
МАРКЕТИНГ

УДК 65.012.34:658.3

ББК 65.37 (4Укр)

Ткач О.В.¹, Волощук І.А.²

РЕГІОНАЛЬНИЙ ЛОГІСТИЧНИЙ ЦЕНТР: ФОРМУВАННЯ ТА ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ

¹ДВНЗ “Прикарпатський національний університет ім. В. Стефаника”,
Міністерство освіти і науки України,
кафедра менеджменту і маркетингу,
вул. Шевченка, 57, м. Івано-Франківськ,
78600, Україна,
тел.: 0342231574,
e-mail: kmim@pu.if.ua

² ДВНЗ “Прикарпатський національний університет ім. В. Стефаника”,
Міністерство освіти і науки України,
кафедра менеджменту і маркетингу,
вул. Шевченка, 57, м. Івано-Франківськ,
78600, Україна,
тел.: 0342231574,
e-mail: iravolow4@gmail.com

Анотація. У даній статті розкрито сутність до визначення логістичні центри, визначено основні положення щодо формування логістичного центру. Проаналізовано формування логістичного хаба. Запропоновано структуру транспортно-логістичного центру. Визначено основні вимоги щодо розташування регіонального логістичного центру, та принципи його функціонування. Представлено кредитно-фінансовий механізм типового логістичного центру та ефективно їх функціонування. Доведено, що найважливішою складовою логістичного центру є транспорт.

Ключові слова: логістичні центри, логістика, хаб, розподільчі центри, транспортно-логістичні центри, регіональні логістичні центри, логістичні комплекс, транспорт, транспортно-логістична система.

Tkach O.V.¹, Voloshchuk I.A.²

REGIONAL LOGISTICS CENTER: FORMATION AND FUNCTIONING SPESIFIC

¹ Vasyl Stefanyk Precarpathian National University,
Ministry of Education and Science of Ukraine,
Department of management and marketing,
Shevchenko str., 57, Ivano-Frankivsk,
78600, Ukraine,
tel.: 0342231574,
e-mail: kmim@pu.if.ua

² Vasyl Stefanyk Precarpathian National University,
Ministry of Education and Science of Ukraine,
Department of management and marketing,
Shevchenko str., 57, Ivano-Frankivsk,
78600, Ukraine,

tel.: 0342231574,
e-mail: iravolow4@gmail.com

Abstract. In this article the essence of the definition of logistics centers is defined, the main provisions concerning the formation of the logistics center are defined. The formation of a logistic hub is analyzed. The structure of the transport-logistic center is proposed. The basic requirements for the location of the regional logistics center and the principles of its operation are determined. The financial and financial mechanism of a typical logistics center and their effective functioning are presented. It is proved that the most important component of the logistics center is transport.

Key words: logistics centers, logistics, hub, distribution centers, transport and logistics centers, regional logistic centers, logistics complex, transport, transport-logistic system.

Вступ. Транспорт, як найважливіший інфраструктурний елемент економіки України є необхідною умовою розвитку її господарського комплексу так як, забезпечує постійний та суттєвий ріст мобільності населення, оптимізує рух товарів, сприяє росту продуктивності праці, залученню інвестицій і, тим самим, визначає перспективи розвитку кожного регіону.

Важливий внесок у наукову літературу, що розглядає проблеми формування та функціонування регіональних логістичних центрів, належить таким науковцям, як О. Беякова, Є. Крикавський [3], Н. Чернописька, Р. Ларіна [5], О. Мороз [4], та ін.

Постановка завдання. Метою дослідження є визначення логістичного центру, його особливості функціонування та формування на рівні регіону.

Результати. Одним з основних напрямів сучасної європейської транспортної політики є перехід до транспортної логістики та транспортно-термінальних систем вантажних перевезень, що дозволяють удосконалювати організацію перевезень, забезпечувати комплексне обслуговування споживачів транспортних послуг, створювати умови для розвитку комбінованого транспорту, знижувати екологічне навантаження на навколишнє природне середовище.

Враховуючи сучасні тенденції розвитку ринку логістичних послуг, можна стверджувати, що базовими елементами управління товарними потоками стали логістичні центри. Такі центри відіграють координуючу та інтегруючу роль у логістичній системі обігу та транспортування вантажів.

