

УДК 656.025

ЛОГІСТИЧНІ ЦЕНТРИ ЯК НАПРЯМОК РОЗВИТКУ ЛОГІСТИКИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

ШМИГОЛЬ НАДІЯ МИКОЛАЇВНА, д.е.н., професор, завідувач кафедри обліку та оподаткування ЗНУ, м. Запоріжжя

МЕТЕЛЕНКО НАТАЛЯ ГЕОРГІЇВНА, д.е.н., професор, завідувач кафедри фінансів, банківської справи та страхування ЗДІА, м. Запоріжжя

[DOI 10.26661/2522-1566-2018-2/04-08](https://doi.org/10.26661/2522-1566-2018-2/04-08)

Актуальність теми дослідження зумовлена необхідністю обґрунтування переваг використання водного та морського транспорту порівняно з іншими видами транспорту як у країнах Європи та і в Україні.

Ціллю статті є розгляд міжнародного досвіду, та українських можливостей створення логістичних центрів, та обґрунтування місць їх локалізації, з метою розвитку водного транспорту України.

Методологічною основою дослідження є осмислення сукупності теорій і наукових підходів до логістики водного транспорту, обґрунтованих у працях вітчизняних та зарубіжних учених. У ході дослідження використано такі методи й підходи: методи аналізу і синтезу, абстрактного та конкретного, історичний метод, факторний аналіз, структурно-функціональний аналіз, системний підхід. В роботі проведено аналіз досвіду побудови логістичних центрів в провідних країнах світу.

Доведено, що враховуючи значну роль транспортних послуг при створенні логістичних центрів, вони повинні створюватись в районах, що мають розвинуту транспортну інфраструктуру та можуть запропонувати інтермодальні перевезення. Виправдано розташовувати центри логістики в пунктах, де перетинаються лінії різних видів наземного транспорту, повітряного та водного, і є можливість, розробити місце для потреб логістичного обслуговування центру, зазначені умови побудови логістичних центрів на Україні.

Доведено, що сьогодні, в Україні доцільно приділити увагу створенню транспортно-логістичних центрів в регіонах країни, особливо з розвинутою річковою та морською інфраструктурою, активізувати роль держави в напрямку здійснення ряду економічних та законодавчих реформ із підтримання та розвитку інфраструктури водного транспорту, що сприятиме залученню України до міжнародних проектів з питань розвитку мережі логістичних центрів.

Ключові слова морська логістика, логістичні центри, водні шляхи, водний транспорт, відновлення інфраструктури.

Постановка проблеми. Сучасний етап розвитку світової економіки та бізнесу загалом характеризується все більш зростаючою роллю використання водних видів транспорту. Проте, сучасний стан української річкової та морської логістики є незадовільним. Втім багато науковців і практиків відмічають, що саме ці види транспорту мають низку переваг. Також слід зазначити, що важливим є створення в

безпосередній близькості із морськими портами сучасних логістичних центрів, як одних з головних напрямків підвищення ефективності та якості транспортного обслуговування і, в першу чергу, в міжнародному сполученні.

Аналіз останніх досліджень. Багато вчених досліджували проблеми транспортної логістики. Ці проблеми знайшли своє відображення у дослідженнях таких вчених

як: Бакаєв О. О., Кутах О. П., Пономаренко Л. А., Бауерсокс Д. Дж., Дикань В. Л., Ларіна Р. Р., Миротін Л. Б., Некрасов А. Г., Прокоф'єва Т. А., Смахов А. А. та ін. [1-8].

Формування мети статті. Ціллю статті є розгляд міжнародного досвіду, та українських можливостей створення логістичних центрів, та обґрунтування місць їх локалізації, з метою розвитку водного транспорту України.

Виклад основних результатів. Водний транспорт, а особливо морський, є тим каталізатором, який забезпечує розвиток господарських зв'язків як на національному, так і на міжнародному рівні, який в тому числі забезпечує фінансово-економічну безпеку країни. Втім, на сьогодні стан логістики саме цих видів транспорту викликає багато питань, як з приводу структури і напрямів розвитку.

