

УДК 656.02(477.62)

І. М. Майорова

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ, ОРГАНІЗАЦІЇ І ФУНКЦІОНУВАННЯ СІТІ-ЛОГІСТИЧНИХ ПОТОКІВ ПРИАЗОВ'Я

Анотація. У статті досліджено особливості формування, організації і функціонування сіті-логістичних потоків Приазов'я. Сформульовано актуальність впровадження логістичних підходів до розв'язання існуючих проблем регіону. Зроблено акцент на необхідність впровадження логістичного управління в діяльність регіональних органів державного управління для покращення взаємодії всіх галузей виробничої інфраструктури старопромислового регіону Приазов'я.

Ключові слова: старопромисловий регіон, логістичний потік, регіональна інфраструктура, виробничий потенціал, промислове підприємство.

Summary. The features of forming, organization and functioning of logistic streams of Pryazovia are investigational in the article. Actuality of introduction of the logistic going is set forth near the decision of existent problems of region. An accent is done on the necessity of introduction of logistic management for activity of regional organs of state administration for the improvement of co-operation of all industries of productive infrastructure region of Pryazovia.

Key words: old industrial district, logistic stream, regional infrastructure, productive potential of territory, industrial enterprise

Постановка проблеми. Приазов'я — географічна область, яка розташована на півдні Східноєвропейської рівнини, на території двох країн — Російської Федерації і України. Українська частина Приазов'я складається з міст Маріуполя, Бердянська, Мелітополя, Приморська і восьми районів, де чотири з них — Новоазовський, Тельмановський, Володарський, Першотравневий — розташовано в До-

нецькій області, три райони — Бердянський, Приморський, Приазовський — в Запорізькій області і один — Генічеський — в Херсонській області [1].

Частина території РФ складається з таких населених пунктів: Таганрог, Ростов-на-Дону, Сіськ, Приморсько-Ахтарськ, Темрюк; з південно-західних районів Ростовської області: Азовський район, Аксайський район, Неклиновський район, Матве-

© І. М. Майорова, 2014

єво-Курганський район і районів Краснодарського краю — Єйський район, Приморсько-Ахтарський район, Щербиновський район, Темрюкський район, Канівський район, Слав'янський район.

З названих міст та населених пунктів Приазов'я деякі виступають в ролі акумуляторів логістичних потоків, які перевозяться залізничним, морським і автомобільним транспортом. Такі міста України, як Маріуполь, Бердянськ, Мелітополь, Приморськ є великими залізничними і автомобільними центрами, наприклад, місто Мелітополь Запорізької області є важливим залізничним вузлом, що з'єднує шляхи з Москви і Харкова до Криму і у зворотному напрямку.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Розвиток і практичне застосування теоретичних положень сіті-логістики до розв'язання транспортних проблем сучасного міста висвітлено в наукових працях: В. К. Губенко, А. О. Лямзіна, Я. І. Нефедової, М. В. Хара, Л. Б. Миротіна, В. Е. Парунакяна, В. П. Поліщук, В. К. Долі, А. Б. Барського, В. В. Круглова, В. Є. Крикавського, В. Є. Мельниченко, Р. Л. Сопільник, І. Г. Смірнова та ін. Основний науковий інтерес їх надбань полягає у площині процесів транспортування і екології при взаємодії транспортних, торговельних і промислових підприємств. Наприклад, у монографії В. К. Губенко, Я. І. Нефедова [2, с. 39] так виокремлюють сучасну концепцію сіті-логістики: «Сіті-логістика — концепція суспільного інтересу: вона звільнює вулиці, укріплює торгівлю, відтворює діяльність центрів міст, веде до відродження історичної частини міста, що віддзеркалюється на підвищенні становища мешканців, сіті-логістика розуміється як елемент якості життя».

