

І. І. Коблянська, к.е.н., доцент

О. В. Міщенко, студентка

А. М. Вялков, студент

Сумський національний аграрний університет

У статті проаналізовано методичні підходи до оцінки логістичного потенціалу регіону і запропоновано авторську методику. Здійснено порівняльний аналіз рівнів логістичного потенціалу Сумської, Харківської та Житомирської областей. На основі отриманих оцінок запропоновано заходи, спрямовані на досягнення стратегічних цілей розвитку Сумської області.

Ключові слова: регіональна логістика, логістичний потенціал регіону, оцінка логістичного потенціалу, стратегічне управління розвитком регіону

Постановка проблеми. Україна має сприятливе геополітичне розташування, розвинену транспортну систему та високий рівень міжрегіональної кооперації. Однак, низька економічна ефективність бізнес-процесів у більшості галузей національної економіки свідчить про ряд проблем, які потребують негайного вирішення: нерациональне використання потенціалу регіонів, відсутність дієвого механізму регіонального управління економічними потоками, нерозвинена логістична інфраструктура тощо. Ефективний розвиток окремого регіону потребує удосконалення структурно-функціональної побудови сфери виробництва та обігу, зменшення втрат ресурсів у процесі ресурсоруку, підвищення якості товарів, робіт і послуг, а також збалансування виробництва з урахуванням ресурсного, людського, економічного потенціалу території. Це зумовлює доцільність застосування принципів логістики в регіональному управлінні.

Упровадження логістичного інструментарію в стратегічному управлінні регіональним розвитком має на меті формування ефективних механізмів управління потоками товарно-матеріальних цінностей, послуг, транспорту, інформації, фінансових ресурсів у довгостроковій перспективі. При цьому підвищення економічного результату функціонування регіону безпосередньо пов'язано із формуванням та розвитком його логістичного потенціалу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню змісту, складових та методичних підходів до оцінки логістичного потенціалу регіону присвячені роботи як вітчизняних, так і зарубіжних учених: Л. Л. Ковальської та Б. Р. Савки [2], О. Н. Рахмангулова та О. О. Копилової [3], О. А. Фрейдман [4], Т. А. Прокоф'євої [5] та ін. Аналіз наявних публікацій свідчить, що науковці здебільшого зосереджують свою увагу на методичних підходах до оцінки транспортного потенціалу, а наявні методики оцінки логістичного потенціалу регіону загалом, досить часто ґрунтуються на експертних оцінках, що визначає високий рівень їх суб'єктивності. Отже, вирішення проблеми розроблення методичних підходів до оцінки логістичного потенціалу регіону вимагає більш ґрунтовного теоретичного опрацювання.

Метою даної статті є визначення складових та оцінка логістичного потенціалу як основи для формування рішень зі стратегічного управління розвитком регіону та заходів з їх реалізації.

Результати дослідження. Логістичний потенціал регіону забезпечує реалізацію цільових орієнтирів розвитку регіональної логістичної системи в рамках місії. Це визначає його стратегічне значення в умовах посилення конкуренції: логістичний потенціал регіону повинен бути спрямований на підвищення ефективності обслуговування споживачів за рахунок високої якості надання логістичних послуг, наближення їх до світових стандартів, впровадження сучасних логістичних технологій управління регіональною логістичною системою [1].

Отже, ефективне управління регіоном на логістичних засадах потребує всебічного дослідження та оцінки його логістичного потенціалу. У цьому контексті слід вказати на відсутність єдиного методичного підходу щодо його оцінки.

Так, на думку Л. Л. Ковальської та Б. Р. Савки, логістичний потенціал регіону визначається його спеціалізацією, природно-ресурсними, геополітичними та інфраструктурними чинниками, що можуть бути оцінені за відповідним переліком показників: коефіцієнтом спеціалізації; забезпеченістю ресурсами на душу населення та одиницю території; індексами близькості до столиці, кордонів, транспортних коридорів та портів; показниками, що характеризують розвиток транспортно-дорожньої, складської і торгівельної інфраструктури, мобільного зв'язку та каналів передачі даних тощо [2].

Російські вчені О. Н. Рахмангулов і О. О. Копилова виділяють такі складові логістичного потенціалу регіону: соціально-економічна, географічна, інфраструктурна, транспортна [3]. Серед показників соціально-економічної складової авторами запропоновано враховувати обсяги експорту-імпорту товарів, середньодушовий дохід, чисельність населення, оборот роздрібною торгівлі, обсяг промислового виробництва і транспортних послуг та ін. На наш погляд, такий підхід є виправданим, оскільки ці показники в цілому визначають потенційну потужність матеріального потоку регіону.