Таблиця 1

Структура торгового флоту України та потенціал розвитку

	1990	2000	2010	2013	2020
Всього флоту	29 210	1 670	904	635	1 288
Нафтові танкери	6 192	90	52	40	64
Суховантажі / баржі	6 626	266	111	28	200
Суховантажі	10 568	881	526	400	784
Контейнеровози	601	46	...	2	35
Інші типи суден (тягачі, буксири, допоміжний флот)	5 225	386	214	167	205
Обсяг перевезень, млн т	66	8	7	4	15

Агенція UNCTAD опублікувала дослідження «Review of Maritime Transport 2010», в якому зазначено, що «...під прапорами семи країн Чорноморського регіону – Росії, Туреччини, України, Грузії, Болгарії, Румунії та Молдови – на 1 січня 2010 року ходив торговий флот загальним дедвейтом 18,401 млн. тонн. Маючи на увазі, що світовий дедвейт торгового флоту – це 1276,14 млн. тонн, на частку країн Чорномор'я припадає лише 1,44% загальносвітового дедвейту. Для порівняння, за даними на 1 січня 2007 року ці цифри дорівнювали 1,84%, а на 1 січня 1997 року в усіх країнах Чорного моря в сукупності флот налічував 33,78 млн. тонн дедвейту, тобто 4,45% тодішнього світового. При цьому Молдова всього п'ять років тому не мала флоту зовсім».

Щодо України, слід зазначити, що останнім часом постійно відбувається скорочення флоту, судна застарівають, спостерігається динаміка збільшення середнього рівня їх зносу. У зв'язку з чим, для ефективного використання все

зменшуючої кількості суден, та необхідністю встигати за проблемами в обробленні вітчизняних та транзитних вантажів, слід розробляти нові логістичні схеми, включаючи створення сучасних логістичних центрів.

Як зазначає Дорогунцов С. «для нарощування обсягів перевалки контейнерних вантажів через українські порти необхідно створювати зони трансшипмента, що потребує високотехнологічних потужностей, здатних обробляти великі контейнеровози. Для цього необхідно кардинально перебудувати підхідні канали, акваторії портів, набувати нового вантажного устаткування, інтенсифікувати обробку суден тощо. На сьогодні найглибшим портом є Південний, який має 13 причалів, які можна віднести до розряду глибоководних» [9].

Сьогоднішня транспортна інфраструктура, в тому числі ефективні логістичні центри є для України, з її досить значною територією, запорукою реалізації стратегічних цілей.

При побудові логістичних центрів, дуже важливим є рішення про їх місцезнаходження, яке залежить від ряду факторів, як правило, як логістичних так і не логістичних. Враховуючи значну роль транспортних послуг при створенні логістичних центрів, вони повинні створюватись в районах, що мають розвинуту транспортну інфраструктуру та можуть запропонувати інтермодальні перевезення. Погане місце розташування викликає затори, генерує вантажний транспорт через міські центри, руйнує міські дороги, не пристосовані до важкого

вантажного транспорту. Тому виправдано розташовувати центри логістики в пунктах, де перетинаються лінії різних видів наземного транспорту, повітряного та водного, і є можливість, розробити місце для потреб логістичного обслуговування центру. Детальні умови створення логістичних центрів в макро- та мікро-просторових умовах представлені на рисунках 1 і 2.

Макропростір, в основному, формують транспортні коридори, морські порти і внутрішні, райони з високим ступенем урбанізації та національними кордонами.



Рис. 1. Створення логістичних центрів в макропросторових умовах

З точки зору мікропростору в розвинутих країнах з цього приводу вибір місця розміщення логістичного центру, як правило, здійснюється органами влади, вони

ініціюють ідею створення центру на місцевому рівні.

Тут важливо: вірно розташована земельна ділянка, наявні об'єкти транспортної інфраструктури та місце, в якому є доступ до щонайменше двох видів транспорту.



Рис. 2. Створення логістичних центрів в мікропросторових умовах

В даний час можна помітити значний розвиток інвестицій, пов'язаних із створенням логістичних центрів на міжнародному ринку. У європейських країнах, завдяки державній підтримці розвивається узгоджена мережа логістичних центрів.

З іншого боку, національні ініціативи, позбавлені аналогічних заходів, та дуже часто, залежать лише від місцевих інвесторів.