Розв'язання наукових проблем сіті-логістики — досить новий напрям досліджень. На думку автора, розглядати сіті-логістичні проблеми у рамках одного міста або муніципального утворення — означає односторонній підхід до проблеми: на цей час в суспільстві не існує жодного утворення, яке б існувало окремо і не підпорядковувалося більшій території або агломерації. Формування та розвиток сіті-логістичних потоків на рівні регіону досліджено недостатньо, розглядаються лише окремі товарні ринки, а також пов'язані з ними питання розвитку елементів інфраструктури. Необхідність вивчення проблем функціонування та регулювання регіональних сіті-логістичних потоків зумовлена швидким переходом до розвинутих економічних відносин, що потребує глибокого аналізу економіки регіонів, основних закономірностей формування регіональних логістичних ринків та їх інфраструктури.

Актуальність дослідження сіті-логістичних потоків Приазов'я, на думку автора, полягає не тільки в розв'язанні проблем промислових міст, таких як Маріуполь і Бердянськ, а в тому, що територія

Приазов'я — це територія старопромислових регіонів Донецької і Запорізької областей, з усіма притаманними проблемами і гострими питаннями, що постають на депресивних територіях.

Дослідженням розвитку старопромислових регіонів приділяли увагу за багатьма зарубіжних і вітчизняних вчених. Наукові надбання за цією проблематикою вітчизняних вчених О. Амоші, М. Горожанкіної, Л. Костіної, Є. Крихтіна, В. Ляшенка, Ю. Макогона, І. Хаджинова та ін. зводяться до пропозицій щодо формування перспектив і встановлення обмежень соціально-економічної модернізації та структурних змін економіки, питань інноваційної трансформації виробничих комплексів старопромислових регіонів, оцінки їхнього трансформаційного потенціалу та визначення стратегічних орієнтирів інвестиційного розвитку. Серед російських науковців, що займаються проблемами старопромислових регіонів, слід назвати Н. Гальцева, О. Косінцева, В. Княгініна, З. Муллагаєва, О. Татаркіна, І. Тургель та ін.

Мета статті. Виключна актуальність питань теоретичного обґрунтування впровадження концепції логістики в систему управління регіональним розвитком і розробки практичних рекомендацій щодо узгодження потреб в загальних ресурсах регіонів та можливостей окремих територіальних муніципальних утворень, на прикладі Приазов'я, розробки ринкової стратегії та планування регіональної динаміки, з одного боку, та недостатнє їх висвітлення в теоретико-методологічному і практичному планах, з урахуванням регіональних чинників і особливостей — з іншого, зумовили і визначили мету, завдання і зміст статті.

Інформаційною базою дослідження виступають статистичні дані Донецької і Запорізької областей, розміщені у публічному доступі (Інтернет) і офіційно опубліковані у «Статистичному щорічнику Донецької області 2012» [3].

Виклад основного матеріалу дослідження. Аналіз формування сіті-логістичних потоків Приазов'я необхідно починати з аналізу регіональних виробничих комплексів та систем. У місті Маріуполь Донецької області зосереджено два найпотужніших металургійних підприємства корпорації МЕТІНВЕСТ — металургійні комбінати ПАТ «ММК ім. Ілліча» і ПАТ «АЗОВСТАЛЬ», підприємство важкого машинобудування ПАТ «Азовмаш», два морських порти: Маріупольський морський торговельний порт і порт «Азовсталь». Як відомо, в індустріальних містах сіті-райони з промисловими підприємствами, що розміщені в них, займають до 50–60 % загальної території міста і слугують центром міського життя, будівництва та інфраструктури [4, с. 153]. Такі райони у базовому ступені визначають розміри міст, їх загальну планову структуру, умови праці, побуту населення. Вплив промислових районів на існування міст та

їх сіті-логістичні потоки проявляється в тому, що вони задають напрями їх розвитку і реконструкції, загалом впливаючи на архітектуру міст.

