

**Л.В. Назарова, д.е.н., доц.**

*Миколаївський національний університет імені В.О. Сухомлинського*

## **Необхідність удосконалення транспортної структури Причорноморського регіону**

*В сучасних умовах, що достатньо важко відображаються на українській економіці, питання виживання й підвищення конкурентоспроможності набувають важливого значення для всіх господарюючих суб'єктів. Одним з актуальних напрямів забезпечення конкурентоспроможності організацій на всіх рівнях управління є розвиток регіональних транспортних комплексів, що виконують важливу інфраструктурну роль у національному господарстві. В умовах кризи невиправдано високі транспортні витрати руху товарів у поєднанні з великими відстанями нашої країни є стримуючим чинником розвитку, а логістика є потужним засобом розвитку сфери транспортних послуг України. Пошук шляхів оптимізації діяльності організацій у сфері транспортних послуг для регіонів України об'єктивно актуальний. Особливий інтерес становить можливість використання логістичних методів на транспорті. При цьому основний вектор розвитку транспортної логістики орієнтований на оптимізацію перевезення вантажів. Транспортування розглядається як підтримуюча функція логістики, що забезпечує фізичне переміщення товарно-матеріальних цінностей між учасниками ланцюга поставок з мінімальними витратами.*

**Ключові слова:** транспортна структура; Причорноморський регіон; регіональна логістична система.

**Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими практичними завданнями.** Нераціональне використання наявного потенціалу регіонального розвитку, неефективна спеціалізація регіонів, відсутність виваженого механізму управління економічними потоками потребує впровадження нових підходів до управління економікою регіонів на засадах логістики. Виконання логістикою інтегруючої функції, яка охоплює усі аспекти оптимізації економічних потоків на мікрорегіональному та міжрегіональному рівнях, зумовлює формування регіональних логістичних систем (РЛС) для забезпечення сталого та конкурентоспроможного розвитку регіонів. Транспортна мережа є одним із найважливіших елементів кожного виду транспорту, що характеризує рівень потенційної транспортної забезпеченості держави або окремої її території. Формування транспортної мережі, її видова структура, густина шляхів сполучення як в цілому, так і окремих видів транспорту, проходження основних магістралей визначаються галузевою структурою господарства, його виробничою спеціалізацією, територіальною організацією, густиною населених пунктів, особливостями історичного розвитку, природними умовами, а також економіко-географічним положенням території країни або її регіонів.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Значний внесок у розвиток теорії та методології логістики зробили такі зарубіжні та вітчизняні вчені, як Д.Бауерсокс, Р.Баллоу, Д.Уотерс, М.І. Скрипниченко, О.Г. Білоцерківець, Н.В. Кудрицька, О.А. Шибя та ін. Водночас лише окремі науковці, такі як: Є.Белякова, Р.Ларіна, О.Носов, В.Сергеев, І.Рабаданова, Т.Прокоф'єва в наукових роботах звертають увагу на доцільність застосування логістичних підходів в управлінні комплексним розвитком регіону; окремі наукові праці присвячені питанням становлення та функціонування транспортно-логістичної інфраструктури в Україні та формування транспортно-логістичних систем.

**Постановка завдання.** Комплексний розвиток регіонів держави неможливий без обґрунтування та виваженого вибору стратегічних пріоритетів розвитку регіональних логістичних систем, спрямованих на оптимізацію матеріальних, інформаційних, транспортних потоків, оптимізацію попиту та пропозиції тощо. Питання вибору стратегічних пріоритетів розвитку регіональних логістичних систем пов'язуються насамперед з розробкою логістичної стратегії окремого регіону, з формуванням збалансованого набору політик, створенням розгалуженої логістичної інфраструктури регіону, що дозволить забезпечити високий рівень розвитку регіональної логістичної системи, що, власне, і є основною метою цієї статті.

