



УДК: 656.017

Я. Р. Корнійко,
аспірант кафедри перевезень і маркетингу,
Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, м. Київ

НАУКОВЕ ОБҐРУНТУВАННЯ ВИБОРУ МІСЦЯ РОЗТАШУВАННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ЦЕНТРУ

У статті обґрунтовано та сформовано групу факторів, які безпосередньо впливають на основні етапи процесу прийняття рішення щодо вибору найбільш оптимального місця розміщення мультимодального транспортно-логістичного центру (МТЛЦ) (на прикладі Причорноморського регіону України).

The article is grounded and formed a group of factors that directly affect the basic stages of making a decision on choosing the optimal placement of multimodal transport and logistics center (MTLC) (for example, the Black Sea region of Ukraine).

Ключові слова: мультимодальний транспортно-логістичний центр, Причорноморський регіон, місце розміщення.

Keywords: multimodal transport and logistics center, the Black Sea region, location.

Постановка проблеми. В останні роки досить актуальним питанням стало створення та функціонування мультимодальних транспортно-логістичних центрів в Україні. Основним завданням даних центрів є забезпечення процесу здійснення та виконання функцій логістичної інтеграції учасників транспортного процесу задля підвищення ефективності роботи всієї транспортної системи України. Вони являються стиком всіх вантажопотоків країни, саме тому особливу увагу необхідно приділити вибору місця розташування, адже непродуманий та невдалий вибір в майбутньому може привести до неоправданих інвестиційних вкладень та значних фінансових затрат.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Т.А. Прокоф'єва, А.А. Кайгородцев, Г.В. Горелова, В.І. Сергєєв, О.М. Гармаш, Е.Е. Тулундієв та інші.

Постановка завдання. Метою даного дослідження є розробка власної методики процесу відбору порту для створення МТЛЦ.

Вклад основного матеріалу дослідження. МТЛЦ являються базовими елементами транспортної інфраструктури країни та відіграють важливу роль в транспортно-логістичних процесах. Вони є місцем концентрації та розподілу основних вантажопотоків країни, саме тому, процес вибору ефективного місця розташування МТЛЦ неможливе без детального аналізу ряду глобальних факторів, які безпосередньо впливають на процес відбору.

При розробці факторів, що впливають на вибір місця розміщення МТЛЦ, нами були враховані наступні чинники:

- розміщення поблизу автомагістралей, аеропортів, ж/д станцій, портів з ціллю використання різних видів транспорту для доставки вантажу;
- рівень соціально-економічного розвитку території;
- ступінь концентрації вантажопотоків відповідного регіону;
- наявність міжнародних транспортних коридорів;
- наявність необхідної транспортно-логістичної інфраструктури з існуючою робочою силою;
- забезпечення комплексності, пропорційності і збалансованості розвитку прилеглих територій [1].

Нами пропонується провести аналіз Причорноморського регіону для вибору найбільш оптимального місця розміщення МТЛЦ, саме тому, що це один єдиний економічний район України, який має вихід до Чорного та Азовського морів. Він включає в себе АР Крим, Одеську, Миколаївську та Херсонську області. Саме на території даних областей розміщені лідируючі морські торговельні порти України, які можуть виступити перспективними об'єктами для розміщення МТЛЦ.

Привабливість того чи іншого варіанту розміщення МТЛЦ базується на визначенні безлічі взаємопов'язаних факторів, які безпосередньо розкривають рівень розвитку та забезпеченість регіонів країни. Їх ґрунтовне вивчення та аналіз надасть можливість обрати оптимальний варіант місця розміщення МТЛЦ.

Нами пропонується наступна послідовність процесу відбору оптимального місця розташування МТЛЦ, що відображено на рис. 1.

