

STRATEGIC GUIDELINES OF THE DEVELOPMENT OF LOGISTICS INFRASTRUCTURE IN THE SEA-FARMING COMPLEX OF UKRAINE

СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В МОРЕГОСПОДАРСЬКОМУ КОМПЛЕКСІ УКРАЇНИ

Inna O. Irtyshcheva

inna.irtyshcheva@nuos.edu.ua

ORCID: 0000-0002-7025-9857

Tetiana V. Stroiko

tstrojko@yandex.ua

ORCID: 0000-0002-0044-4651

I. O. Іртишева,

д-р екон. наук, проф.;¹

Т. В. Стройко,

д-р екон. наук, доц.²

¹National University of Shipbuilding, Mykolayiv

²Mykolaiv National University after V.O. Sukhomlynsky, Mykolayiv

¹Національний університет кораблебудування, м. Миколаїв

²Миколаївський національний університет ім. В.О. Сухомлинського, м. Миколаїв

Abstract. In this article the basic strategic guidelines of logistics infrastructure functioning in the sea-farming complex of Ukraine are grounded. It is identified that the modern logistics infrastructure of the sea-farming complex of Ukraine is characterized by a rather low level of development, substantial price disparities, high level of monopolization. The typical objects of logistics infrastructure include the production enterprises, warehouses, loading and unloading terminals and retail shops. The modern level of development of Ukrainian logistics infrastructure is studied. The volumes of cargo transportation, including marine ways are analyzed. It is noted that Ukraine can become a convenient link in the service of cargo-traffic between Europe and Asia thanks to the favorable geographical location according to the estimations of specialists of the Ministry of Infrastructure. It is proved that the negative factors which affect the development of logistics services market are the dissatisfaction with the demand for warehouses and the transportation infrastructure is not enough developed, as well as the lack of qualified staff in the field of logistics. The prospects of logistic infrastructure development in the sea-farming complex of Ukraine are determined. Under the globalization of national economies the development of sea-farming complex has a strategic priority. The transformation of its logistics infrastructure must be based on a systematic approach which will include a study of the strategy of its development and detailization in strategic and current plans on the macro and micro levels. The main result of logistics infrastructure of sea-farming complex should be a minimization of the expenses for maintenance of material flows and their environmental safety.

Keywords: logistics, logistic infrastructure, sea-farming complex, sea ports.

Анотація. Обґрунтовано основні стратегічні орієнтири функціонування логістичної інфраструктури в морегосподарському комплексі України. Досліджено сучасний рівень розвитку логістичної інфраструктури України, проаналізовано обсяги вантажоперевезень, є тому числі морськими шляхами. Визначено перспективи розвитку логістичної інфраструктури у морегосподарському комплексі України.

Ключові слова: логістика, логістична інфраструктура, морегосподарський комплекс, морські порти.

Аннотация. Обоснованы основные стратегические ориентиры функционирования логистической инфраструктуры в морехозяйственном комплексе Украины. Исследован современный уровень развития логистической инфраструктуры Украины, проанализированы объемы грузоперевозок, в том числе морскими путями. Определены перспективы развития логистической инфраструктуры в морехозяйственном комплексе Украины.

Ключевые слова: логистика, логистическая инфраструктура, морехозяйственный комплекс, морские порты.

REFERENCES

- [1] Bakayev O.O. Teoretychni zasady lohistyky: pidruchnyk [Theoretical bases of logistics: study guide]. V1, Kyiv, University of Economics and Transport Technologies, 2003. 430 p.