**Викладення основного матеріалу.** Процес і технології розподілу продукції складаються з послідовно виконуваних функцій, процедур і операцій руху товарів, до основних з яких належать: раціональна організація потоків готової продукції, вибір економічно доцільних засобів доставки продукції на оптові склади, побудову оптимальних варіантів збутової мережі в частині використовуваних посередників [1]. Внутрішні зв'язки здійснюються на основі законів, кодексів, статуту підприємства,

положень, інструкцій і інших нормативно-правових і організаційно-методичних документів та визначаються організаційною структурою розподілу. Зовнішні зв'язки регламентуються на основі існуючого законодавства й договорів (угод) між суб'єктами господарювання [2]. Нами був розроблений алгоритм логістичної системи розподілу продукції (ЛСРП) за двома напрямками функціонування. При формуванні системи: вивчення кон'юнктури ринку (аналіз обсягів виробництва й споживання, визначення платоспроможності, вивчення інфраструктури регіону), постановка цілей ЛСРП (цілі й обмеження зовнішнього середовища, декомпозиція цілей), виявлення потреб у ресурсах (оцінка стану ресурсів і існуючих можливостей системи розподілу, прогноз обсягів запасів, складських площ і транспортної мережі), розробка й відбір варіантів функціонування ЛСРП (розробка варіантів системи, їх оцінка, поєднання взаємозалежних варіантів, вибір оптимального варіанта). При розвитку системи (рис. 1) має здійснюватися постійний моніторинг її стану й за необхідності проводитися відповідне коректування. Контроль і аналіз проміжних і остаточних результатів реалізації рекомендації з розвитку ЛСРП варто здійснювати на основі досягнення певних позитивних показників функціонування системи.

