛЦ з урахуванням ставки дисконту	$CF = \frac{\alpha - R_c}{(1+r)^m}$
7.	Оцінка інвестицій без урахування реальних опціонів	$NPV = -I_o + \sum_{t=1}^m \sum_{j=1}^n \frac{CF_{jt}}{(1+r)^t}$ де NPV – чиста дисконтова на вартість; I_o – початкові інвестиції; CF_{jt} – грошовий дисконтований 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

Висновки. 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 / Е.В.Крикавский // Логистика: проблемы и решения. – 2008. – №5. – С.38-39.
2. Ларіна Р.Р. Проблеми і перспективи створення регіональних транспортно-логістичних центрів / Р.Р.Ларіна // Логистика 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/ 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 / О.М.Полякова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – №30. – С.28-32.
5. Никитинский В.Н. Актуальные проблемы создания региональных логистических центров / 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 / Прокофьева Т.А., Сергеев В.И., Лопаткин О.М. // Логистика сегодня. – 2005. – №1. – С.28-42.
7. Абалкин Л.И. Новый тип экономического мышления / Л.И.Абалкин. – М.: Экономика, 1987. – 189 с.
8. Бажан А.Я. Интересы в системе экономических отношений / А.Я.Бажан//Экономические науки. – 1976. – №1. – С.27-34.
9. Игнатовский П.А. Экономические интересы, их противоречия / П.А.Игнатовский // Экономист. – 2002. – №3. – С.28-39.
10. Чернецова Н.С. Теория и методология исследования экономических интересов: монография/ Н.С.Чернецова. – М.:МИЭМ: УЧЛИТВУЗ, 2001. – 256 с.
11. Герштейн Ф.С. Интересы, заинтересованность, стимулирование/ Ф.С.Герштейн. – Экономические науки. – 1970. – №11. – С.93-98.
12. Сулов И.Ф. Методические вопросы анализа экономических интересов в социалистическом обществе / И.Ф.Сулов. – М.: Мысль, 1986. – 198 с.

Стаття надійшла до редакції 13.09.2012 р.