У роботі О.А. Фрейдман перелік складових логістичного потенціалу регіону є найбільш широким серед наведених підходів. Автор виділяє транспортну, складську, транзитну, кадрову і просторову складову [4].

Загальним для представлених підходів є оцінка передумов розвитку логістичного потенціалу конкретної території, що визначаються просторовими параметрами регіону (географічне розташування, природно-ресурсний потенціал тощо) та рівнем його соціально-економічного розвитку (спеціалізація, забезпеченість та використання трудових ресурсів тощо). Також погоджуючись із авторами робіт [2–3], вважаємо за доцільне виділити інфраструктурну складову логістичного потенціалу, оскільки вона має вагомe значення з точки зору забезпечення переміщення матеріальних потоків.

У роботі [4] рівень розвитку транспортно-логістичної інфраструктури віднесено до просторової складової, натомість окремо виділено складську складову логістичного потенціалу. Такий поділ, є, на наш погляд, дискусійним, оскільки пропонувані показники для оцінки системи складування ґрунтуються, передусім, на експертних оцінках, що не виключає суб'єктивних оцінок логістичного потенціалу в цілому. Слід також відмітити, що у запропонованих підходах автори [2–4; 5] в цілому характеризують окремі складові матеріалопровідної системи регіону (транспортну, інфраструктурну) – відповідно до функціональних

(галузевих) сфер логістичної діяльності, не приділяючи уваги характеристикам їх системної взаємодії.

На наш погляд, саме можливості системної інтеграції, які забезпечують оптимальне проходження матеріальних потоків (тобто мінімум загальних витрат з управління ними) й визначають логістичний потенціал регіону. Ці можливості визначаються розвитком інституційного середовища. Інституційна складова характеризує розвиток бізнес-середовища, активність протікання бізнес-процесів та забезпечує системну інтеграцію матеріалопровідних галузей регіону на засадах логістичного підходу. Певним чином ця складова може бути охарактеризована кількістю зареєстрованих суб'єктів господарської діяльності, що функціонують в регіоні, оскільки цей показник визначається такими інституційними факторами як умови реєстрації та ведення бізнесу, доступність ринків тощо.

Узагальнюючи наведені підходи до оцінки логістичного потенціалу регіону, вважаємо за доцільне виділити такі його складові: географічна, соціально-економічна, транспортна, інфраструктурна, інституційна. Показники у рамках визначених напрямів оцінки обрані нами відповідно до загальних вимог, за якими вони мають бути: конкретними, вимірюваними, реалістичними, орієнтованими на результат, прив'язаними до певного відрізка часу (табл. 1).

Таблиця 1

Система показників для оцінки логістичного потенціалу регіону
(розроблено авторами)

Складові логістичного потенціалу	Аналітичні показники
Географічна	- наближеність до столиці; - протяжність кордону; - площа регіону
Соціально-економічна	- обсяг реалізованої промислової продукції; - вантажообіг; - пасажирооборот; - експорт та імпорт товарів; - експорт та імпорт послуг; - оборот роздрібної торгівлі; - середньомісячна заробітна плата одного працівника
Транспортна	- кількість пунктів пропуску автотранспорту; - кількість залізничних вузлів; - щільність автодоріг та залізничних колій; - обсяг перевезень вантажів автотранспортом; - обсяг перевезень вантажів залізницею
Інфраструктурна	- щільність підприємств роздрібної торгівлі; - щільність підприємств оптової торгівлі і посередництва; - щільність підприємств транспорту та зв'язку; - щільність підприємств фінансової діяльності
Інституційна	- кількість підприємств промисловості; - кількість підприємств оптової та роздрібної торгівлі; - кількість підприємств з надання послуг з ремонту автотранспортних засобів і мотоциклів; - кількість підприємств транспортної, складської, поштової та кур'єрської діяльності; - кількість підприємств страхової та фінансової діяльності

По кожній групі визначається система аналітичних показників, що деталізують окремі аспекти дії загальної групи. Для розрахунку часткових показників рівня розвитку логістичного потенціалу регіону використовуємо такі формули [2]:

$$X_{ij}^I = \frac{x_{ij}}{x_{m+1j}}, \quad (1)$$

$$X_{ij}^I = \frac{x_{m+1j}}{x_{ij}}, \quad (2)$$

де $i=1,2,\dots, m$; $j=1,2,\dots, n$, X_{m+1j} – j -й показник еталонного регіону (еталонний – це регіон з найкращим значенням показника з досліджуваної сукупності). При цьому формула (1) використовується, коли еталоном є максимальне значення, а формула (2) – мінімальне. $Y_{ij} = 1 - X_{ij}$ – чим менше значення Y_{ij} , тим меншим є відхилення від еталона, тобто кращим є положення регіону відносно інших.