На території промислового сіті-району розміщуються: промислові підприємства, тепло-електроцентралі, великі електростанції, лінії електропостачання, газопроводи, нафтопроводи, місцеві муніципальні мережі, великі автобази, науково-дослідні інститути, учбові центри та інші об'єкти, пов'язані з науково-технічним обслуговуванням підприємств. До складу промислових сіті-районів відносяться резервні території для розміщення нових об'єктів промислового будівництва, санітарно-захисні зони, зелені та паркові зони, місцеві центри загального користування.

Транспортну складову сіті-районів являють комунікації, рухомий склад і об'єкти транспорту промислових підприємств, залізничні станції і шляхи, автомобільні шляхи, що забезпечують внутрішні і зовнішні транспортні зв'язки, вантажні причали, транспортні об'єкти і споруди, інженерні споруди і мережі, технічні полоси і естакади для виробничо-технологічних комунікацій, підприємства обслуговування.

Промислові сіті-райони характеризуються досить широким спектром номенклатурних вантажопотоків. Наприклад, «Маріупольський морський торговельний порт» (ММТП) — головний порт на Азовському побережжі, на цей час порт називають головними морськими воротами Донбасу. ММТП входить до четвірки найбільших портів України, має залізничну і автомобільну інфраструктуру, яка дозволяє перевозити вантажі з усіх країн СНД і зарубіжжя. Порт виконує весь комплекс портових послуг, перевантаження вантажів із залізничного, автомобільного транспорту, річних і морських суден.

Вантажі, які відправляються і приймаються ММТП, відомі в портах 60-ти країн світу. У порту переробляються металеві вироби усіх сортamentів і профілів, труби великого і малого діаметру, руди, вугілля, кокс, глинозми, каолін, добрива усіх видів, промислове і побутове обладнання, мазут, продовольчі вантажі усіх найменувань, вантажі в пакетах, контейнери та інші вантажі (рис. 1, 2). Динаміка вантажообігу «Маріупольського морського торговельного порту» наведена на рис. 1, структура вантажообігу ММТП показана на рис. 2. Аналіз статистичних даних дає можливість зробити такі висновки.

Експортний напрям перевезень є найбільшим: експорт — 86 %, транзит — 11,5 %, імпорт — 1,7 % і каботажи перевезення — менше 1 % (рис. 1). Вочевидь, каботажи перевезення — це перевезення сировини до порту «Меткомбінат «Азовсталь» і з порту «Азовсталь» готового металевого прокату. Серед основних вантажів, які обслуговує порт, найбільша частина належить виробам із чорних мета-

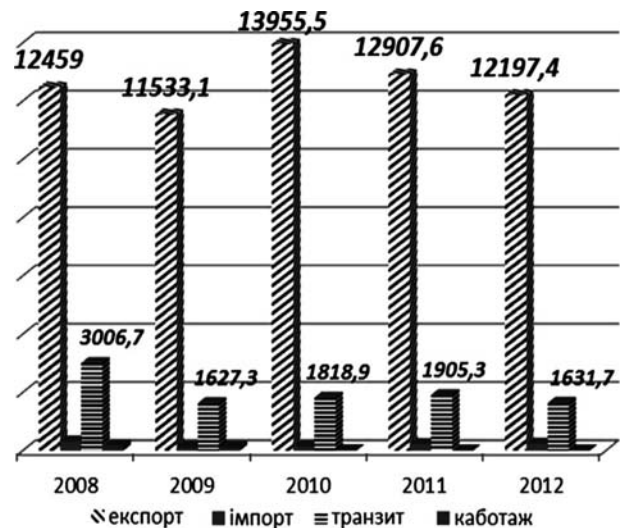


Рис. 1. Динаміка вантажообігу «Маріупольського морського торговельного порту» за 2008–2012 рр., тис. т (складено автором за даними [5–8])