В даний час існує потреба у створенні малих логістичних центрів поблизу кордону з західним блоком, через збільшення міжнародної торгівлі між країнами Європейського Союзу та іншими регіонами. Можливості та перспективи для розвитку центрів логістики в ланцюгах постачань зумовлена інтеграцією та координацією потоків товарів та фактичною інформацією.

Завдяки розширенню глобального потоку продажу-купівлі товарів, роль, значення та позиції логістичних центрів постійно посилюються. Згідно з спостереженнями, все більше уваги приділяється в європейських країнах аспектам, пов'язаним з природним середовищем. Це викликає необхідність поступового усунення автомобільного транспорту на користь зеленого залізничного та морського та водного транспорту.

У зв'язку з цим спостерігається безперервний розвиток таких морських терміналів, як Бремен, Гамбург, Роттердам, а також менших портів, таких як Гданськ, чия перевантажувальна потужність на рубежі останніх 4 років виросла майже в два рази на рік.

Збільшення використання морського транспорту створює необхідність створення логістичних центрів, які б забезпечували

всебічну підтримку експортованих і імпортованих контейнерів до країни. У 2009-2011 роках у міжнародних експедиторських компаніях було зафіксовано значні міжнародні перевезення, збільшення обсягів поставок "генеральних вантажів", тобто там, де є контейнер, чи у одному контейнері товари від різних вантажовідправників, призначені для однієї колекції або навпаки: в одному контейнері є товар, який призначено для декількох одержувачів від одного відправника. Для надання такого типу послуг необхідно перезавантажити їх в логістичному центрі.

Згідно даних статистики «в Азово-Чорноморському басейні багато зручних бухт і сьогодні тут функціонують Чорноморське (ЧМП), Азовське (АМП) та Українсько-Дунайське (УДП) пароплавства, що володіють транспортним флотом сумарною вантажністю 5,2 млн. т і пасажирським флотом на 9,9 тис. місць. До цих пароплавств належать 18 морських портів, які не замерзають і через які здійснюється значна частина експортно-імпортованих операцій України. Навігація в Азовському морі ускладнюється малою глибиною і замерзанням його взимку. Через порти Чорного і Азовського морів здійснюються зовнішньоекономічні зв'язки України» [10].

Більші компанії з сектору TSL які використовують свої власні центри, і в меншій мірі потребують доступу до глобального центру логістичних послуг, які кожен може використовувати.

Зростаючий обмін між країнами обумовлює необхідність створення власних логістичних центрів компанії, насамперед в великих міжнародних компаній, в тих місцях, де вони є найбільш корисними (з точки зору фінансів та доступності для клієнтів).

З цієї причини все більше і більше створюються логістичних центрів у країнах Євросоюзу. Наприкінці 2014 року буде заплановано відкриття трьох найбільших логістичних центрів Амазонки в Європі. Приклади таких інвестицій в останні роки

можна знайти набагато більше. Найбільший Європейський логістичний центр був побудований Лідл. Компанії вирішили подібні рішення Drutex – виробник віконних рам і Volkswagen.

Центри, призначені для обслуговування багатьох компаній, також швидко зростають. Як кажуть Спеціалісти Propertynews.pl наприкінці 2012 року були лідерами у сфері постачання складських приміщень в Європі. Згідно із звітом Colliers International у 2012 році 500 000 кв. м. Було створено новий складський простір, наступного року 400 000 кв. м.

Як зазначлось в Newsweek, логістичні центри починають ставати все більш і більш спеціалізованими, та публічно доступними - пропонуючи широкий спектр послуг. Вони повільно починають розрізнятися і спеціалізуються. Цікавим прикладом може бути логістичний центр FM Logistic, який був побудовано в першій половині 2014 року в районі Варшави, найбільшого у Центральній Європі спеціалізованого дистрибуційного центру для аптек. Склад оснащений спеціальними холодними приміщеннями для зберігання фармацевтичних продуктів у спеціальних умовах. Крім того, у компанії також є спеціалізований транспортний флот, включаючи автомобілі, двокамерні холодильні камери, які дозволяють одночасно перевозити ліки в різних температурних діапазонах.