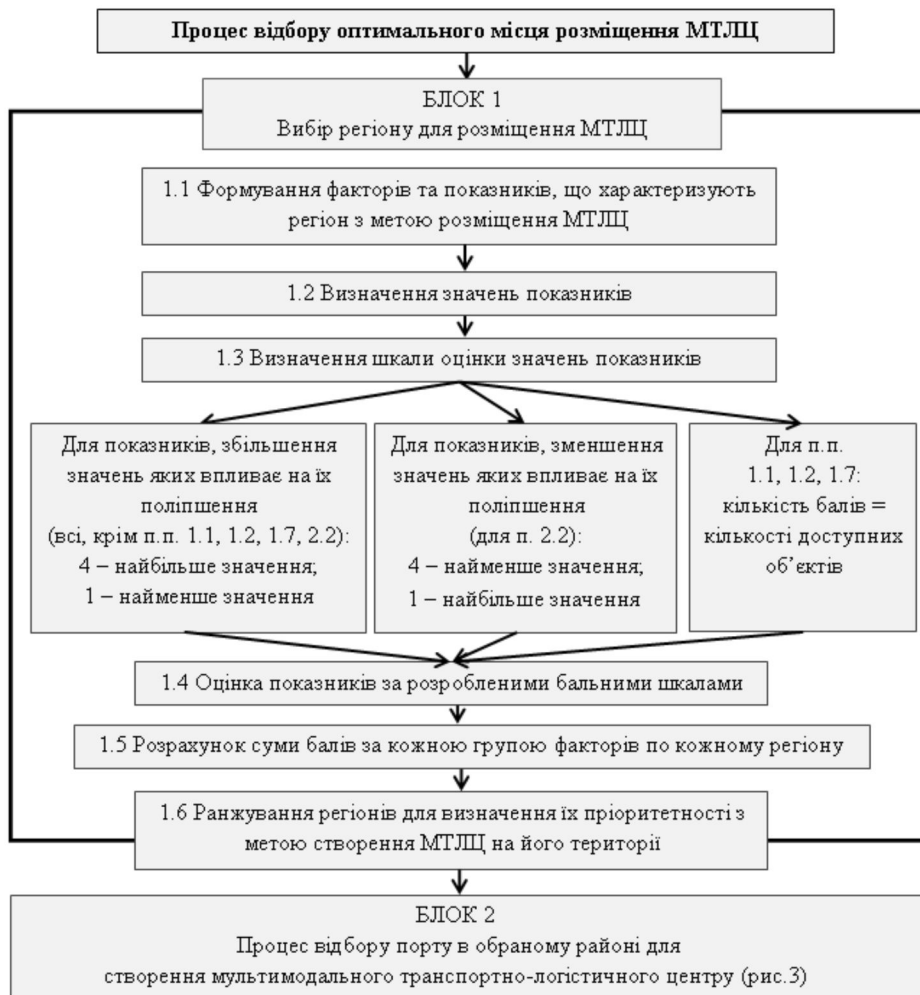


Рис. 1. Послідовність обґрунтування вибору порту для створення МТЛЦ

Попереднє угруповання факторів являється основою в досягненні поставленої цілі та виступають основними критеріями в прийнятті рішення стосовно вибору запропонованих альтернатив (рис. 2).



Рис. 2. Ієрархічне відображення проблеми вибору місця розташування МТЛЦ в Причорноморському регіоні

Для відображення ступеню впливу кожного із факторів на процес відбору найбільш привабливого територіального району (т.р.) в Причорноморському регіоні для створення МТЛЦ на його території, необхідно провести ранжування альтернативних варіантів ієрархії.

На основі запропонованого процесу відбору оптимального місця розміщення МТЛЦ, проведені відповідні розрахунки, результати яких наведені в табл. 1.

Даний процес відбувається за допомогою визначення суми балів та присвоєння відповідного рангу за кожною групою запропонованих факторів для відповідного району.

Найвищий ранг (1) надається найбільшій сумі балів, яку набрав той чи інший район за відповідними групами факторів, а найнижчий ранг (4) – найнижчій сумі балів.

Таблиця 1. Угруповання факторів та аналіз Причорноморського регіону України [2]

Показники	Одеський т.р.		Миколаївський т.р.		Херсонський т.р.		Кримський т.р.	
	Значення	бал	Значення	бал	Значення	бал	Значення	бал
1. Інфраструктурні фактори								