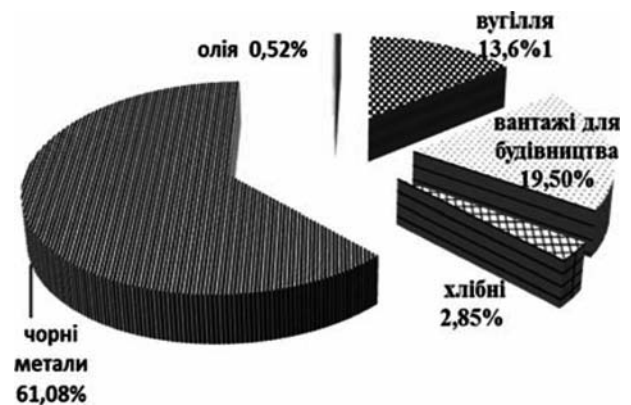


Рис. 2. Товарна структура експортних вантажів ММТП в 2012 (розраховано автором за даними [5–8])

лів, (рис. 2). Така ситуація досить зрозуміла, тому що в місті Маріуполі знаходяться два великих металургійних комбінати: ПАТ «ММК ім. Ілліча» і ПАТ «МК «Азовсталь», також в ММТП залізничним і автомобільним транспортом доставляються металеві вантажі з інших підприємств Донецької області. З 2008 року по 2012 рік в порту скоротилися показники обробки контейнерних вантажів і з'явилися вантажні потоки соняшникової олії (рис. 2).

Ефективність функціонування логістичної транспортної системи «промислове підприємство — морський порт» залежить від усталеності роботи ланок системи доставки вантажів, що пов'язані з погодними умовами, діями конкурентів — як металургійних виробників, так і транспортних організацій, вимог вантажовідправників, наявності і характеру обмежень із пропускної спроможності магістралей і станцій, можливостей використання вантажної і перевантажної техніки, складів і причалів для освоєння вантажопотоків, сучасного стану і технічних

можливостей об'єктів транспорту, які обслуговують вантажопотоки, можливості отримання повної інформації про місцезнаходження і стан вантажів на всіх етапах процесу доставки та ін.

Другим українським портом, що обслуговує сіті-логістичні потоки Приазов'я, є Бердянський морський торговельний порт. Порт Бердянська через Волго-Донський і Біломорсько-Балтійський канали пов'язаний з регіонами Росії, Казахстану, Ірану, а через Чорне море — з країнами Середземноморського басейну, Південно-Східної Азії та Америки. Динаміка роботи Бердянського морського торговельного порту наведена на рис. 3. Бердянський морський торговельний порт працює в таких напрямках: експорт — 93 % від загального вантажообігу порту, імпорт — 3,7 %, транзит — 3,1 %, каботажні перевезення — 0,26 %. Структура вантажообігу порту показана на рис. 4.

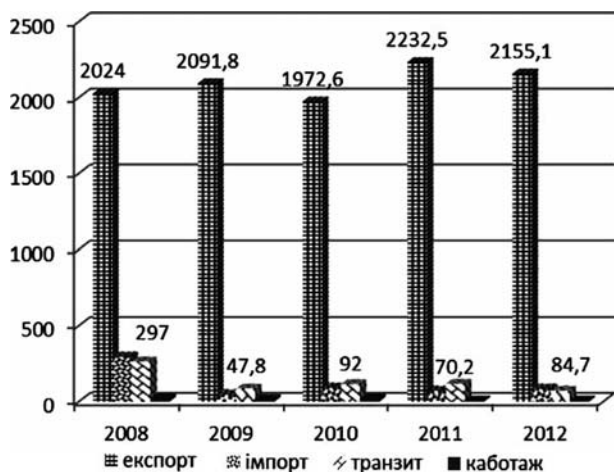


Рис. 3. Динаміка роботи Бердянського морського торговельного порту, тис. т (розраховано автором за даними [5–8])