Висновок. В сучасний період господарювання відбувається формування транспортних потоків, серед яких особливе місце займають міжнародні транспортні коридори, йде розбудова транспортнологістичної інфраструктури, створюються нові транспортно-логістичні центри. Зростаючий обмін між країнами обумовлює необхідність створення власних логістичних центрів компанії, насамперед в великих міжнародних компаній, в тих місцях, де вони є найбільш корисними. Тому, сьогодні, в Україні доцільно приділити увагу створенню транспортно-логістичних центрів в регіонах країни,

особливо з розвинутою річковою та морською інфраструктурою, активізувати роль держави в напрямку здійснення ряду економічних та законодавчих реформ із підтримання та розвитку інфраструктури водного транспорту, що сприятиме залученню України до міжнародних проектів з питань розвитку мережі логістичних центрів.

Список використаних джерел:

1. Бакаев О. О., Кутах О. П., Пономаренко Л. А. Теоретичні засади логістики: підр. для студ. екон. і транспорт, спец. К.: Фенікс, 2003. Т. 1. 429с.
2. Бауерсокс Дональд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок: Пер. с англ. М.: ЗАО «Олимп-бизнес», 2001. 639 с.
3. Гармаш О. М. Концептуальні засади механізму формування логістичного центру. *Часопис Хмельницького університету управління та права «Університетські наукові записки»*: зб. наук. пр. Хмельницький, ХУУП, 2009. Вип. 1 (29). С. 346-352.
4. Дикань В. Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети. *Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. Праць*. Харків УкрДАЗТ, 2006. № 13. С. 13-20
5. Интегрированная логистика накопительно-распределительных комплексов (склады, транспортные узлы, терминалы): Учебник / Л. Б. Миروتин, А. Г. Некрасов. М.: Экзамен, 2003. 446 с.
6. Ларіна Р. Р. Формування та забезпечення надійності регіональних логістичних систем: монографія. Донецьк: «Норд-Пресс», 2005. 284 с.
7. Смирнов І. Г. Світовий ринок логістичних послуг: географічні особливості. *Вісник Київського ун-ту. Серія «Географія»*. 2009. Вип. 46. С. 60- 65.
8. Устенко М. О. «Основні проблеми транспортної логістики» УкрДАЗТ. *Вісник*

економіки транспорту і промисловості. 2010. № 29. С. 2-5.

9. Дорогунцов С. Морський транспорт; Розміщення трудових сил України. *Подія*. 2011. №3. С. 22-25.

10. URL: <https://provse.te.ua/2016/06/vnutrishnij-vodnyj-transport-ukrajiny-problemy-i-perspektyvy-rozvytku/>(дата звернення: 12.05.2018).

REFERENCES:

1. Bakaev, O. O. (2003), *Teoretychni zasady lohistyky* [Theoretical foundations of logistics], Feniks, Kyiv, Ukraine.
2. Bauersoks, D. Dzh. and Kloss D. Dzh. (2001), *Logistika: integrirovannaja ser' postavok* [Integrated supply chain], ЗАО «Olimp-biznes», Moscow, Russia.
3. Harmash, O. M. (2009), “Conceptual basis of the mechanism of formation of the logistics center”, *Chasopys Khmel'nyts'koho universytetu upravlinnia ta prava «Universytets'ki naukovi zapysky»*: vol. 1 (29), KhUUP, Khmel'nyts'kyj, pp. 346-352.
4. Dikan, V.L. (2006), “The urgency of improving the system of combined transport in the international transport network” *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti, UkrDaST. Kharkiv*, No. 13, pp. 13-20.
5. Mirotin, L. B. and Nekrasov, A. G. (2003), *Integrirovannaja logistika nakopitel'no-raspredelitel'nyh kompleksov (sklady, transportnye uzly, terminaly)* [Integrated logistics of storage and distribution complexes (warehouses, transport nodes, terminals)], Jekzamen, Moscow, Russia.
6. Larina, R. R. (2005), *Formuvannia ta zabezpechennia nadijnosti rehional'nykh lohistychnykh system* [Formation and reliability of regional logistics systems]: «Nord-Press», Donets'k.
7. Smyrnov, I. H. (2009), “World market for logistics services: geographic features”, *Visnyk Kyivs'koho un-tu. Seriiia «Heohrafiia»*, Issue 46, pp. 60- 65.
8. Ustenko, M. O. (2010), “The main problems of transport logistics »UkrDazht”,

Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti, No. 29, pp. 2-5.