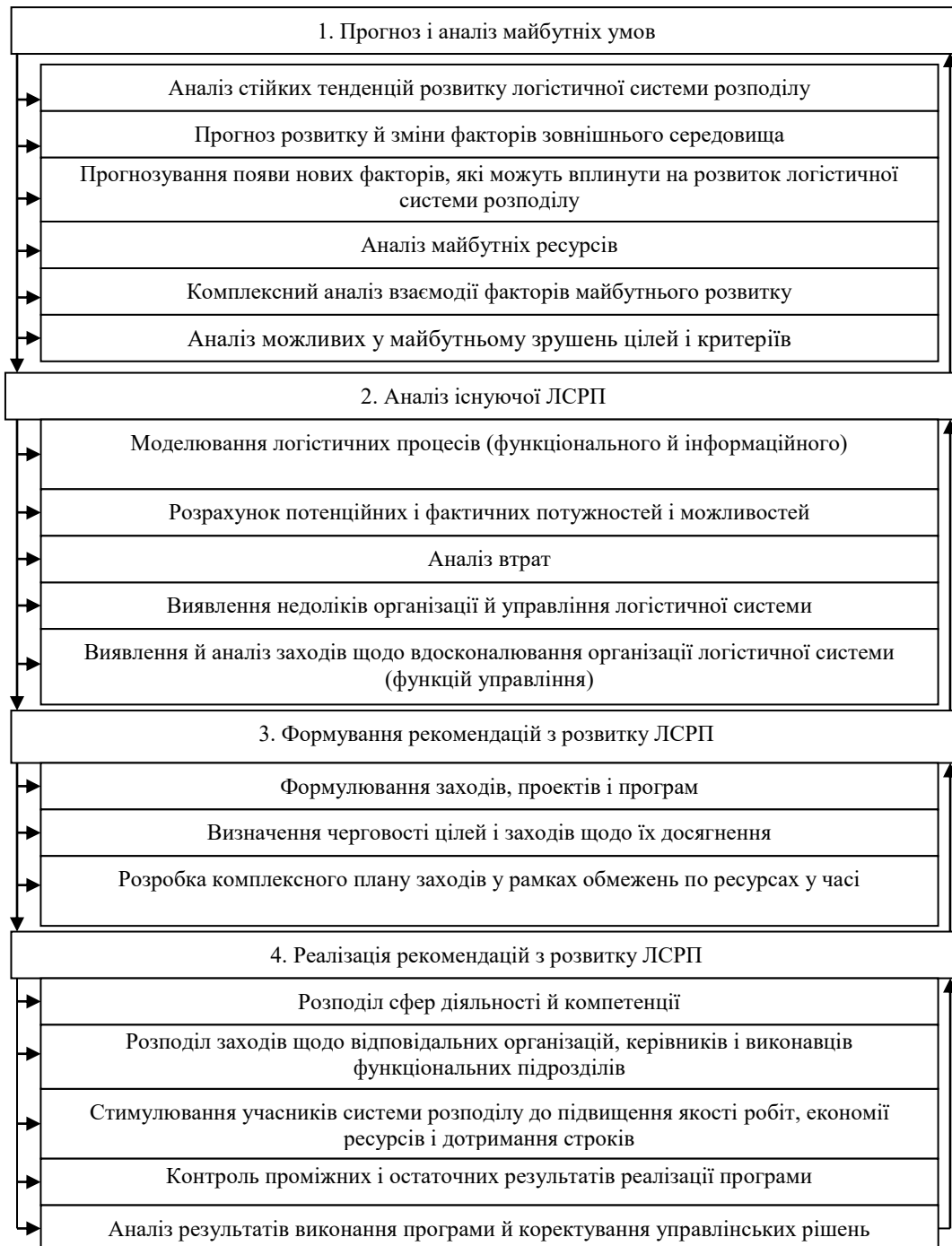


Рис. 1. Структурно-логічна схема процесу розвитку логістичної системи розподілу продукції

Нами розроблено комплекс якісних і кількісних параметрів, що відображають ефективність ланцюжків поставок, за допомогою яких діагностується розвиток системи розподілу продукції (табл. 1). На основі запропонованих параметрів розроблений ряд першочергових рекомендацій.

Таблиця 1

## Параметри ефективності логістичної системи розподілу продукції

Група показників	Показники
1. Економічні показники (по збутовому підрозділу)	1.1. Товарообіг, грн 1.2. Прибуток від реалізації, грн 1.3. Чистий прибуток, грн 1.4. Рентабельність активів, % 1.5. Рентабельність інвестованого капіталу, % 1.6. Рентабельність продажів, % 1.7. Витратоємність (включаючи орендоємність, зарплатоємність, витратоємність збутових операцій, частка загальнофірмових і логістичних витрат), грн 1.8. Реалізація продукції на одного працівника, грн/чол. 1.9. Прибуток на одного працівника, грн/чол. 1.10. Ресурсоємність продукції (фондоємність, трудомісткість і тощо), грн/грн. 1.11. Оборотноість активів, кількість оборотів у заданий період (днів)
2. Показники для визначення фінансової й стратегічної привабливості покупців	2.1. Платоспроможність і фінансова стабільність (для великих клієнтів) 2.2. Тривалість господарських зв'язків, місяців (років) 2.3. Частка виторгу, забезпечувана кожним покупцем у доході від поточної діяльності підприємства, % 2.4. Частка чистого прибутку, одержуваного від покупця, % 2.5. Обсяг і частота закупівель, грн і кількість замовлень на тиждень (місяць, рік) 2.6. Перевищення розміру встановленого товарного кредиту, грн або %
3. Показники ефективності мотивації учасників ЛСРП	3.1. Кількість освоєних нових територій 3.2. Виконання щомісячного плану й бонусних цілей командою, % 3.3. Лідируючі позиції команди в даному регіоні, ранг торговельних представників: 3.4. Показник плинності кадрів, % 3.5. Ступінь задоволеності (по бальній шкалі) 3.6. Виконання середньоденного/місячного плану й бонусних цілей, % 3.7. Відношення зміни обсягу реалізованої продукції до зміни розміру заробітної плати, грн/грн 3.8. Відсутність простроченої дебіторської заборгованості або відношення її до загальної величини дебіторської заборгованості, % торговельних точок 3.9. «Лояльність» торговельних точок (частка торговельних точок, що беруть участь в акціях), кількість або % 3.10. Кількість позитивних (негативних) відгуків клієнтів і їх частка до кількості замовлень, % 3.11. Стабільні довгострокові замовлення (абсолютне й відносне відхилення від середньої частоти замовлень)
4. Показники якості обслуговування споживачів (торговельних точок)	4.1. Готовність до задоволення замовлень споживача (відношення кількості виконаних замовлень до кількості замовлень, що надійшли) 4.2. Абсолютна або відносна величина випадків невиконання замовлення (частота ушкодження продуктів, кількість претензій (повернення), вартість повернутих товарів) 4.3. Виконання зобов'язань по строках (кількість замовлень, не виконаних у строк, до загальної величини замовлень) 4.4. Точність виконання замовлень (відношення кількості замовлень, виконаних відповідно до вимог покупців, до загальної величини замовлень)
5. Показники ефективності елементів ланцюжка цінностей (бізнес-процесів у ЛСРП)	5.1. Частка витрат елементів ланцюжка цінностей у загальній величині витрат, % 5.2. Частка виторгу від реалізації в загальній величині товарообігу, % 5.3. Частка прибутку по елементах ланцюжка цінностей у загальній величині прибутку, % 5.4. Витратоємність елементів ланцюжка цінностей, грн/грн 5.5. Коефіцієнт внеску в дохід (5.3./5.2.)