Впровадження таких технологій викликає необхідність створення мережі нагромаджувальних і розподільчих логістичних центрів, які виконують функції взаємодії між видами транспорту та організації матеріального розподілу в економічному регіоні. Вони є базовою основою управління матеріальними потоками, забезпечують взаємозв'язок з відправниками, споживачами, перевізниками, експедиторами, забезпечують своєчасні взаєморозрахунки через банки.

Ключову роль в діяльності логістичного центру відіграє управляюча компанія, тобто організація, яка здійснює координацію роботи та координацію функцій великої кількості галузевих, відомчих та корпоративних структур, що функціонують на ринку транспортно-логістичних послуг.

Враховуючи те, що сталий розвиток логістичного центру має забезпечити підвищення рівня його конкурентоспроможності та капіталізації, покращення фінансово-економічного стану, забезпечення безпеки по видам транспорту, вимоги економічного розвитку повинні містити характеристики, які б відображали забезпечення того чи іншого принципу.

Проте створення і подальше функціонування логістичного центру повинно бути орієнтоване на ефективне і якісне обслуговування клієнтів та перспективний розвиток його в майбутньому з урахуванням вимог ринку.

Незадовільний стан розвитку логістики в регіональному аспекті негативно впливає на перебіг таких економічних процесів як постачання, швидкість перетворення матеріальних та інших логістичних потоків, покращення якісних характеристик логістичних операцій, доставка готової продукції, товарообіг різних галузей, експорт-імпорт країни, транзит. За таких умов знижується приплив інвесторів в окремих регіонах.

Проблеми формування логістичних центрів на території України в науковій літературі практично не розглядаються. Не сформульовано основні методи та принципи їх функціонування. Здебільшого розглядається прояв логістики на регіональному рівні, аналізуються питання складського логістичного процесу, наведено типологію складських будівель, класифікацію складів та складських мереж.

Логістичні центри доцільно називати універсальними терміналами, розподільчими центрами, високоякісними складськими площами, дистрибуційними центрами тощо. Основна маса цих структур зосереджена у Київській області, менше в Одеській, на Сході України. Згадані структури виконують певні логістичні функції, але аналіз цих логістичних функцій показує неповноту їх набору. Крім того, зважаючи на відсутність розроблених та чітко сформульованих функцій, які повинні виконувати логістичні центри, не коректно аналізувати їх функціонування.

Незважаючи на велику кількість наукових досліджень у сфері логістики, поки що логістичні центри не виокремлені в окрему категорію. Перша проблема при ідентифікації логістичного центру серед інших об'єктів логістики виникає з трактування самого поняття та визначення логістичного центру. Розглянемо визначення логістичного центру польського науковця І. Фехнер: "...логістичний центр – це просторовий об'єкт визначеного функціонування з визначеною інфраструктурою і організацією діяльності, за допомогою якого реалізуються логістичні послуги, пов'язані з прийманням, складуванням, розподілом і відправленням товарів, а також супроводжувальними послугами, які можуть надаватися незалежними стосовно відправника або отримувача суб'єктами господарювання" [1, с. 38]. Це поняття більш широко відображає сутність логістичного центру, однак, на нашу думку, і воно є недосконалим. Оскільки ключовими поняттями логістики є логістичні потоки та системи, то поняття логістичного центру повинно відображати їх місце у ньому.

Внаслідок відсутності узагальненого поняття логістичного центру виникає проблема його виокремлення як окремого об'єкта логістики. Логістичні центри часто ототожнюють зі складами, розподільчими центрами. Єдина відмінність між розподільчим і складським центрами у тому, що перший спеціалізується на швидкому розподілі товарів, а другий – на довготерміновому їх зберіганні. Розподільчий центр розглядається як частина цілого механізму підприємства, функціями якого є централізований прийом товару, його зберігання, опрацювання (за певних умов) та відвантаження за потреби в пункти продажу. Завдяки організації розподільчих та логістичних центрів відбувається рівномірне наповнення ринку товарами і сировиною.