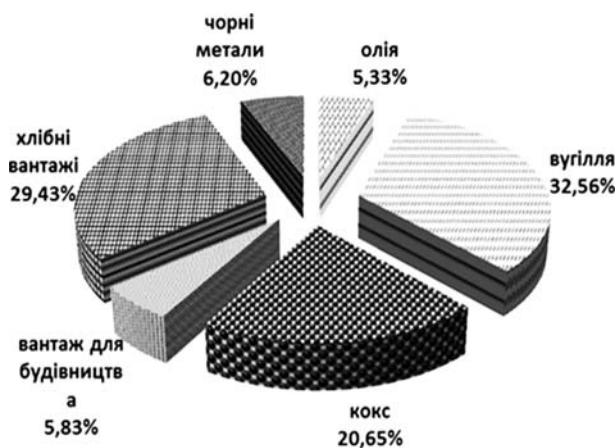


Рис. 4. Товарна структура експортних вантажів Бердянського морського торговельного порту в 2012 році (розраховано автором за даними [5–8])

Аналіз структури вантажних потоків, що переробляються в портах Приазов'я, дає можливість

зробити такі висновки. По-перше, в структурі експортних товарних потоків переважає продукція добувних галузей (вугілля — 32 %; кокс — 20,6 %), напівфабрикати металургійного виробництва і металевий прокат (чорні метали 61,0 %), продукція для будівництва (глина, добувається в Україні — 20,0 %) і хлібні вантажі — 30,0 %. По-друге, обсяги імпортних вантажів, що обслуговуються портами Приазов'я, дуже малі: по Маріупольському морському торговельному порту — 1,7 %, по Бердянському морському торговельному порту — 3,7 %. Продовольчі вантажі і руда складають основну номенклатуру імпортних потоків регіону.

Таким чином, за ознаками формування і організацією сіті-логістичні потоки Приазов'я мають моногалузеве спрямування на продукцію металургії та сільського господарства, тобто продукцію, специфічну для старопромислових регіонів, з неінноваційним асортиментом і низькою ціною. Економіка території Приазов'я заснована на тривалій експлуатації природних ресурсів, що з часом мають тенденцію до погіршення кількісних і якісних характеристик і повного використання до знищення. Остання тенденція неминуче приводить старопромисловий регіон у позицію депресивного.

Як підкреслювали науковці, наприклад професор Т. Г. Логутова [9, с. 7–8], соціально-економічні процеси та тенденції у регіонах формуються на основі загальноекономічних тенденцій у державі з урахуванням регіональних особливостей. За останні десять років для Приазов'я характерні такі ознаки кризи українського суспільства:

- істотне падіння виробництва валового регіонального продукту при загальному скороченні фізичного обсягу товарної продукції та послуг;
- інфляційні процеси, які деформують систему грошово-кредитного обігу, підривають загальну валютно-фінансову та економічну стабільність регіону;
- зростання бюджетного дефіциту та дефіциту платіжних балансів, що призводить до згорання товарного виробництва, не дозволяючи здійснювати його структурні перетворення;
- різке зниження життєвого рівня населення;
- зростання чисельності безробітних та масове поширення прихованого безробіття [9, с. 8].

Як свідчить викладений вище матеріал, фактично економіку Приазов'я визначають одна-дві галузі, що є сировинними (у даному випадку металургійна промисловість і сільське господарство, а саме рослинництво) або виробляють проміжну продукцію. Головними факторами, які мали негативний вплив на розвиток промисловості Приазов'я, стали значне зростання вартості продукції паливно-енергетичного сектору, погіршення зовнішньоекономічної кон'юнктури, а саме зниження цін та попиту на основні товари регіонального експорту, інвестиційна пауза.