По-перше, вишукування можливості зниження витрат і ціни готової продукції за рахунок оптимізації логістичних каналів розподілу продукції. По-друге, забезпечення технологічної готовності підприємства до оперативного реагування на зміни кон'юнктури ринкового середовища. По-третє, чітка сегментація клієнтської бази й виділення найбільш перспективних логістичних сегментів і каналів. Ми вважаємо, що заходами для реалізації зазначених вище рекомендацій мають бути: зміна організаційної структури управління; удосконалювання системи методів мотивації учасників логістичної системи розподілу продукції; інтеграція маркетингу й логістики в процесі розподілу продукції. Рекомендації й заходи для їх реалізації повинні зводитися до оптимізаційного завдання, що вирішуються за допомогою економіко-математичного моделювання діяльності комерційної організації: потрібно мінімізувати витрати комерційної організації на доведення номенклатури продукції й послуг до споживачів в обсязі одиниць за рахунок перетворення маркетингових сегментів ринку в логістичні сегменти.

При цьому додаткові витрати на маркетингові дослідження мають бути компенсовані за рахунок зниження витрат на логістичні функції й операції. Для розрахунку основних параметрів оптимального функціонування ЛСРП варто провести ряд аналітичних досліджень.

Аналіз і оцінка покупців, що дозволяє розставити пріоритети при розподілі ресурсів компанії й визначити характер відносин з окремими покупцями. Дослідження ефективності мотивації учасників ЛСРП – супервайзера, групи торговельних представників і торговельних точок.

Аналіз якості обслуговування споживачів (торговельних точок) проводиться виходячи з того, що з економічної точки зору призначенням ЛСРП можна вважати створення в логістичному ланцюжку істотних вигід (завдяки якісному обслуговуванню клієнтів), що містять додану вартість при підтримці витрат на оптимальному рівні. Для цього необхідно: виявити істотні для торговельної точки потреби; визначити витрати на задоволення цих потреб; визначити вигоди від підвищення якості обслуговування; співвіднести витрати, пов'язані з певним рівнем якості обслуговування клієнта, і упущеною вигодою від зниження лояльності або втрати клієнта.

Аналіз ефективності виконання функцій учасниками системи розподілу продукції. На цьому етапі здійснюється облік і аналіз всіх витрат, пов'язаних з певним бізнес-процесом у ЛСРП. Це дозволить виявити рентабельність окремих функцій у системі розподілу й визначити потоки, що збільшують витрати, розглянути можливість їх зниження. Використовувати методику оптимізації логістичних витрат на основі концепції ланцюжка цінності. Варто звернути увагу на той факт, що щільність і довжина самого Причорноморського регіону, а також пропорційне співвідношення різних видів транспортної діяльності досить неоднорідне, що необхідно враховувати при формуванні транспортно-логістичних комплексів. З рисунка 2 видно, що сегмент сухопутного транспорту (залізничний і автомобільний) становить 59 %, водного – 16 % і повітряного – 11 %.

