

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Гудкова В.П. Основные направления совершенствования финансово-экономического механизма пассажирского комплекса железных дорог // Передвісники економічного розвитку промисловості та залізничного транспорту України: Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна. - Сер. Економічні науки. - Вип. 512. - Харків: ХНУ, 2001. - С. 182-183.
2. Балака Е.И. Концепция формирования тарифной политики как фактор конкурентобезопасности железнодорожного транспорта / Балака Е.И., Чередищенко А.Ю. // Вісник Харківського національного університету ім. В.М. Каразіна/ Економічна серія.-2002. - №565.-С.57-59.
3. Самсонкін В.М. Тенденції рухомості населення України у приміському сполученні / В.М.Самсонкін, П.О.Яновський, О.М.Гудков // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: Техніка, технологія, економіка і управління: Тези доп. третьої наук.-практ. конф. Сер. Техніка, технологія. - К.: КУЕТТ, 2005.-С. 113-115.
4. Яновський П.О. Сучасні тенденції ринку приміських пасажирських перевезень / П.О.Яновський, О.М.Гудков, В.П.Гудкова // Наука в транспортном измерении: Пассажирские перевозки: Тезисы докл. II Междунар. науч.-практ. конф. - К., 2006.-С. 52-53.
5. Закон України „Про залізничний транспорт” 1996 р.

**Аннотація.** В статті определена доступність транспортних послуг при перевозке пасажирів залізничним транспортом. Рассчитан рациональный уровень тарифов, который учитывает платежеспособный спрос населения на примере Южной железной дороги. Отражено проблемы убыточности железных дорог Украины в пассажирских перевозках, в том числе в пригородном сообщении, как составляющие социальной политики государства и выделены основные направления повышения их уровня безубыточности.

**Ключевые слова:** пассажирские перевозки, критерий доступности транспортных услуг, индекс транспортной подвижности населения, индекс доступности транспортных услуг.

**Summary.** In the article the availability of transport services at transportation of passengers is definite by a railway transport. The rational level of tariffs is calculated, that takes into account solvent demand of population on the example of the South railway. The problems of unprofitable of railways of Ukraine are reflected in passenger transportations, in that number in suburban connection in composition social policy of the state and basic directions are selected in relation to the rise of their level of break-even.

**Keywords:** passenger transportations, criterion of availability of transport services, index of transport mobility of population, index of availability of transport services.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*

УДК 658.3

## МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ І РОЗВИТКУ МЕРЕЖІ РЕГІОНАЛЬНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В УКРАЇНІ

*Полякова О. М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

*В роботі з позиції системного підходу розглянуто методологічні основи формування і розвитку мережі регіональних логістичних розподільчих центрів в Україні.*

**Ключові слова:** логістичний центр, розподіл логістичного навантаження, регіональна логістична транспортно-розподільча система

**Постановка проблеми.** Сучасна міжнародних транспортних коридорів, торгово-глобалізація економічних відносин на світовому транспортних мереж, розвиток логістичної ринку, розвиток існуючих і створення нових інфраструктури, експансія технологій

підтверджують важливість для України вже існуючої проблеми – організації регіональних логістичних розподільчих центрів (ЛРЦ).

Досвід створення і експлуатації системи ЛРЦ країнами Європи і США вказує на такі позитивні фактори: транспортні витрати скорочуються на 7-20%, витрати на вантажно-розвантажні роботи і зберігання матеріальних ресурсів і готової продукції зменшуються на 15-30%, загальні логістичні витрати скорочуються на 12-25%, прискорюється оборотність матеріальних ресурсів на 20-40%, і знижуються запаси матеріальних ресурсів і готової продукції на 50-100% [1].