- [2] Bauersoks D.Dzh. Logistika: integrirovannaya tsep postavok (Logistics: integrated supply chain). – Available at: <http://www.olbuss.ru>.
- [3] Ministerstvo infrastruktury Ukrayiny. Ofitsiynyy sayt (Ministry of Infrastructure of Ukraine. Official web-site). – Available at: <http://www.mtu.gov.ua>.
- [4] Official web-site of MAERSK company. – Available at: <http://www.maersk.com>.
- [5] Pysarenko V.V. Osoblyvosti lohistychnykh system v silkomu hospodarstvi [Special features of logistic system in agriculture] Visnyk KhNAU [Bulletin of KhNAU], 2012, No.7, pp. 146–150.
- [6] Rynok transportno-logisticheskikh uslug v 2010–2011 gg. i prognoz do 2014 g. Obem i struktura rynku logisticheskogo outsorsinga, gruzoperevozki, transportno-ekspeditorskie i skladskie uslugi v postkrisisnyy period. Analiticheskiy obzor [Market of transport and logistic services over 2010–2011 and the forecast up to 2014. Volume and structure of the market of logistic outsourcing, cargo transportation, transport and expedition and storage services in the post-crisis period. Analytical review]. Moscow, RosBiznesKonsalting Publ., 2011. 368 p.
- [7] Savina N.B. Infrastruktura lohistychnykh protsesiv ekonomichnoyi diyal'nosti (Infrastructure of logistic processes of economic activity). – Available at: www.nbu.gov.ua.
- [8] Sobkevych O. Shchodo perspektyvnykh napryamiv spivrobitnystva Ukrayiny z krayinamy YeS u realizatsiyi potentsialu transportnoyi systemy Ukrayiny. Analitichna zapyska (As for the prospective directions of cooperation of Ukraine with the EU countries in the implementation of the transport system potential of Ukraine. Analytical note). – Available at: <http://www.niss.gov.ua>.
- [9] Connecting to Compete 2012 Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators. – The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank. – 2012. – 68 p.
- [10] The World Bank. – Available at: <http://siteresources.worldbank.org>.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Логістична інфраструктура морегосподарського комплексу України характеризується досить низьким рівнем розвитку, істотними ціновими диспропорціями, високим рівнем монополізації. У зв'язку з цим пріоритетними заходами національної політики в напрямі розвитку галузі повинні стати: розвиток інфраструктури, формування рівноправних економічних відносин між його учасниками; інформаційне забезпечення учасників ринкової системи, створення національної маркетингової інформаційної системи.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Науково-теоретичні основи діяльності інфраструктури сформовані такими зарубіжними та вітчизняними вченими: П. Бельським, О. Бородіною, Т. Бронштейном, М. Гладієм, О. Єрмаковим, С. Злупко, Х. Зінгером, Р. Йохимсеном, Б. Краснопольським, В. Красовським, Е. Крилатих, А. Кузнецовою, С. Носовою, Р. Розенштейн-Родан, Ю. Юдіним, А. Янгсон та ін. Наразі особливого значення набуває логістична інфраструктура саме в морегосподарському комплексі, адже її функціонування здатне забезпечити той безперервний ланцюг, по якому проходять усі необхідні логістичні операції з матеріальними потоками.

МЕТОЮ ДОСЛІДЖЕННЯ є обґрунтування стратегії розвитку логістичної інфраструктури в морегосподарському комплексі України.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Україна має вигідне географічне положення в центрі Європи, вихід до моря та крупні судноплавні ріки, що в цілому визначає її високий транзитний потенціал.

Інфраструктурні підрозділи логістики є сполучними між галузями виробничої та ринкової інфраструктури і пріоритетними щодо інвестиційної привабливості. Логістична інфраструктура відіграє базову роль у формуванні та розвитку ринкових відносин, забезпечує перехід національної економіки на засади сталого розвитку.

До основних чинників стрімкого впровадження логістики у світовій економіці можна віднести: швидкий розвиток інформаційних технологій та персоналізацію ЕОМ; глобалізацію ринків; структурні зміни в організації бізнесу; поширення філософії управління якістю [1].

По суті, активний розвиток глобальної економіки вимагає пошуку прогресивних напрямів зростання виробництва. Одним з них вважаємо створення логістичної інфраструктури як на макро-, так і на мікрорівні.

Концептуально спеціалізація України як транзитної держави впливає з сучасних економічних факторів, а саме:

стрімке зростання об'ємів товарообігу між країнами Європи і Азії та перевантаження морських шляхів сполучення;

формування нових транспортних коридорів, в яких Україна була б логічною ланкою;

зростання рівня контейнеризації вантажоперевезень у світі.

Морські портові потужності України складають 185 млн т/рік, річки Дніпро і Дунай здатні транспортувати вантажі з півночі на південь і в європейські країни [3].

Класична економіка традиційно не надавала належного значення розміщенню інфраструктурних підрозділів і проектуванню інфраструктурної мережі в цілому. У раних економічних дослідженнях попиту і пропозиції різниця між витратами на розміщення об'єктів інфраструктури і транспортними витратами або бралася рівною нулю, або вважалася однаковою для усіх конкурентів. Між тим кількість, розміри і географічне розташування потужностей, використовуваних у логістиці, безпосередньо впливають на рівень і витрати обслуговування споживачів. Проектування інфраструктурної мережі – щонайперший обов'язок логістичних менеджерів, бо ця мережа забезпечує доставку продуктів і матеріалів споживачам [2].