Основними чинниками, які обумовлюють поглиблення регіональних диспропорцій Приазов'я, були:

— нерівномірність розвитку кризових явищ за галузями матеріального виробництва та всередині основних галузей. Це сталося через обвальне руйнування традиційних кооперативних зв'язків та скорочення сировинного й споживчого ринку, через хибні рішення у фінансово-бюджетній і кредитно-грошовій політиці. Серед галузей промисловості наймасштабніше згорання виробництва відбулося у виробництві товарів народного споживання, хімічній, чорній металургії — саме тих галузей, що складають основу промислового комплексу Приазов'я;

— різко диференційоване підвищення цін на продукцію різних галузей матеріального виробництва і, зокрема, різних галузей промисловості. Найбільше зростання цін на продукцію було характерне для тих галузей, що відзначалися найвищими темпами зниження обсягів виробництва — паливної, хімічної, нафтохімічної промисловості, чорної металургії, електроенергетики. Значно зросли також ціни на продукцію транспорту, зв'язку, будівництва. Тобто тих галузей, що складають основу виробничо-технологічних циклів. Зростання цін на продукцію цих галузей поширюється за принципом ланцюгової реакції на продукцію інших галузей [9, с. 11–12].

Впровадження логістичних підходів в систему регіонального управління набуває певної актуальності саме на сучасному етапі розвитку економіки. Це пов'язано з інтенсифікацією і розширенням товарно-грошових відносин, з динамічним збільшенням горизонтальних господарських зв'язків між підприємствами й організаціями різних галузей, у тому числі виробничої та транспортної інфраструктури. З'явилась можливість для поліпшення їх взаємодії на основі розширення господарської самостійності та ініціативи посередницьких структур і транспортних підприємств регіону, вдосконалення їх договірних відносин та взаємного економічного стимулювання.

Актуальність запровадження сучасних логістичних систем визначається такими факторами:

— економічний — пошук можливостей зниження витрат виробництва та витрат обігу заради власного прибутку, а також пов'язаної із цим зацікавленості споживача, надання йому комплексу послуг;

— організаційно-економічний — формування організаційних структур, автономізація нових підрозділів, децентралізація управління. При змішаній формі власності все більш стійке становище набувають інтеграційні форми управління і потреба в координуванні, які особливо притаманні для логістичних процесів взаємодії між під-

приємствами-виробниками, споживачами, посередниками, складами та транспортом в межах регіону;

— інформаційний — основною складовою логістичних процесів є інформаційні потоки, саме інформація пов'язує логістику і регіональну виробничу інфраструктуру;

— технічний — прояв цього фактору в тому, що суб'єкти і об'єкти управління розвиваються на основі сучасних технічних досягнень не тільки в транспортно-складському господарстві, але й у сфері управління. Комерційна ініціатива та товарно-грошові відносини стимулюють впровадження нової техніки в процесі товароруку, які в умовах технічної модернізації потребують ефективного управління на логістичній основі;

— територіальний — характерний для конкретних умов, пов'язаних із регулюванням господарських процесів у регіоні.

Великого значення для актуальності логістики набуває необхідність в державній і місцевій підтримці процесів руху товарів. Використання різних методів державного управління для регулювання цих процесів адекватно логістичним підходам. Вони можуть бути застосовані достатньо ефективно не тільки на рівні підприємств та організацій — учасників процесу товароруку, але й у діяльності регіональних і державних органів управління. Розвиток та впровадження логістичного управління в діяльність регіональних органів державного управління пов'язані із залученням якомога більше видів ресурсів регіону: фінансових, матеріальних, інформаційних, трудових. Вони особливо значні на межі різних галузей і в першу чергу для таких водоемних та трудомістких, як галузі виробничої інфраструктури, що взаємодіють не тільки між собою, але й з виробництвом, яке їх обслуговує. Від ефективності їхнього функціонування та досягнутої при цьому економії ресурсів залежить в цілому успіх та динамічний розвиток регіону.