Для України, яка є вузловим центром транспортних коридорів Євразійської мережі, її вигідне геополітичне положення і потенціал відкривають масу можливостей по залученню транзитних вантажопотоків, взаємовигідному економічному прикордонному співробітництву із сусідніми державами при транспортно-експедиційному обслуговуванні вантажів, розвитку змішаних (інтермодальних) перевезень, а також формуванню мережі регіональних логістичних розподільчих центрів в країні. При створенні означених інтеграційних структур може бути забезпечений безперешкодний товарообмін з тісним кооперуванням промислових, транспортних, експедиторських організацій в єдиному інформаційно-транспортному просторі. Тому формування в Україні торгово-транспортної логістичної мережі, з урахуванням інтересів всіх учасників транспортно-логістичного процесу, є пріоритетним напрямком наукових досліджень.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Аспекти формування регіональних логістичних транспортно-розподільчих систем і проблеми розвитку транспортно-виробничих комплексів досліджуються у наукових працях С. М. Бортника, Р. Р. Ларіної, Р. Г. Леонтьєва, О. М. Лопаткіна, В. І. Павлова, Т. А. Прокоф'євої, Є. М. Сича [2-6]. Проблема ефективності логістичного обслуговування присвячені роботи П. В. Нікітіна, В. І. Сергєєва та ін. [7, 8]. Аспекти забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів розглядаються в роботі М. І. Данька, В. Л. Диканя, Н. В. Якименко [9].

В той же час системний підхід до формування і розвитку мережі торгово-транспортних логістичних розподільчих центрів в регіонах України ще потребує подальшого обґрунтування і дослідження.

**Постановка завдання.** У зв'язку з цим метою статті є визначення методологічних основ формування і розвитку мережі регіональних логістичних центрів в Україні з позиції системного підходу.

**Виклад основного матеріалу.** Під регіональною логістичною транспортно-розподільчою системою розуміють сукупність інтегрованих елементів товаропровідної мережі регіону, яка складається з численних взаємодіючих і взаємозв'язаних об'єктів логістичної інфраструктури транспортних вузлів, оптової і роздрібною торговою мережі, розташованих на території регіону, які забезпечують реалізацію загальної мети функціонування системи, узгодженої із регіональними соціально-економічними цілями, і отримання максимального синергетичного ефекту на основі інтеграції матеріальних, сервісних, фінансових і інформаційних потоків [5, С.67]. Опорними пунктами таких логістичних систем є розподільчі центри, які виконують функції транспортно-логістичного вузла.

Визначальними факторами у будівництві логістичних центрів є:

1) існування незадоволеного попиту на логістичні послуги, потреба у впорядкуванні логістичної діяльності, перш за все транспортної, ініціює локалізацію логістичних центрів в місцях доступності різних видів транспорту;

2) концентрація промислового виробництва у відповідних зонах генерує зростання попиту на логістичні послуги з боку промислових підприємств, постачальників, дистрибуторських і торгових організацій, а потім ініціює інтерес з боку логістичних операторів, інвесторів суспільного сектора економіки;

3) концентрація користувачів логістичних послуг як з боку логістичних операторів, так і з боку промислових і торгових підприємств може актуалізувати інвестиції в логістичні центри [10].

Системний підхід до формування логістичних систем вимагає розгляду всіх її елементів як взаємозв'язаних і таких, що взаємодіють для досягнення загальної мети функціонування системи, при цьому здійснюється оптимізація функціонування не окремих елементів, а логістичної системи в цілому. На наш погляд, методологічною основою формування і розвитку мережі регіональних логістичних розподільчих центрів з позиції системного підходу є:

1. Функціонування мережі регіональних логістичних розподільчих центрів у відповідності з вимогами ринку. Сьогодні регіональні центри розглядають як перевалочну базу, яка, не даючи реального ефекту, тільки збільшує витрати компаній. Але якщо підпорядкувати діяльність регіональних центрів вимогам ринку, то регіональні центри можуть дати відчутне зниження запасів за відсутності загублених продажів.