Однак поняття розподільчого центру ще називають логістичним хабом – це об'єкт індустріальної нерухомості значного масштабу (іноді площею до декількох мільйонів кв.м.) з вдалою транспортною розв'язкою, доступністю різних видів транспорту, центром концентрації і перерозподілу вантажопотоків, а також повним комплексом логістичних послуг. Складні операції повинні контролюватися складної ІТ-основою для оптимального розрахунку ланцюга поставок. На території хаба повинні бути організовано інформаційні центри логістичних компаній, які б відстежували рух товарів. Даний розподільний центр дозволяє управляти транзитом вантажів як внутрішніх, так і міжнародних (напр: Розподільний центр Берлін-Південь в Гроссберене (Grossbeeren) займає площу 2,5 млн. м².) В Україні вже є подібні приклади.

В Одесі розпочалася реалізація логістичного хаба на базі Чорноморського порту. Проект мультимодального логістичного терміналу “Сухой порт”, а також у Львівській області побудується великий логістичний хаб біля кордону з Польщею.

У Європі існує певна напрацьована схема будівництва логістичного хаба. Хаб створюється компанією, що управляє (private public partnership), капітал якої складається на 40% з частки держави і на 60% – з частки інвесторів і компаній. На Україні ж дана схема ускладнена через недовіру бізнесу до держави, однак все-таки законодавчим шляхом держава намагається впливати на ситуацію.

Таким чином, вважається, що логістичні центри відносяться до логістичної інфраструктури при цьому забезпечуючи локальну концентрацію і реалізацію різноманітних логістичних завдань.

Для оптимального вирішення логістичних задач пропонується (за Прокоф'євою [2]) структура типового транспортно-логістичного центру, де можуть бути включені наступні підрозділи:

- мультимодальний центр складського зберігання та вантажопереробки, до складу якого входять склади для зберігання та переробки дрібно- й великогабаритних вантажів, включаючи склади загального призначення, митні склади, з особливим температурним режимом (холодильники, морозильники, зі штучним мікрокліматом), бокс для особливо цінних та дипломатичних вантажів;

- мультимодальний контейнерний термінал із під'їздними автомобільними та залізничними шляхами для прийому, переробки та зберігання дрібних, середніх та великих контейнерів;

- центр вантажного транспорту, у склад якого входять підприємства магістральних видів транспорту, що мають статус та ліцензію митного перевізника;

- спеціалізоване підприємство автомобільного транспорту з малотоннажним рухомих складом, яке здійснюватиме функції доставки вантажів на термінал і до клієнтури;

- стоянки для автотранспорту під охороною;

- центр технічного обслуговування рухомого складу транспорту, автоматизована мийка, АЗС;

- служба промислово-технологічного й технічного обслуговування, включаючи комунальне господарство, тепло- та електропостачання, очисні споруди, електрозаправку і ремонт технологічного обладнання та ін.;

- центр митного оформлення і контролю, у склад якого входять крім державної митної служби незалежні митні брокери та декларанти;

- готельний комплекс із блоками громадського харчування, сервісного та побутового обслуговування;

- консалтингово-аналітичний центр, служби маркетингу та реклами;

- головна транспортно-експедиторська компанія;

- інформаційно-логістичний центр з системою моніторингу ланцюга поставок;

- навчальний центр підготовки та перепідготовки персоналу, підвищення кваліфікації;

- центр сертифікації товарів та послуг;

- центр оптово-роздрібної торгівлі й електронного маркетингу;

- страхова компанія.

Головний логістичний центр повинен вирішувати завдання стратегічного управління вантажопотоками на напрямках і транспортних коридорах, оперативно координуючи діяльність регіональних логістичних центрів у взаємодії з центральними керуючими органами різних видів транспорту та міжнародної логістичної системою.

На регіональні логістичні центри покладено оперативне управління в рамках свого регіону у взаємодії з суміжними регіональними та районними логістичними центрами.

Створення логістичної системи дозволить значно скоротити час передачі вантажних одиниць з одного виду транспорту на інший, раціонально використовувати існуючі та проєктовані потужності інфраструктури всіх видів транспорту, розширити перелік послуг, що надаються при транспортуванні вантажів, виконуваних за сучасними вимогами – “від дверей до дверей” і “точно в термін”.