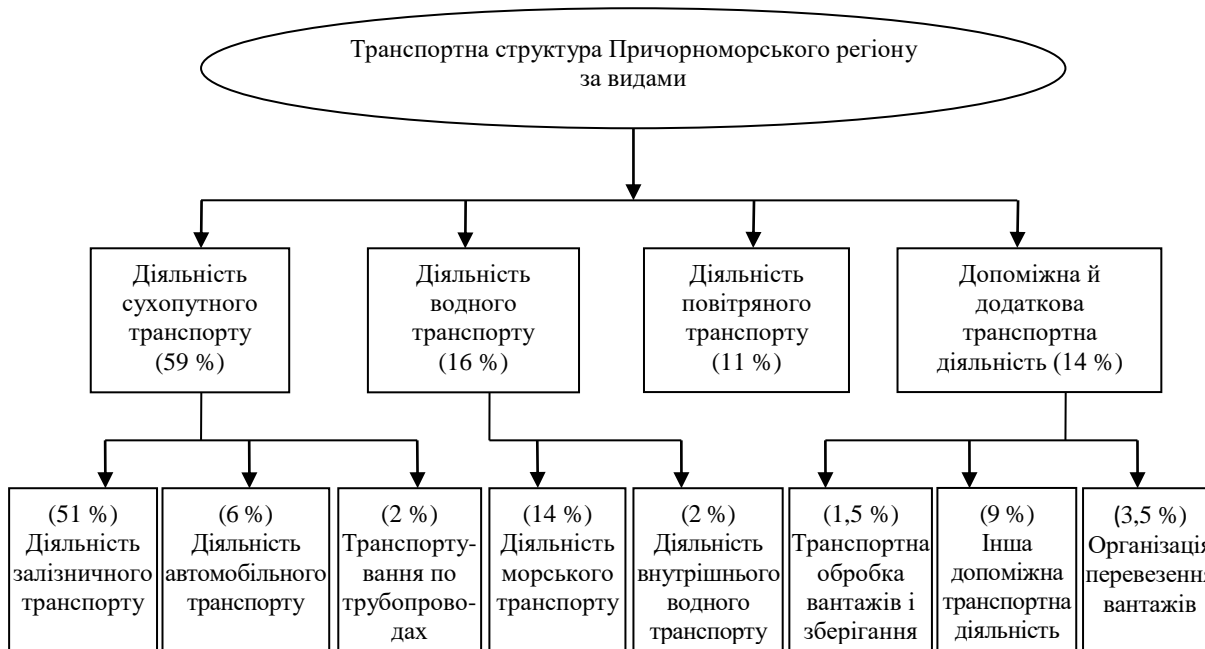


Рис. 2. Транспортна структура Причорноморського регіону

Під час аналізу динаміки й структури матеріальних потоків враховувався характер спеціалізації регіону, особливості формування ринку матеріально-технічних і споживчих товарів, ступінь залучення регіону в міжрегіональний обмін і зовнішньоекономічну діяльність, рівень розвитку й стан транспортно-

комунікаційних систем. Основними причинами стримування вантажопотоку на Причорноморський регіон є: високі портові збори; обмеження по прийому суден з осадкою більше 9,2 метра; недостатньо розвинена припортова інфраструктура; лобювання рядом структур інтересів окремих портів. Стримуючим фактором розвитку в цей час є також відсутність регулюючого органу державної влади (або громадської організації), що забезпечує вироблення однакової політики регіональної, місцевої влади, територіальних держустанов і органів [3]. Сукупність перерахованих факторів, а також високі портові збори, низький технологічний рівень стивідорних компаній, що обслуговують порти, спричиняють низький рівень розвитку ринку логістичних і термінально-складських послуг регіону. Це прямо відображається в таких явищах: зниження обсягу транзитного вантажопотоку, що на сьогоднішній день у десятки разів менше можливого; відсутність складських комплексів рівнем вище «В+», більшість діючих класифікується як клас «В» і «С»; низька якість послуг місцевих транспортних підприємств; практична відсутність на ринку логістичних послуг представництв компаній-експедиторів державного рівня й міжнародних транспортних корпорацій; відсутність постійної роботи з формування позитивного іміджу регіону як гравця на ринку транспортних потоків. У той же час вигідне географічне положення Причорноморського вузла відіграє значну роль у транспортній системі України в цілому. Транспортні технології регіону не відповідають сучасним вимогам ефективного функціонування транспорту в умовах ринку, перешкоджають задоволенню зростаючого попиту на якісні транспортні послуги, зниженню собівартості перевезень, оптимальному використанню існуючої транспортної інфраструктури. На сьогоднішній день частка транспортних витрат у собівартості вітчизняної продукції становить 15–20 % проти 7–8 % у країнах з розвинутою ринковою економікою. Рівень доступності та якість транспортних послуг не відповідають потребам населення країни [4].