Інтегральну оцінку слід здійснювати шляхом зведення різнопланових показників рівня розвитку окремих складових логістичного потенціалу регіону. Інтегральний індекс розвитку логістичного потенціалу регіону (I) визначимо за формулою

$$I = \sqrt[5]{E_g^2 + E_s^2 + E_T^2 + E_p^2 + E_o^2}, \quad (3)$$

де E_g, E_s, E_T, E_p, E_o – розрахункові значення окремих часткових індексів за складовими логістичного потенціалу, відповідно: географічною, соціально-економічною, транспортною, інфраструктурною та інституційною.

Запропонований методичний підхід до оцінки логістичного потенціалу регіону передбачає здійснення порівняльного аналізу обраних показників. Оцінку логістичного потенціалу Сумської області здійснюємо у порівнянні з показниками Харківської та Житомирської областей (табл. 2).

Таблиця 2

Порівняльна оцінка логістичного потенціалу регіонів (ЛПР)
(розроблено авторами на основі [6–8])

Складові ЛПР/ Область	Сумська	Харківська	Житомирська
Географічна	0,743	0,657	0,890
Соціально-економічна	0,396	1,000	0,293
Транспортна	0,633	0,908	0,895
Інфраструктурна	0,322	1,000	0,278
Інституційна	0,820	1,000	0,690
Інтегральний показник ЛПР	0,614	0,923	0,668

Результати розрахунків (табл. 2) свідчать про те, що Сумська область має достатній рівень розвитку логістичного потенціалу – 0,614. Значний вплив на розрахункову величину цього показника справляють високі значення часткових показників географічної (0,743), транспортної (0,633) та інституційної (0,820) складових. Разом з тим, слід звернути увагу на недостатній рівень розвитку інфраструктурної (0,322) та соціально-економічної (0,396) складової.

Ураховуючи отримані оцінки рівня розвитку логістичного потенціалу Сумської області та напруження вітчизняних вчених [1; 2] вважаємо, що з метою нарощування логістичного потенціалу аналізованого регіону в якості програми дій повинна бути обрана *стратегія інтенсифікації економічних потоків*, що передбачає:

- ідентифікацію форм, просторово-часових параметрів економічних потоків регіону;
- стимулювання інвестиційної та інноваційної активності;
- забезпечення ефективної інформаційної взаємодії між елементами регіональної логістичної системи тощо;
- сприяння розвитку бізнес-середовища, спільних проектів влади та бізнесу (на засадах державно-приватного партнерства).

Певною мірою вищезазначені заходи передбачені затвердженими у 2015 р. програмними документами щодо стратегічного розвитку Сумської області [9]. З цих позицій, отримані оцінки логістичного потенціалу можемо використати для деталізації окремих положень «Плану заходів з реалізації «Стратегії регіонального розвитку Сумської області на період до 2020 року» на 2015-2017 роки» [9]. Так, у межах програми «Роз-

виток економічного потенціалу регіону» доцільно передбачити:

1) позиціонування регіону як привабливого не лише для інвестицій у наукомісткі галузі та сферу нематеріального виробництва (з точки зору розвитку інституційного середовища і виробничого потенціалу), а й для транзиту вантажів – з позицій географічного розташування та наявного транспортного комплексу;

2) нарощування транспортних можливостей регіону задля забезпечення мультимодальних перевезень, а також шляхом розвитку сучасних організаційних форм управління логістичними бізнес-процесами (створення регіонального транспортно-розподільчого центру).

Оскільки розвиток транспортно-складського комплексу значно ускладнений через необхідність здійснення капітальних вкладень (у модернізацію транспортних засобів та споруд чи їх оновлення, інформаційне забезпечення бізнес-процесів), сьогодні необхідно мобілізувати організаційні резерви підвищення ефективності його функціонування. Ці резерви криються у інтеграційних процесах – укрупненні транспортних підприємств і створенні транспортних холдингів. Створення єдиного інформаційного центру (із використанням корпоративних інформаційних систем) на базі холдингу надасть можливість ефективно управляти різними видами запасів, координувати механізми поставок товарів між підрозділами (підприємствами) регіональної логістичної системи. При цьому роль органів державної влади може бути як опосередкованою – консультативні та посередницькі функції, так і прямою, що передбачає створення відповідних комунальних підприємств-партнерів холдингу.