9. Dorohuntsov, S. (2011), "Maritime transport; Placement of the labor force of Ukraine", *Podiia*, No 3, pp.22-25.

10. [Online], available at: <https://provse.te.ua/2016/06/vnutrishnij-vodnyj-transport-ukrajiny-problemy-i-perspektyvy-rozvytku/> (Accessed 12 May 2018)

ШМЫГОЛЬ НАДЕЖДА
НИКОЛАЕВНА, д.э.н., профессор,
заведующий кафедрой учета и
налогообложения ЗНУ, Запорожье

МЕТЕЛЕНКО НАТАЛЬЯ
ГЕОРГИЕВНА, д.э.н., профессор,
заведующий кафедрой финансов,
банковского дела и страхования ЗГИА,
Запорожье

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ КАК НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Актуальность темы исследования обусловлена необходимостью обоснования преимуществ использования водного и морского транспорта по сравнению с другими видами транспорта как в странах Европы так и в Украине.

Целью статьи является рассмотрение международного опыта, и украинских возможностей создания логистических центров, и обоснование мест их локализации, с целью развития водного транспорта Украины.

Методологической основой исследования является осмысление совокупности теорий и научных подходов к логистике водного транспорта, обоснованных в трудах отечественных и зарубежных ученых. В ходе исследования использованы следующие методы и подходы: методы анализа и синтеза, абстрактного и конкретного, исторический метод, факторный анализ, структурно-функциональный анализ, системный подход. В работе проведен анализ опыта построения логистических центров в ведущих странах мира.

Доказано, что учитывая значительную роль транспортных услуг при создании логистических центров, они должны создаваться в районах, имеющих развитую транспортную инфраструктуру и могут предложить интермодальные перевозки. Оправданно располагать центры логистики в пунктах, где пересекаются линии различных видов наземного транспорта, воздушного и водного, и есть возможность разработать место для нужд логистического обслуживания центра, указанные условия построения логистических центров на Украине.

Доказано, что сегодня, в Украине целесообразно уделить внимание созданию транспортно-логистических центров в регионах страны, особенно с развитой речной и морской инфраструктурой, активизировать роль государства в направлении осуществления ряда экономических и законодательных реформ по поддержанию и развитию водного транспорта, что будет способствовать привлечению Украины к международным проектам по развитию сети логистических центров.

Ключевые слова морская логистика, логистические центры, водные пути, водный транспорт, восстановление инфраструктуры.

NADIIA SHMYHOL, *Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Accounting and Taxation of ZNU, Zaporizhzhia*

NATALIA METELENKO, *Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Finance, Banking and Insurance ZGIA, Zaporizhzhia*

LOGISTIC CENTERS AS A WAY OF THE WATER TRANSPORTATION LOGISTICS DEVELOPMENT

Purpose. The urgency of the research is due to the need to justify the advantages of using water and sea transport in comparison with other modes of transport both in Europe and in Ukraine.

Design/methodology/approach The aim of the article is to consider international experience, Ukrainian possibilities of logistic centers creation, and justification of places of their localization for the purpose of development of water transport in Ukraine. The methodological basis of the research is the comprehension of theories and scientific approaches to the logistics of water transport, which are grounded in the works of domestic and foreign scientists.

Findings During the study, the following methods and approaches were used: methods of analysis and synthesis, abstract and concrete, historical method, factor analysis, structural and functional analysis, system approach. The analysis of the experience of constructing logistic centers in the leading countries of the world is carried out.

Research limitations/implications Taking into account the significant role of transport services in creating logistics centers, they should be created in areas with developed transport infrastructure and can offer intermodal transportation. It is justified to locate logistics centers at the points where the lines of different types of land transport, air and water lines are

interspersed, and there is an opportunity to develop a place for the needs of the logistics center, specified conditions for the construction of logistic centers in Ukraine.

Originality/value It is proved that today in Ukraine it is expedient to pay attention to the creation of transport and logistics centers in the regions of the country, especially with the developed river and sea infrastructure, to activate the role of the state in the implementation of a number of economic and legislative reforms in support of and development of water transport infrastructure, which will contribute to Ukraine's involvement in international projects on the development of logistic centers network.

Keywords: marine logistics, logistics centers, waterways, water transport, infrastructure renewal.