2. Визначення ключової компетенції логістичного центру. За думкою Є. В. Крикавського при сучасному рівні розвитку теорії і практики логістики використання терміну

## Проблеми транспортного комплексу України

«розподільний логістичний центр» є некоректним. стосується функціонального призначення (таблиця 1).  
 Принципове розмежування таких об'єктів, як розподільний центр, логістичний центр, перед усе

Таблиця 1

*Відмінність між логістичними і дистрибуторськими центрами [10].*

Логістичний центр	Дистрибуторський центр
Основне призначення	
консолідація / деконсолідація	зберігання запасів
Основний фактор локалізації	
перетин автомагістралей, об'єднання різних видів транспорту	ринок збуту
Умови складської обробки матеріальних запасів	
транзитно-перевалочного типу	розподільного типу (розподільні центри)
Види товарів, що зберігаються	
універсальні	спеціальні
Ступінь власності	
загального призначення	індивідуального призначення (корпоративні); договірні

Найбільш повним, за думкою вчених, визначенням логістичного центру є трактування цього поняття польським вченим І. Фехнером: логістичний центр – це просторовий об'єкт обрисленої функціональності з відповідною інфраструктурою і організацією діяльності, за допомогою якого реалізуються логістичні послуги, пов'язані з прийманням, складуванням, розподілом (консолідацією / деконсолідацією) і відправкою товарів, а також супутніми послугами, що надаються незалежними по відношенню до

відправника або одержувача суб'єктами господарювання [цитуються за 10].

Отже, виходячи з цього визначення, логістичні центри є вузловими об'єктами логістичних мереж. У них відбувається об'єднання і розділення потоків вантажів, зміна транспортних засобів, а також надання послуг складування, управління запасами і інших супутніх послуг.

3. Рівномірний розподіл логістичного навантаження по регіонах. Історично склалося, що центром і осередком складської логістики України є Київ (рисунок 1).