До типових об'єктів логістичної інфраструктури належать виробничі підприємства, склади, навантажувально-розвантажувальні термінали і магазини роздрібною торгівлі. Визначення необхідної кількості об'єктів кожного типу, їх географічного місця розташування і господарських функцій складає істотний елемент усієї діяльності по формуванню (проектуванню) логістичної інфраструктури. В особливих випадках ведення операцій на таких підприємствах може бути передане стороннім фахівцям, що надають відповідні послуги. Незалежно від того, хто реально виконує цю роботу, усі інфраструктурні підрозділи повинні розглядатися в процесі управління як інтегровані елементи логістичної системи фірми.

Пристаюючи до формування логістичної інфраструктури, необхідно визначити кількість і місце розташування кожного типу підрозділів (об'єктів), потрібних для виконання функцій логістики. Крім того, потрібно встановити, скільки і яких запасів слід тримати на кожному об'єкті і де розміщувати замовлення клієнтів на постачання. Інфраструктура утворює каркас, на якому будується система логістики і її робота. Через це інфраструктурна мережа включає інформаційні і транспортні об'єкти. Окремі функції (такі, як обробка замовлень клієнтів, управління запасами або вантажопереробка) здійснюються у рамках логістичної інфраструктури.

Відповідно, в загальному розумінні формування логістичної інфраструктури повинне базуватись на принципах раціоналізму, системності, комплексності, балансу інтересів суб'єктів ринку, орієнтації на задоволення потреб споживачів, екологічної безпеки впроваджених та діючих об'єктів.

Так, за зарубіжними даними, застосування науково обґрунтованих методів логістики дозволяє знизити рівень витрат на 20 %, товарні запаси – на 30...70 %, скоротити години обороту товарів на 20...50 % [5].

Очевидно, що існує реальний резерв підвищення ефективності виробництва, проте, через ряд об'єктивних та суб'єктивних причин, логістичні методи використовуються у нас недостатньо. Крім того, на сьогодні сегмент транспортної логістики в світовому ВВП складає приблизно 7 % і оцінюється в 2,7 трлн дол. США [6].

Недостатній рівень розвитку логістики взагалі та логістичної інфраструктури зокрема підтверджують й аналітичні матеріали Світового банку. Ця інституція, сприяючи розвитку торгівлі і транспорту в Україні, досліджує питання транспортного, митного, логістичного й технологічного забезпечення зовнішньої торгівлі, виявлення сильних та слабких сторін середовища, в якому здійснюється логістична діяльність.

Кожні два роки Всесвітній банк публікує дослідження «Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy» («Підключення до конкуренції: торгова логістика в глобальній економіці»), починаючи з 2007 р. В основі цього дослідження лежить Індекс ефективності логістики (LPI), який вимірює показники логістики.

У 2012 р. Україна піднялася в рейтингу LPI на 66 сходинку, хоча в 2010 р. знаходилась на 102 місці. Такий стратегічний прорив пояснюється, насамперед, масштабними інфраструктурними проектами, реалізованими до «Євро – 2012». Основні шість індикаторів по Україні коливаються від 2,41 до 3,31 [9].

Індекс LPI 2012 р. заснований на даних більше 1000 респондентів з міжнародних логістичних компаній в 143 країнах і містить відомості про 155 країн. Він вимірює продуктивність логістики постачань на внутрішньому і міжнародному рівні. Шість компонентів LPI включають у себе:

ефективність процедури прикордонного контролю, у тому числі митного (швидкість, простота і передбачуваність формальностей);

якість торгово-транспортної інфраструктури (порти, залізниці, дороги, інформаційні технології);

конкурентоспроможність цін постачань;

компетентність і якість логістичних послуг (транспортні оператори, митні брокери);

можливість відстежувати переміщення вантажів; своєчасність доставки вантажів.

Індекс LPI служить світовим еталоном для виміру ефективності логістики, заповнення пропусків у базах даних за допомогою надання систематичних з'ясування країн.

Саме спрощення торгівлі має вирішальне значення для економічного розвитку. Країни з розвинутою логістикою розвиваються швидше, посилюють конкурентоспроможність і збільшують свої інвестиції. Підвищення ефективності логістики в країнах з низьким рівнем доходу до середнього могло б збільшити торгівлю в середньому на 15 %. Це було б на користь і фірмам, і споживачам, які отримали б якісніші послуги і низькі ціни.