Вважаємо, що ефективним напрямком розвитку логістичної інфраструктури регіону є функціонування на його території регіонального логістичного центру. Оскільки, координацію протікання логістичних потоків в логістичних ланцюгах повинен здійснювати саме регіональний логістичний центр, то оптимальне місце його розташування безпосередньо впливатиме на ефективність логістичних потоків. Тому, на нашу думку, доцільно визначити оптимальне місце розташування регіонального логістичного центру на території регіону.

Розташування регіонального логістичного центру повинне відповідати наступним вимогам:

- локалізація на шляху основних товаропотоків та на перетині основних шляхів сполучення;

- наближеність до основних промислових підприємств регіону;

- наближеність до ринків збуту;

- доступність під'їзду транспортних засобів;

- безпечність для населення регіону.

Робота логістичного центру повинна будуватися на таких основних принципах:

- пропозиція максимально повного переліку транспортних і супутніх послуг на основі договірних відносин з кожним учасником логістичного ланцюга (формування банку даних логістичних ланцюгів);

- організація комплексного транспортного обслуговування на основі єдиного договору на комплексне обслуговування і єдине замовлення на всі послуги, формування завдань для учасників логістичного ланцюга на підставі замовлення користувача транспортних послуг, централізований контроль виконання замовлення;

- максимальна стандартизація та уніфікація перевізних й інших документів, необхідних для виконання перевезення, що застосовуються учасниками логістичних ланцюгів, з метою забезпечення можливості створення єдиного інформаційного простору;

- єдина маркетингова стратегія і тактика учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг, спільне проведення дослідження ринків і маркетингових заходів, що забезпечують просування всіх учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг і формування попиту на комплексні транспортні послуги;

- географічний розподіл структурних підрозділів міжнародного транспортно-логістичного центру з метою максимального охоплення ринку транспортних послуг, виконання оперативного управління роботою логістичних ланцюгів у місцях формування вантажопотоків та їх перетину;

- організація співробітництва з українськими і міжнародними організаціями, що займаються питаннями транспортної логістики;

- побудова роботи на основі світових стандартів і міжнародних договорів, угод, конвенцій;

- інтеграція з міжнародними логістичними центрами і забезпечення інформаційного обміну з ними;

- підвищення ефективності транспортних послуг через зниження частки невикористаного графіка (при неповному завантаженні);
- стандартизація інформаційної взаємодії міжнародного логістичного центру з учасниками логістичних ланцюгів.

Необхідною умовою створення та функціонування логістичного центру є організація інформаційної підтримки, котра повинна повністю забезпечити взаємодію клієнтів та партнерів логістичних центрів, а також розрахунок оптимального маршруту перевезень та контроль графіка доставки, ведення розрахунків з усіма учасниками перевезення та виконання інших встановлених функцій такого центру.

Враховуючи те, що ринкові відносини пред'являють до транспорту високі вимоги до прискорення доставки вантажу при мінімізації витрат на транспортування, підвищення якості і надійності перевезень і, в цілому до зменшення транспортної складової в собівартості продукції, одним із новітніх напрямків підвищення ефективності і конкурентноздатності транспортного комплексу є застосування нових інформаційних технологій шляхом використання інформаційної системи організації вантажоперевезень аукціонним способом, що може бути інтегрована з торговельними, транспортними інформаційними системами, фрахтовими біржами і, яка здатна спростити і мінімізувати витрати на час і матеріальні ресурси на виконання й організацію всього комплексу робіт.

Головним ініціатором фінансово-кредитного стимулювання повинна стати держава та органи місцевого самоврядування. Їх спільна мета діяльності повинна включати розробку та вдосконалення відповідних фінансових механізмів, надання широкого сприяння розвитку транспортно-логістичної системи регіону шляхом застосування тих чи інших методів, інструментів, важелів з урахуванням стратегічних цілей національної економіки.