1.1. Морська доступність	Чорне море	1	Чорне море	1	Чорне та Азовське моря	2	Чорне та Азовське моря	2
1.2. Доступність внутрішніх водних шляхів	р. Дністер, р. Дунай	2	-	0	р. Дніпро	1	-	0
1.3. Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування, (км)	1068	4	711	3	452	1	629	2
1.4. Щільність залізничних колій загального користування, (км на 1000 км ² території)	32	4	29	3	16	1	23	2
1.5. Довжина автомобільних доріг загального користування, (тис.км)	7,9	4	4,9	2	4,8	1	6,6	3
1.6. Щільність автомобільних доріг з твердим покриттям, (км на 1000 км ² території)	242	3	195	2	175	1	245	4
1.7. Кількість морських торговельних портів, од.	4	3	3	2	2	1	5	4
Всього балів за 1 групою факторів		21		13		9		17
2. Демографічні фактори								
2.1. Чисельність населення, чол.	2 379 962	4	1 182 567	2	1 086 805	1	1 954 759	3
2.2. Кількість безробітних, чол.	16 000	3	17 900	2	11 600	4	20 000	1
2.3. Працездатне населення (жінки — від 16 до 54 років, чоловіки — від 16 до 59 років включно)	1 526 574	4	7 58950	2	6 95478	1	1 259 714	3
Всього балів за 2 групою факторів		11		6		5		7
3. Економічні фактори								
3.1. Валовий регіональний продукт, (млн. грн.)	2 0341	4	1 7050	3	1 2256	1	1 3933	2
3.2. Реальні доходи населення (млн.грн)	12 767	4	6 167	1	5 079	2	9 670	3
3.3. Середня заробітна плата (в розрахунку на одного штатного працівника, грн.)	2730	3	2895	4	2335	1	2703	2
3.4. Обсяг перевезення автомобільним транспортом (лн.т.)	26	4	21,8	3	15	1	18,5	2
3.5. Вантажоборот автомобільного транспорту, (млн.ткм)	2 504	4	2 155,1	3	1 292,1	2	952,4	1
3.6. Обсяг експорту товарів, (млн.дол.США)	1541,1	3	1654,4	4	339,2	1	676	2
3.7. Обсяг імпорту товарів, (млн.дол.США)	3145,4	4	1041,0	1	238,5	3	1466	2
3.8. Обсяг експорту/імпорту, послуг (млн.дол.США)	1161,7	4	214,9	2	40,9	1	319,5	3
3.9. Обсяг імпорту послуг, (млн.дол.США)	200,3	4	77	3	3,7	1	40,0	2
Всього балів за 3 групою факторів		30		21		12		17
4. Навково-технічні та інноваційні фактори								
4.1. Кількість організацій які виконують науково-технічні роботи	62	4	47	3	23	1	46	2
4.2. Обсяг наукових та науково-технічних робіт, виконаних власними силами організацій (підприємств), (млн.грн.)	205,8	3	408,5	4	46,6	1	158,4	2
4.3. Обсяг інноваційної продукції, що є новою для ринку, (тис.грн.)	2 241 765,6	4	4 2911,5	1	1 22066,0	3	7 6792,2	2
4.4. Кількість інноваційних підприємств у промисловості за напрями інноваційної діяльності	40	4	34	3	16	1	23	2
4.5. Частка промислових підприємств, що впроваджували інновації впродовж трьох років (% до загальної кількості обстежених (2009-2011 рр))	4,4	3	5,4	4	2,7	1	4,4	3
Всього балів за 4 групою факторів		18		15		7		11
Загальна сума балів		80		55		33		52
Ранжування		1		2		4		3

Запропонована група факторів дає можливість відслідкувати рівень розвитку кожного з територіальних районів, платоспроможність населення, стан транспортної інфраструктури, впровадження науково-технічних та інноваційних технологій та інші сильні і слабкі сторони.

Таким чином, виходячи з аналізу табл. 1, можна зробити висновок, що за допомогою відповідного угруповання запропонованих факторів та проведення ранжування, ми визначили, що саме Одеський район набрав найбільшу кількість балів та посідає перше місце серед районів Причорноморського регіону.

Наступним блоком процесу відбору оптимального місця розміщення МТЛЦ є алгоритм відбору конкретного об'єкту в Одеському районі, на основі якого можливе безпосереднє формування МТЛЦ.

Оскільки, більшість об'єктів, які могли б виступити матеріальною базою для майбутніх МТЛЦ (перевантажувальні або термінальні, складські комплекси, тощо) розташовані на території великих міст, навколо яких практично немає вільних площ для майбутнього розвитку, залишається один шлях - це створення мультимодального транспортно-логістичного центру на основі існуючого морського або річкового порту з використанням останніх досягнень науки і техніки - новітнього обладнання, інформаційних технологій тощо.

Вдала транспортна розв'язка з можливістю транспортування вантажу у всіх напрямках з використанням будь-яких видів транспорту – це основна риса мультимодального центру. Саме портова сфера має всі необхідні умови для забезпечення найефективнішого формування МТЛЦ:

- розвинену транспортну інфраструктуру (можливість використання різних видів транспорту);
- розвинений складський та термінальний комплекс, який має можливість приймати і переробляти велику кількість різноманітних вантажів;
- наявні портові потужності;
- вихід на міжнародні ринки (транспортні коридори);
- висококваліфікований персонал.

Створення МТЛЦ перетворить звичайний порт на центр обслуговування абсолютно всіх видів вантажу, суден та пасажирів. Адже саме порт являється центральною платформию в морській транспортній системі. В результаті, об'єднання функцій порту та МТЛЦ відбудеться збільшення обсягів вантажних перевезень та підвищення рівня транспортно-логістичного сервісу, що надасть змогу як найшвидше досягнути поставлених цілей та підвищить рівень конкурентоспроможності України на світовому ринку транспортних перевезень.