Дослідження LPI 2012 р. показує передумови для поліпшення логістики. Усі топ-країни підтримують державно-приватне партнерство і діалог, співпрацю між політиками, практиками, адміністраторами та ученими, а також комплексний підхід у розвитку транспортних послуг, інфраструктури та ефективної логістики. Адже країна може поліпшити свої матеріально-технічні можливості тільки шляхом зміцнення співпраці між державним і приватним секторами [10].

За оцінками фахівців Міністерства інфраструктури, завдяки вдалому географічному розташуванню Україна може стати зручною ланкою в обслуговуванні вантажопотоків між Європою та Азією.

Потенційний об'єм вантажоперевезень для сухопутних євразійських транспортних коридорів оцінюється в 250...300 млн т/рік, у порівнянні з поточними 45...50 млн т/рік. Сильною стороною України є низька вартість та менший термін доставки, в порівнянні з конкурентними маршрутами, що обґрунтовано в табл. 1.

Таблиця 1. Вартість мультимодальної доставки вантажів з країн Азії та Кавказу в країни Центральної та Північної Європи, дол. США/20-футовий контейнер [4]

Маршрут	Країні точки маршрутів доставки вантажів					
	Шанхай – Берлін	Шанхай – Рига	Мумбаї – Берлін	Мумбаї – Рига	Владивосток – Берлін	Владивосток – Рига
Північний морський шлях	2950	–	–	–	–	–
Південний морський шлях	2750	–	2750	2650	–	–
ТРАСЕКА	2500	2450	–	–	–	–
Західна Європа – Західний Китай	2250	2150	–	–	–	–
Північ–Південь	–	–	2300	2150	–	–
Транссіб	–	–	–	–	2000	1900
Транспортний коридор через Україну	2100	2000	2050	2000	–	–

Отже, через Україну проходить найкоротший шлях між країнами Азії і Північною та Центральною Європою, що обумовлює найкоротший термін та вартість доставки. При цьому, за оцінками експертів компанії MAERSK, потенційний об'єм євразійських транзитних вантажоперевезень через Україну складає менше 100 млн т/рік, в т.ч. контейнерних – 1,5 млн TEU.

Товаропотоки ЄС все більше спрямовуються за межі європейських країн у напрямі країн, що стрімко розвиваються. Активний розвиток економік Китаю, Індії, Південної Кореї, РФ відкриває нові можливості

для країн ЄС в активізації товарообороту з цими країнами. У 2010 р. у структурі експорту товарів з країн ЄС сумарна частка Китаю, РФ, Південної Кореї, Японії, Індії становила 22,7 %, у структурі товарного імпорту до ЄС на ці країни припадало 38,4 %. Характер зовнішньої торгівлі визначає зростання обсягів перевезень вантажів, які здійснюються також і територією України [8].

За оцінками фахівців Міністерства інфраструктури України, попит на перевалку вантажів у морських портах України до 2020 р. зростатиме (рис. 1).

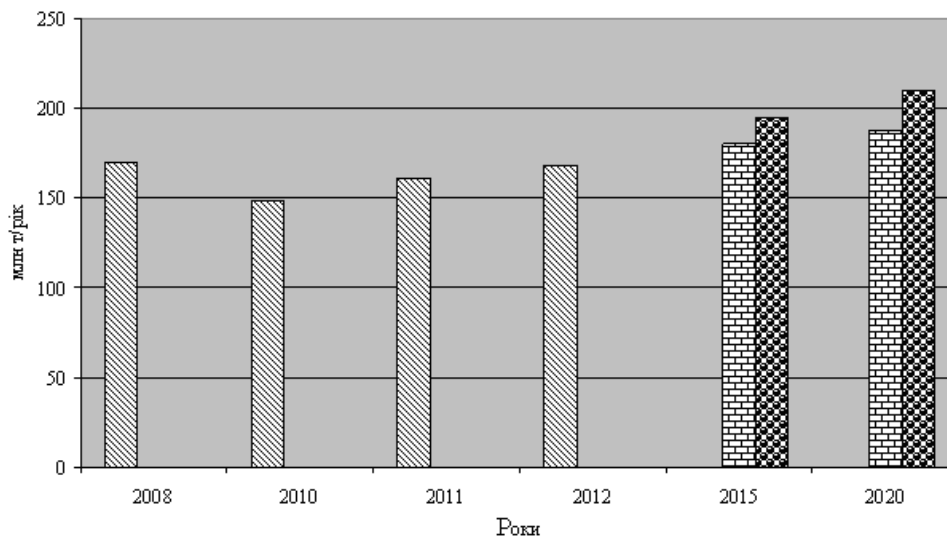


Рис. 1. Попит на перевалку вантажів у морських портах України: ■ – факт; ▨ – інерційна модель; ▤ – інвестиційна модель [3]