Звідси випливає висновок: немає іншого шляху до вирішення життєво важливих проблем транспорту й логістики як активізувати внутрішні ресурси й впроваджувати нові інноваційні підходи для їх реалізації.

Оскільки функціонування транспортного комплексу за своєю специфікою взаємозалежне з усіма галузями економіки і є присутнім на всіх стадіях господарювання, то виникає необхідність формування нових організаційно-фінансових структур управління. Для вирішення цих питань необхідні нові інструменти багатocільової оптимізаційної моделі логістичного управління підприємствами транспортного комплексу регіону. Синергетичний ефект ланцюгів забезпечується наявністю зв'язків, які при спільних діях незалежних елементів системи забезпечують збільшення загального ефекту. Для управління ланками ланцюжка поставок необхідно організувати такий цілеспрямований вплив на об'єкт, у результаті якого досягається поставлена мета – одержання максимального зниження транспортно-логістичних видатків у процесі руху вантажопотоку. Основою нового логістичного підходу регіонального розвитку транспортно-логістичних комплексів може стати концептуальна регіональна модель розвитку транспортно-логістичних комплексів, що базується на логістичному підході як ефективному інноваційному інструменті, що забезпечує науково-обґрунтований вибір конкретного варіанта транспортно-логістичного комплексу, орієнтованого на довгострокову перспективу з урахуванням його специфічних особливостей. На наш погляд, модель, що включає організаційно-економічні компоненти інноваційної регіональної транспортно-логістичної системи з урахуванням специфічних особливостей конкретної організаційної структури, може стати об'єднуючою організаційно-методичною основою учасників і їх взаємодії в межах стратегії розвитку регіону.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Дослідження свідчать, що склад основних учасників і напрямів їх організаційно-інформаційної взаємодії в межах регіональної стратегії розвитку транспортно-логістичних комплексів відображає різноманіття взаємозв'язків і управлінських відносин, які можуть бути реалізовані в конкретних бізнес-проектах. Як методична основа формування регіональної моделі транспортно-логістичних комплексів мають бути закладені основні принципи: синергетичний; цілісності; комплексності; інноваційного розвитку й диверсифікованості. Всі ці принципи ґрунтуються на чіткій погодженості дій всіх учасників регіональної економіки для досягнення загальної мети – реалізації стратегічного плану розвитку регіону й підвищенні рівня і якості життя населення регіону. Особлива увага при цьому має бути акцентована на необхідності створення відповідного інституціонального середовища розвитку регіональної транспортної інфраструктури, що забезпечує безпереймне і якісне надання транспортних послуг у позиціонованих сегментах ринку.

#### Список використаної літератури:

1. *Шуба О.А.* Стратегія розвитку транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції / *О.А. Шуба* // Причорноморські економічні студії. – 2016. – Ч. 8. – С. 35–40.
2. Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки : наукова доповідь / за ред. *О.І. Никифорук* ; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». – К., 2018. – 200 с.
3. *Трухан О.І.* Планування стратегічного розвитку підприємства в умовах невизначеності / *О.І. Трухан, Н.А. Станкевич* // Вісник ЖДТУ. – 2016. – № 3 (77). – С. 93–101.