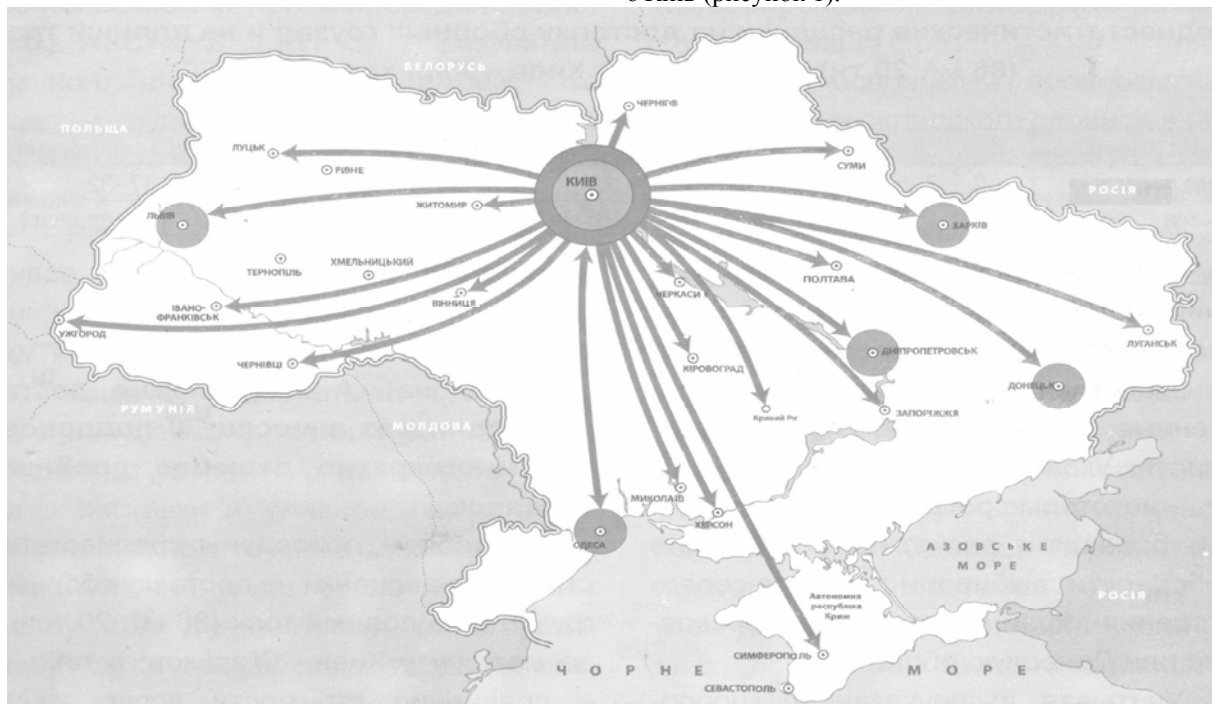


Рисунок 1 – Існуюча модель розподілу товаропотоків в Україні [11]

## Проблеми транспортного комплексу України

Регіони поки тільки починають розвивати цей сервіс на своїх територіях, вони мають суттєві переваги перед столицею у розвитку цього бізнесу:

1) більш низькі орендні ставки на складську нерухомість і вартість супутнього складського і транспортного сервісу;

2) більш низький (на 40-100%) фонд заробітної плати персоналу у регіонах в порівнянні з столицею;

3) більш низька вартість оформлення і сертифікації товарів в регіонах;

4) врахування особливостей споживання компаній (замовники територіально зосереджені в регіонах України);

5) врахування географічних особливостей розташування виробників і споживачів (особливо підприємствами сусідніх держав).

Це доводить необхідність рівномірного розподілу логістичного навантаження по регіонам України (рисунок 2).

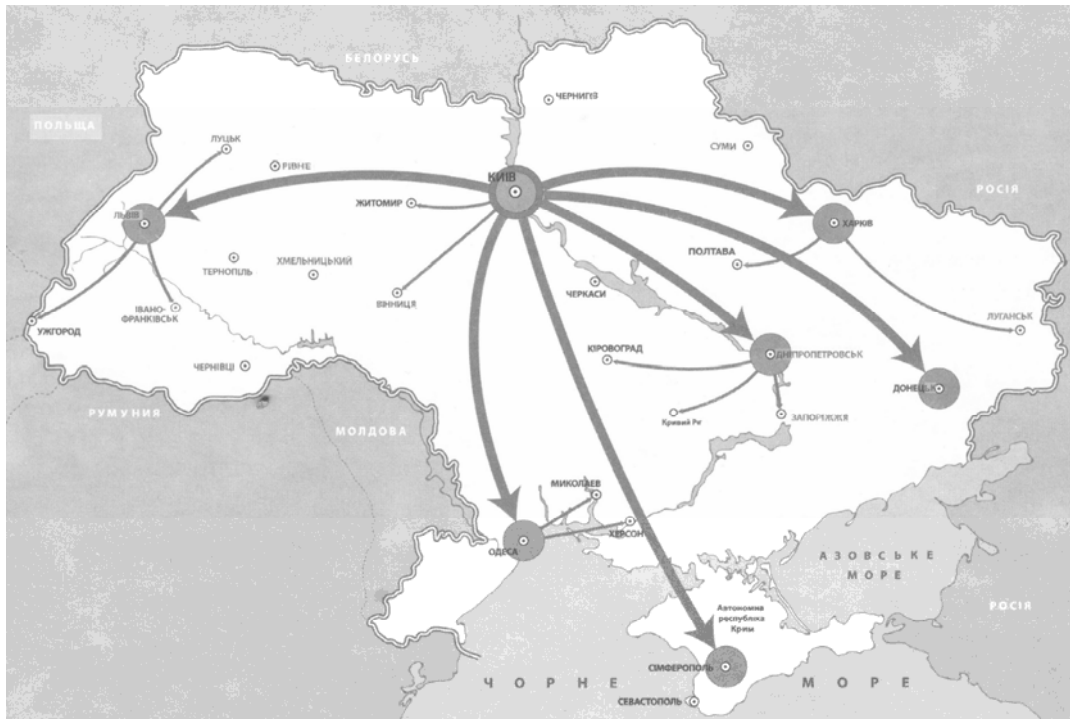


Рисунок 2 – Оптимальна модель розподілу товаропотоків в Україні [11]