Застосування бюджетних механізмів з метою підвищення дієвості підтримки регіональних транспортно-логістичних систем з боку держави може здійснюватися за наступними позиціями:

- 1) врахування розвитку регіональних транспортно-логістичних систем в системі заходів з соціально-економічного розвитку регіонів та відношення їх до відповідних державних програм;
- 2) механізм підтримки розвитку регіональних транспортно-логістичних систем за рахунок субвенцій, що передбачені у державному бюджеті;
- 3) компенсація відсоткових ставок за взяті кредити суб'єктами господарювання учасників регіональних транспортно-логістичних систем.

На сьогоднішньому етапі свого розвитку в Україні складська діяльність все ще залишається нерозвинутою і неукomплектована автоматичними системами складського обліку та звітності. Визнано, що відносно дешева вартість землі та високі відсоткові ставки обмежують попит на більш складні та капіталомісткі системи складування. Її різні види потребують окремих рішень, і дивує, коли навколо Києва можна побачити деякі новозбудовані склади з використанням більш сучасних вузькопродічних або багатоярусних фронтальних систем зберігання, але без очевидного попиту клієнтів на них.

Для формування раціональної інфраструктури логістичного об'єкта значну увагу необхідно приділяти організації перевезень, яка впливає на швидкість доставки вантажу, рівень логістичного сервісу та визначається рівнем розвитку транспортної системи України. Перевезення може здійснюватися на основі використання послуг залізничного, повітряного, водного, автомобільного, трубопровідного транспорту. Транспортна система має прямий вплив на розвиток економіки та інтеграції України в світове економічне співтовариство.

Також важливо враховувати і те, що в результаті масштабних перетворень в логістиці, а також у відповідь на зростаючі запити споживачів з'являється нова форма сервісу – надання інтегрованих логістичних послуг. Її першоджерелами служать п'ять видів бізнесу: транспортні та експедиторські послуги, інформаційне забезпечення, складське господарство, а також підтримка споживачів. В таких умовах забезпечення ефективного та якісного обслуговування споживачів, а також управління та координація роботи численних транспортних і експедиторських фірм, логістичних і розподільних центрів, логістичних і інших посередників стає неможливим без створення транспортно-логістичних систем (ТЛС).

Стратегія формування регіональних ТЛС основана на поетапному створенні навколо великих міст країни мережі вантажопереробних і вантажонакопичувальних терміналів і мультимодальних термінальних комплексів багатоцільового призначення, логістичних центрів. Так, наприклад, відповідно до Програми розвитку логістичних центрів інтермодальних перевезень на мережі залізниць України, передбачено створення логістичних центрів на базі транспортних підприємств. Логістичні центри будуть надавати повний комплекс транспортно-експедиційних послуг (оформлення перевізних документів, декларування вантажу, доставку вантажу за принципом “від дверей до дверей”, “точно в строк”, послуги збереження вантажу, страхові послуги і т. ін.) і забезпечувати ефективну взаємодію різних видів транспорту.

Для того, щоб сьогодні на транспортному ринку гарантовано забезпечити споживачів набором транспортно-експедиційних, складських, вантажопереробних, митних і сервісних послуг, що відповідають світовим стандартам як за виробничо-технологічним рівнем, так і комплексністю сервісного й логістичного обслуговування, необхідно створити регіональну ТЛС.

Найважливішою складовою логістичного центру є транспортні та логістичні підприємства. Саме регіональний центр є джерелом зростання основних конкурентних переваг регіону і найбільш інвестиційно-привабливою складовою.

Фінансово-кредитна підсистема, стержнем якої, як правило, виступає регіональний банк з розгалуженою філіальною мережею, також є важливим елементом центра, що розцінюється як його конкурентна перевага.

У забезпеченні єдності логістичного центра суттєву роль відіграють органи державної влади та місцевого управління, створюючи рамкові умови взаємодії учасників цього інтеграційного утворення, формуючи міжнародний імідж і розвиваючи транспортну інфраструктуру. Крім того, заходи з боку держави стосуються стимулювання розвитку трьох чинників конкурентоспроможності центра: людських ресурсів, інфраструктури та науково-дослідного потенціалу, що створюють факторні умови інноваційного розвитку.