4. Петухова О.М. Домінанти розвитку логістичної діяльності підприємства / О.М. Петухова, А.І. Леніхова // Вісник ЖДТУ. – 2018. – № 4 (86). – С. 87–97.
5. Нусінов В.Я. Удосконалення методики оцінки економічного потенціалу підприємства з використанням потенціальних галузевих кластерів / В.Я. Нусінов, Н.О. Шура // Вісник ЖДТУ. – 2017. – № 3 (81). – С. 80–88.
6. Європейська угода про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти (СЛКП) (Женева, 1 лютого 1991 року) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://search.ligazakon.ua/1\\_doc2.nsf/link1/MU91351.html](http://search.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/MU91351.html).
7. Проект Національної транспортної стратегії на період до 2030 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.wdronline.worldbank.org/bitstream/handle/10986/17409/33897a10ENGLISH0tp111pp1roles.pdf?sequence=1>.
8. Остапенко Т.Г. Транспортна система України як елемент глобальної транспортної системи / Т.Г. Остапенко, І.С. Гращенко, Н.П. Прищепка // Економіка і суспільство. – Вип. 15. – 2018. – С. 177–185.
9. Кухарчик О.Г. Перспективи розвитку транспортних перевезень в Причорноморському регіоні / О.Г. Кухарчик // Український журнал прикладної економіки. – 2018. – № 3, Т. 3. – С. 159–169.
10. Сотниченко Л.Л. Прогнозування розвитку транспортної інфраструктури регіону / Л.Л. Сотниченко // Вісник Приазовського державного технічного університету. Серія : Економічні науки. – 2015. – Вип. 30. – С. 381–387.

#### References:

1. Shyba, O.A. (2016), «Strategija rozvytku transportnoi' infrastruktury Ukrainy v umovah jevointegracii», *Prychornomors'ki ekonomichni studii*, Part 8, pp. 35–40.
2. NAN Ukrainy, DU «In-t ekon. ta prognov. NAN Ukrainy» (2018), *Rozvytok transportu z metoju vidnovlennja i zrostantnja ukrai'ns'koi' ekonomiky, naukova dopovid*, in Nykyforuk, O.I. (ed.), Kyi'v, 200 p.
3. Truhan, O.I. and Stankevych, N.A. (2016), «Planuvannja strategichnogo rozvytku pidpryjemstva v umovah nevyznachenosti», *Visnyk ZhDTU*, No. 3 (77), pp. 93–101.
4. Pjetuhova, O.M. and Lepihova, A.I. (2018), «Dominanty rozvytku logistychnoi' dijial'nosti pidpryjemstva», *Visnyk ZhDTU*, No. 4 (86), pp. 87–97.
5. Nusinov, V.Ja. and Shura, N.O. (2017), «Udoskonalennja metodyky ocinky ekonomichnogo potencialu pidpryjemstva z vykorystannjam potencial'nyh galuzevyh klasteriv», *Visnyk ZhDTU*, No. 3 (81), pp. 80–88.
6. «Jevropejs'ka ugodja pro najvazhlyvishi linii' mizhnarodnyh kombinovanyh perevezen' ta vidpovidni ob'jekty (SLKP)» (1991), vid 1 ljutogo, Zheneva, [Online], available at: [http://search.ligazakon.ua/1\\_doc2.nsf/link1/MU91351.html](http://search.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/MU91351.html)
7. «Proekt Nacional'noi' transportnoi' strategii' na period do 2030 r.», [Online], available at: <https://www.wdronline.worldbank.org/bitstream/handle/10986/17409/33897a10ENGLISH0tp111pp1roles.pdf?sequence=1>
8. Ostapenko, T.G., Grashhenko, I.S. and Pryshhepa, N.P. (2018), «Transportna sistema Ukrainy jak element global'noi' transportnoi' systemy», *Ekonomika i suspil'stvo*, Issue 15, pp. 177–185.
9. Kuharchyk, O.G. (2018), «Perspektyvy rozvytku transportnyh perevezen' v Prychornomors'komu regionii», *Ukrai'ns'kyj zhurnal prykladnoi' ekonomiky*, No. 3, Vol. 3, pp. 159–169.
10. Sotnychenko, L.L. (2015), «Prognozuvannja rozvytku transportnoi' infrastruktury regionu», *Visnyk Pryazov's'kogo derzhavnogo tehnicnogo universytetu, Serija Ekonomichni nauky*, Issue 30, pp. 381–387.

**Назарова** Людмила Володимирівна – доктор економічних наук, доцент, професор кафедри економіки та менеджменту Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського.

ORCID iD 0000-0002-6929-7661

E-mail: Ludaviva@gmail.com.

Наукові інтереси:

- забезпечення сталого розвитку регіону;
- транспортна інфраструктура.

Стаття надійшла до редакції 19.09.2019.