Висновки. Результати дослідження особливостей формування, організації і функціонування сіті-логістичних потоків Приазов'я полягають у такому. За формуванням і організацією сіті-логістичні потоки Приазов'я мають моногалузеве спрямування на продукцію металургії та сільського господарства, тобто продукцію, специфічну для старопромислових регіонів, з неінноваційним асортиментом і низькою ціною. Головними факторами, які мали негативний вплив на розвиток промисловості Приазов'я, стали значне зростання вартості продукції паливно-енергетичного сектору, погіршення зовнішньоекономічної кон'юнктури, а саме зниження цін та попиту на основні товари регіонального експорту — металопродукцію і продукцію сільського господарства, інвестиційна пауза.

Основними чинниками, які обумовлюють поглиблення регіональних диспропорцій Приазов'я, слід назвати: обвальне руйнування традиційних кооперативних зв'язків та скорочення сировинного й споживчого ринку через хибні рішення у фінансово-бюджетній і кредитно-грошовій політиці; різко диференційоване підвищення цін на продукцію різних галузей матеріального виробництва і, зокрема, різних галузей промисловості: паливної, хімічної, нафтохімічної промисловості, чорної металургії, електроенергетики, значно зросли також ціни на продукцію транспорту, зв'язку, будівництва. Зростання цін на продукцію цих галузей поширюється за принципом ланцюгової реакції на продукцію інших галузей.

Подальші розробки. Актуальність впровадження логістичних підходів в систему регіонального управління пов'язана з інтенсифікацією і розширенням товарно-грошових відносин, з динамічним збільшенням горизонтальних господарських зв'язків між підприємствами і організаціями різних галузей, у тому числі виробничої і транспортної інфраструктури. З'явилась можливість для поліпшення їх взаємодії на основі розширення господарської самостійності та ініціативи посередницьких структур і транспортних підприємств регіону, вдосконалення їх договірних відносин та взаємного економічного стимулювання. Впровадження логістичного управління в діяльність регіональних органів державного управління пов'язано із залученням якомога більше видів ресурсів регіону: фінансових, матеріальних, інформаційних, трудових. Від ефективності їх функціонування та досягнутої при цьому економії ресурсів залежить в цілому успіх та динамічний розвиток регіону.

Література

1. Приазовье [Электронный ресурс] // Википедия — свободная энциклопедия. — Режим доступа : ru.wikipedia.org/wiki/Приазовье.
2. Губенко В. К. Динамика металлопоток в сити-логистической среде Приазовья (имплементация методов нечетких множеств и искусственного интеллекта) : монография / В. К. Губенко, Я. И. Нефёдова. — Мариуполь : ГВУЗ «ПГТУ», 2013. — 245 с.
3. Статистичний щорічник Донецької області за 2012 рік / за ред. О. А. Зеленого ; Державна служба статистики України. Головне управління статистики у Донецькій області. — Донецьк, 2013. — 470 с.
4. Губенко В. К. Эффективность маршрутной сети промышленных районов в условиях городской логистики / В. К. Губенко, М. В. Хара, А. А. Лямзин, Е. А. Романенко // TRANSPORT PROBLEMS «2013» : V International Scientific Conference Katowice (24–28 June 2013 у Poland). — Katowice : The Silesian University of Technology, 2013. — № 1. — P. 150–156.
5. Статистика. Порты Украины. — Одесса : Порты Украины, 2009. — № 1. — С. 62–64.
6. Статистика. Порты Украины. — Одесса : Порты Украины, 2010. — № 1. — С. 60–67.
7. Статистика. Порты Украины. — Одесса : Порты Украины, 2011. — № 1. — С. 64–68.
8. Статистика. Порты Украины. — Одесса : Порты Украины, 2012. — № 1. — С. 59–62.
9. Логутова Т. Г. Механізм інноваційного розвитку регіону на основі використання внутрішніх ресурсів : монографія / Т. Г. Логутова, О. М. Анісімова, І. А. Ленцов. — Мариуполь : ДВНЗ «ПДТУ», 2013. — 303 с.