Ефективне функціонування таких центрів здійснюється через створення умов для оптимізації управління товарно-матеріальними та пов'язаними інформаційними і фінансовими потоками на основі системного підходу й узгодження економічних інтересів усіх учасників.

Висновки. Таким чином, можна зробити висновок, що наполегливе прагнення України до якнайшвидшої інтеграції у світове співтовариство, партнерські багатовекторні наміри в розвитку торгово-економічних відносин з іншими державами об'єктивно створюють сприятливі умови для вільного переміщення товарів, послуг, капіталів і робочої сили через нашу державу. Це у свою чергу веде до росту транснаціональних товарних потоків і збільшенню міжнародного транзиту вантажів. Тому Україна має досить реальні перспективи в самоствердженні своєї ролі як транзитної держави. Цьому сприяють у першу чергу такі об'єктивні фактори, як

геополітичне положення і наявність на її території могутнього транспортного комплексу.

1. Крикавский С.В. “Логистический центр – это узловой объект логистических сетей...” / С.В. Крикавский // Международный научно-практический журнал: Логистика: проблемы и решения. – 2008. – № 5 (18). – С. 38–39.
2. Прокофьева Т.А. Терминальные комплексы и логистические центры как стратегические точки роста экономики России / Т.А. Прокофьева, В.И. Сергеев, О.М. Лопаткин // Логистика сегодня. – 2005. – № 1. – С. 28–42.
3. Крикавський С.В. Логістичне управління / С.В.Крикавський. – Львів : Видавництво Національного університету “Львівська політехніка”, 2005. – 684 с.
4. Мороз О. Я. Формування регіональних логістичних систем : автореферат дисертації на здобуття наук. ступеня кандидата економічних наук / О. Д. Мороз ; Луцький національний технічний університет. – Луцьк, 2010. – 17 с.
5. Ларина Р.Р. Логістика : навч. посібник / Р.Р.Ларина. – Донецьк : “ВІК”, 2005. – 335 с.
6. Белякова Е.В. Инновационное управление в региональных логистических системах [Электронный ресурс] / Е.В. Белякова // Проблемы современной экономики. Евразийский международный научно-аналитический журнал. – 2008. – № 2 (26). – Режим доступа : <http://www.m-economy.ru/artphp?nArtId=2039>.

References

1. Krikavskii, Ye. “The logistics center is the nodal object of logistics networks ...” *International scientific and practical journal: Logistics: problems and solutions*, no. 5 (18), 2008, pp. 38-39.
2. Prokofieva, T.A., Sergeev, V.I., and O.M. Lopatkin “Terminal complexes and logistics centers as strategic points of growth of the Russian economy.” *Logistics today*, no. 1, 2005, pp. 28-42.
3. Krykavskiy, Ye. V. *Logistics Management*, National University “Lviv Polytechnic” Press, 2005.
4. Moroz, O. Y. *Formation of regional logistics systems*. Master’s thesis. Lutsk National Technical University, 2010.
5. Larina, R. *Logistika*, “VIK”, 2005.
6. Beliakova, E. “Innovative management in regional logistics systems.” *Problems of Modern Economics. Eurasian International Scientific and Analytical Journal*, no. 2 (26), 2008, www.m-economy.ru/artphp?NArtId=2039. Accessed 26 Apr. 2017.

Рецензент:

Благу́н І.С. – д.е.н., професор кафедри економічної кібернетики ДВНЗ “Прикарпатський національний університет ім. В. Стефаника”

УДК 339.138:640.41

ББК 65.012.43+65.9(4Укр)29-181

Перевозова І.В., Даляк Н.А.

МАРКЕТИНГОВЕ ДОСЛІДЖЕННЯ РИНКУ ХОСТЕЛІВ НА ПРИКЛАДІ МІСТА ІВАНО-ФРАНКІВСЬК

Івано-Франківський національний університет
нафти і газу,
Міністерство освіти і науки України,
кафедра маркетингу і контролінгу,
вул. Шопена, 1, м. Івано-Франківськ,
76019, Україна,
тел.: 0342727102,
e-mail: mik@nung.edu.ua;
mik_ineu@ukr.net