Наявні потужності в морських портах на рівні 185 млн т на рік не дозволяють задовольнити зростаючу потребу на перевалку вантажів у портах, яка прогнозується експертами на рівні 210 млн т на рік у 2020 р. Тобто додаткова потреба в портових потужностях оцінюється експертами Міністерства інфраструктури України на рівні 40 млн т.

Відповідно, при формуванні інфраструктурної мережі логістики слід розглядати різні варіанти вибору географічного місця розташування об'єктів. Той факт, що географічні ринки багато в чому відрізняються один від одного, легко проілюструвати. На частку 50 найбільших за чисельністю населення ринків, що входять у «метрополію» США, припадає понад 55 % продажу усіх продуктів [2].

Загалом, сучасна логістична інфраструктура характеризується низкою тенденцій: мінімізація витрат, пов'язаних із транспортуванням, зберіганням, переупакуванням, митним документообігом, яка актуалізує менеджмент і маркетинг, що, у свою чергу, підвищує попит на логістичні послуги та складську нерухомість;

зростання попиту на якісні логістичні послуги; зниження витрат виробників за рахунок логістики і строків між етапами виробництва та споживання. Негативними факторами, що впливають на розвиток ринку логістичних послуг, є незадоволеність попитом на складські приміщення та недостатньо розвинена транспортна інфраструктура, а також нестача кваліфікованих кадрів у галузі логістики [7].

ВИСНОВКИ

1. В умовах глобалізації стратегічний пріоритет має розвиток морегосподарського комплексу. Трансформування його логістичної інфраструктури повинно базуватись на системному підході, що включатиме обґрунтування стратегії її розвитку та деталізації в перспективних та поточних планах на макро- та мікрорівні.

2. Основним результатом роботи логістичної інфраструктури морегосподарського комплексу повинна стати мінімізація витрат на обслуговування матеріальних потоків та їх екологічна безпека.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

- [1] **Бакаєв, О. О.** Теоретичні засади логістики [Текст] : підручник / О. О. Бакаєв, О. П. Кутах, Л. А. Пономаренко. – К. : Київ. ун-т економіки і технологій транспорту, 2003. – Т. 1. – 430 с.
- [2] **Бауэрсокс, Д. Дж.** Логистика: интегрированная цепь поставок [Электронный ресурс] / Д. Дж. Бауэрсокс, Д. Дж. Клосс. – Режим доступа: <http://www.olbuss.ru>.
- [3] Міністерство інфраструктури України. Офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua>.
- [4] Офіційний сайт компанії MAERSK [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.maersk.com>.
- [5] **Писаренко, В. В.** Особливості логістичних систем в сільському господарстві [Текст] / В. В. Писаренко // Вісник ХНАУ. – 2012. – № 7. – С. 146–150.
- [6] Рынок транспортно-логистических услуг в 2010–2011 гг. и прогноз до 2014 г. Объем и структура рынка логистического аутсорсинга, грузоперевозки, транспортно-экспедиторские и складские услуги в посткризисный период [Текст] : аналитический обзор. – М. : РосБизнесКонсалтинг, 2011. – 368 с.
- [7] **Савіна, Н. Б.** Інфраструктура логістичних процесів економічної діяльності [Електронний ресурс] / Н. Б. Савіна. – Режим доступу: www.nbu.gov.ua.
- [8] **Собкевич, О.** Щодо перспективних напрямів співробітництва України з країнами ЄС у реалізації потенціалу транспортної системи України [Електронний ресурс] : аналітична записка / О. Собкевич, О. Ємельянова. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua>.
- [9] Connecting to Compete 2012 Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators [Text] / The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank. – 2012. – 68 p.
- [10] The World Bank [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://siteresources.worldbank.org>.

© І. О. Іржищева, Т. В. Стройко

Надійшла до редколегії 27.01.2014

Статтю рекомендує до друку член редколегії ЗНП НУК
д-р екон. наук, проф. *В. Н. Парсяк*