З точки зору витрат одночасний розподіл і взаємодія сфер діяльності і функцій між транспортно-логістичними підприємствами і виробниками є доцільним, оскільки витрати у розрахунку на одиницю продукції, що зберігається, неминуче знижуються внаслідок меншої кількості складських будівель і значно кращого завантаження; також транспортно-логістичні підприємства вимушені надавати свої послуги за відносно низьку ціну у порівнянні з промисловістю і оптовою торгівлею, оскільки у протилежному випадку вони втрачають відповідні замовлення від клієнтів.

4. Встановлення джерел інвестування і користувачів послуг логістичних центрів. За думкою деяких науковців, логістичні центри в транспортних вузлах доцільно створювати на комерційній основі, коли учасниками є залізничний транспорт, акціонери суміжних видів транспорту, причетні організації, а також приватні

особи. Так, російські інвестори говорять про необхідність створення в країні кластерів, де би розвивалася промисловість, послуги і транспорт, і обмежують роль держави в загальному фінансуванні 20% [12]. Проте багаторічний досвід Європи (Німеччини, Італії) свідчить про активну, навіть провідну роль держави у створенні мережі логістичних центрів на основі системного підходу. Наприклад, у Німеччині в 1993 році було створено товариство розвитку і експлуатації логістичних центрів – Deutsche GVZ Gesellschaft mbH, за допомогою якого потім був реалізований план побудови 39 логістичних центрів згідно II Головного плану, затвердженому федеральним міністерством у 1995 році. Разом з тим небажаним є повторення досвіду Польщі по створенню логістичних центрів, оскільки там цей процес відбувався хаотично у напрямі переважаючого створення складських потужностей, локалізованих поблизу транспортних коридорів II і III і

зорієнтованих переважно на автомобільний транспорт, без можливості використання інтермодальних перевезень [10]. На наш погляд, формування мережі регіональних логістичних розподільчих центрів в Україні повинно відбуватися на основі пайового фінансування об'єктів логістичної інфраструктури із залученням бюджетних і позабюджетних джерел, включаючи комерційні структури великого і малого вітчизняного бізнесу і іноземний капітал, при провідній ролі держави (державна власність) і залізничного транспорту.

5. Створення системи ефективного управління логістичною мережею (вертикальна централізація: головний логістичний центр – регіональні логістичні центри – районні логістичні центри транспортних вузлів; спеціалізація логістичних центрів за функціями, характером робіт, що виконуються, видом, розташуванням і масштабом діяльності).

6. Створення інтегрованої системи інформаційного забезпечення вантажо- і товароруху.

7. Створення єдиної системи нормативно-правового забезпечення з підсистемою державної підтримки і регулювання.

**Висновки.** Для координації діяльності всіх видів транспорту, промисловості і ефективного розвитку регіонів необхідне створення логістичної системи на базі регіональних розподільчих логістичних центрів. Методологічною основою формування і розвитку мережі регіональних логістичних розподільчих центрів з позиції системного підходу є:

1) функціонування мережі регіональних логістичних розподільчих центрів у відповідності з вимогами ринку;

2) визначення ключової компетенції логістичного центру;

3) рівномірний розподіл логістичного навантаження по регіонах;

4) встановлення джерел інвестування і користувачів послуг логістичних центрів;

5) створення системи ефективного управління логістичною мережею;

6) створення інтегрованої системи інформаційного забезпечення вантажо- і товароруху;

7) створення єдиної системи нормативно-правового забезпечення з підсистемою державної підтримки і регулювання.