Оскільки попередні дослідження підтвердили, що найефективнішим регіоном Причорномор'я для створення МТЛЦ являється саме Одеський район, тому надалі буде проведено аналіз морських торговельних портів Одеської області.

Моргосподарський комплекс Одеського територіального району включає в себе 7 морських торговельних портів: Одеський, Іллічівський, Південний, Білгород-Дністровський, Ізмаїл, Ренійський, Усть-Дунайський. Всі вони розташовані у північно-західній частині Чорного моря. Дані порти мають загальні характеристики:

- разом вони є основними морськими воротами країни з високими річними об'ємами вантажів та швидко зростаючими контейнерними перевезеннями;
- високий інтерес з боку приватного сектору щодо капітальних інвестицій;
- потенціал розвитку в якості мультимодальних або контейнерних вузлів;
- всі види транспорту використовуються для сполучення з внутрішньою територією [3].

Процес відбору та аналізу морських торговельних портів Одеського територіального району пропонується проводити за наступним алгоритмом (рис. 3)

Виходячи з наведеного рисунку, можна зробити висновок, що найпрогресивнішим об'єктом для формування МТЛЦ виступає Одеський морський торговельний порт, на основі якого будуть проведені наші подальші наукові розробки.

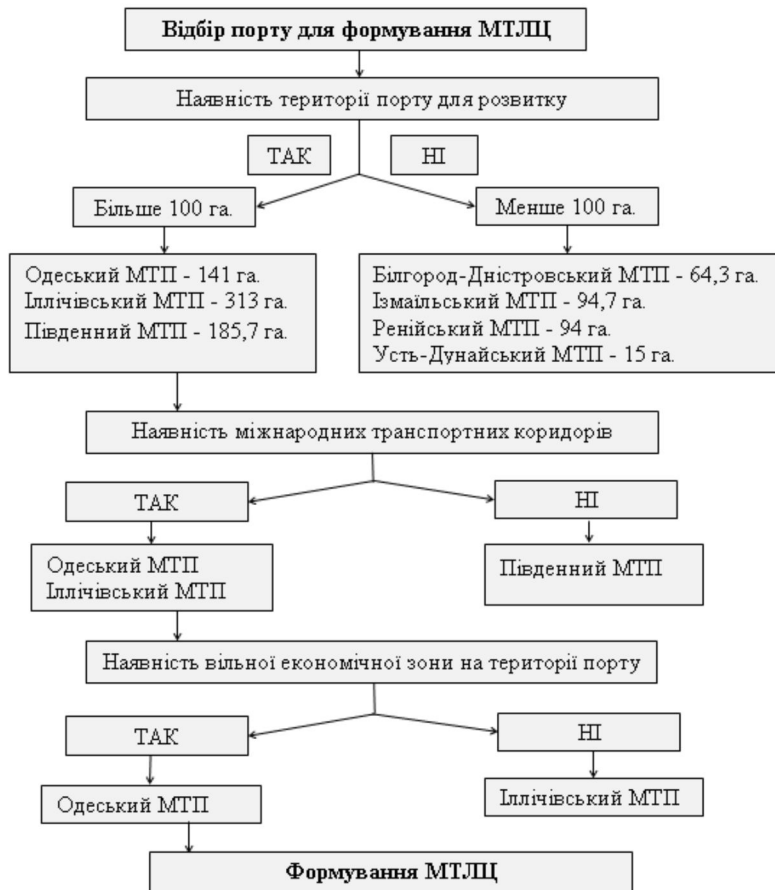


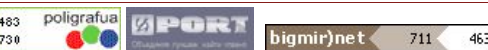
Рис. 3. Запропонований алгоритм відбору порту в Одеському регіоні для створення МТЛЦ

Висновок. Виходячи з вище наведеного, можна зробити висновок, що комплексний аналіз запропонованих факторів дозволив здійснити достовірний вибір та надати адекватну оцінку варіанту розміщення МТЛЦ з метою подальшого функціонування морського порту та МТЛЦ як єдиного цілого об'єкту транспортно-логістичної системи України.

Література

1. Саати Т.Л. Принятие решений при зависимостях и обратных связях. Аналитические сети / Пер. с англ. И. Дьяконова. — М.: ЛКИ, 2011.
2. Статистичний збірник «Регіони України» / Держ. комітет статистики України, Київ, 2011
3. Матеріали тренінгу Мінтрансу на основі підтримки Європейського Союзу щодо реформ морської політики України.

Стаття надійшла до редакції 06.01.2013р.



ТОВ "ДКС Центр"