Висновки. На основі аналізу підходів до оцінки логістичного потенціалу регіону у статті обґрунтовано такі його складові: географічну, соціально-економічну, транспортну, інфраструктурну, інституційну. Виділення інституційної складової обумовлено необхідністю охарактеризувати можливості забезпечувати системну інтеграцію матеріалопровідних галузей у рамках регіональної логістичної системи, що відповідає сучасному розумінню сутності логістичного управління.

Отримані розрахункові значення окремих складових та інтегрального показника рівня розвитку логістичного потенціалу Сумської області дали можливість визначити додаткові заходи, реалізація яких сприятиме досягненню цілей, ви-

значених «Стратегією регіонального розвитку Сумської області на період до 2020 року» [9]: позиціонування регіону як привабливого з точки зору транзиту вантажів; нарощування транспортних можливостей області, у тому числі, шляхом розвитку інтегрованих форм організації та управління бізнес-процесами у сферах транспортування, складування та розподілу товарів. Упровадження цих заходів сприятиме розширенню спеціалізації регіону, покращенню торговельного обслуговування (збільшення асортименту товарів, зменшення цін за рахунок зменшення витрат з управління матеріалопотоком), розвитку сфери послуг, зростанню зайнятості, збільшенню податкових надходжень до бюджетів всіх рівнів тощо.

Список використаної літератури

1. Герасимчук З.В. Стратегічні пріоритети розвитку регіональних логістичних систем / З.В. Герасимчук. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/11985/1/97.pdf>
2. Ковальська Л.Л. Формування та розвиток логістичної інфраструктури регіону / Л. Л. Ковальська, Б. Р. Савка // Вісн. Нац. ун-ту "Львівська політехніка". - 2012. - № 749. - С. 410-416.
3. Рахмангулов А.Н. Оценка социально-экономического потенциала региона для размещения объектов логистической инфраструктуры // А.Н. Рахмангулов, О.А. Копылова // Экономика региона. – 2014. – № 2. – С. 254 – 263.
4. Фрейдман О.А. Анализ логистического потенциала региона : монография / О.А. Фрейдман. – Иркутск: ИрГУПС, 2013. – 164 с.
5. Прокофьева Т.А. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект : уч. пос. // Т.А. Прокофьева, О.М. Лопаткин. – М.: РКонсульт, 2003. – 400 с.
6. Інвестиційний паспорт Сумської області. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrproject.gov.ua/sites/default/files/upload/sumi_dlya_saytu_1.pdf
7. Статистичний щорічник України за 2013 р. / за ред. О.Г. Осауленка. – К.: Державна служба статистики, 2014. – 534 с.
8. Транспорт і зв'язок України 2013: статистичний збірник / відп. за випуск О.О. Кармазіна. – К.: Державна служба статистики, 2014. – 222 с.
9. Про Стратегію регіонального розвитку Сумської області на період до 2020 року та План її реалізації на 2015-2017 роки : Рішення Сумської обласної ради шостого скликання від 09.04.2015 р. [Електронний ресурс] // Сумська обласна рада. – Режим доступу: <https://sorada.gov.ua/dokumenty-oblrady/6-sklykannja/category/117-42-session.html>

Коблянская И.И., Мищенко О.В., Вялков А.Н. Оценка логистического потенциала в стратегическом управлении развитием региона

В статье проанализированы методические подходы к оценке логистического потенциала региона и предложена авторская методика. Осуществлен сравнительный анализ уровней логистического потенциала Сумской, Харьковской и Житомирской областей. На основе полученных оценок предложены мероприятия, направленные на достижение стратегических целей развития Сумской области.

Ключевые слова: *региональная логистика, логистический потенциал региона, оценка логистического потенциала, стратегическое управление развитием региона*

Koblianska I., Mishchenko O., Vialkov A. Assessment of logistic potential in the strategic management of region development

The article analyzes the methodical approaches to the region logistic potential assessment. As a result, the author's approach is proposed. The comparative analysis of the logistic potential levels of Sumy, Kharkiv and Zhytomyr regions is done. The measures, aimed to achieve the strategic goals of Sumy region are proposed.

Keywords: *regional logistics, region logistic potential, assessment of logistic potential, strategic management of region development*

Дата надходження до редакції: 16.03.2014

Рецензент: д.е.н., професор Мішенін Є.В.