Створення мережі логістичних центрів дозволить організувати якісне перевезення вантажів з найменшими витратами і оптимальним прибутком для всіх суб'єктів господарювання в регіонах, знизити витрати вантажовласників на перевезення вантажів, зменшити транспортну складову у вартості продукції, підвищити прибутковість і стійкість функціонування

транспортного комплексу України, а також сприятиме розвитку економіки регіонів і країни в цілому й збільшенню внутрішнього валового продукту. Перспективним напрямком подальшого дослідження є визначення комерційної, економічної і соціальної ефективності функціонування регіональної транспортно-логістичної системи для всіх учасників транспортно-логістичного процесу.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Сумец А. М., Пелихов Е. Ф. Кредитование инвестиционных проектов создания крупных объектов логистической инфраструктуры [Текст] / А. М. Сумец, Е. Ф. Пелихов // Логистика: проблемы и решения. – 2009. - №5. – С.30-37.

2. Павлов В. І. Транспортно-логістичний комплекс регіону: інтеграційні процеси [Текст] / В. І. Павлов, С. М. Бортнік; Ін-т регіон. дослідж., Нац. ун-т водн. госп-ва та природокористування, Терноп. держ. екон. ун-т. – Луцьк, Настир'я, 2005. – 255 с.

3. Ларіна Р. Р. Теоретико-методологічні основи формування регіональних логістичних систем [Текст]: автореф. дис... д-ра екон. наук: 08.10.01 / Харківська національна академія міського господарства. – Харків, 2006. – 36 с.

4. Леонтьев Р. Г. Формирование единой региональной транспортной системы (программно-целевой подход) [Текст] / Р. Г. Леонтьев. – М.: Наука, 1987. – 152 с.

5. Прокофьева Т. А., Лопаткин О. М. Логистика транспортно-распределительных систем: Региональный аспект [Текст] / Т. А. Прокофьева, О. М. Лопаткин. – М.: РКонсульт, 2003. – 400 с.

6. Сыч Е. Н. Транспортно-производственные комплексы: формирование и развитие [Текст] / Е. Н. Сыч; АН УССР. Юж. науч. центр; Отв. ред. В. Т. Корж. – Киев: Наук. Думка, 1991. – 144 с.

7. Сергеев В. И. Логистика в бизнесе: Учебник [Текст] / В. И. Сергеев. – М.: ИНФРА-М, 2001. – 608 с.

8. Нікітін П.В. Ефективність логістичного управління перевезеннями вантажів в умовах взаємодії різних видів транспорту [Текст] / П.В. Нікітін, Київ. Держ. акад. водн. трансп. – К.: Бураго, 2008. – 101 с.

9. Данько М. І. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів [Текст] / М. І. Данько, В. Л. Дикань, Н. В. Якименко, Харків, УкрДАЗТ, - 2008. – 169 с.

10. Крикавский Е. В. «Логистический центр – это узловой объект логистических сетей...» [Текст] / Е. В. Крикавский // Логистика: проблемы и решения. – 2008. - №5. – С.38-39.

11. Зеленский М. Особенности развития грузов: Европа, Китай // Режим доступа: [http://www.stalogistic.by/infocenter/market\\_news.html](http://www.stalogistic.by/infocenter/market_news.html) – Название с домашней странички Интернета.
12. Калининград готовят для транзита [Электронный ресурс] / Международные перевозки

**Аннотація.** В статті з позиції системного підходу розглянуті методологічні основи формування і розвитку мережі регіональних логістических розподільчих центрів в Україні.

**Ключевые слова:** логістический центр, розподілення логістическої навантаження, регіональна логістическа транспортно-розподільча система

**Summary.** In the article on the basis of approach of the systems methodological bases of forming and development of network of regional logistic distributive centers in Ukraine are considered.

**Keywords:** logistic center, partition of logistic load, regional logistic transport-distributive system

**Рецензент** к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.  
**Експерт редакційної колегії** к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.