

РИЗИКИ ТА ОЧІКУВАНІ ВИГОДИ ВІД СТВОРЕННЯ В РЕГІОНІ ОПОРНОЇ МЕРЕЖІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ

Кубінський А.А., здобувач вищої освіти

*Науковий керівник: Дикань В.Л., д.е.н., професор
Український державний університет залізничного транспорту*

В умовах переходу на інноваційний шлях розвитку транспорт стає найважливішим фактором соціально-економічного зростання, що забезпечує єдність соціально-економічного простору країни, міжрегіональні та міжнародні зв'язки, підвищення ефективності використання природних ресурсів, розширення підприємництва та міжнародного співробітництва [1].

Сьогодні багато клієнтів вважають за краще здійснювати вантажні перевезення не одним видом транспорту, а кількома, при цьому користуючись послугами різних компаній. Схема мультимодальних перевезень передбачає поетапну зміну різних видів транспортних засобів під час здійснення поставок та перевезень. За допомогою цього фахівці можуть розробити найоптимальніші маршрути та вартість роботи, що не завжди можливо при здійсненні перевезень одним видом транспорту. Це є основою для створення мультимодальних логістичних центрів (МЛЦ).

Під МЛЦ розглядають багатофункціональний термінальний комплекс, що розміщується у вузлах транспортної мережі, виконує функції логістичного транспортно-розподільчого центру, що забезпечує координацію та взаємодію різних видів транспорту, виконання вантажно-розвантажувальних робіт та перевалки вантажів, короткострокове та тривале зберігання, вантажопереробку, виконання необхідних митних процедур, комплексне транспортно-експедиційне обслуговування, забезпечення доставки вантажів клієнтам за технологією «від дверей до дверей» та «точно в строк», що надає повний комплекс сервісних та комерційно-ділових послуг, включаючи виробничо-технічне, банківське, інформаційне, консалтингово-аналітичне обслуговування та інші види логістичного обслуговування

Основними передумовами становлення та успішного розвитку МЛЦ є:

- наявність великих і стабільних вантажопотоків, що проходять поблизу передбачуваного МЛЦ;
- географічна близькість та побудова взаємовідносин з великим мультимодальним транспортним вузлом;
- створення сприятливих умов початковими власниками землі, або згодом компанії, котра буде управляти, для залучення операторів, які здійснюють логістичну діяльність у межах території МЛЦ.

Мультимодальні логістичні центри є основними системоутворюючими елементами регіональних транспортно-логістичних систем (РТЛС), що забезпечують скоординовану взаємодію всіх учасників регіональної транспортно-логістичної системи, а також інтеграцію транспортних, товароматеріальних, сервісних, інформаційних та фінансових потоків [3].

В нашій країні створення складських комплексів повністю віддано до рук приватного підприємництва. Державна програма розвитку досі відсутня. Неможливість нав'язати підприємцю створення великого мультимодального центру пов'язана зі значними витратами на будівництво та тривалим періодом окупності, оскільки передбачає значні інвестиції в інфраструктуру. На рішення підприємця впливають лише запити ринку [4].

Контейнерні оператори теж зацікавлені у створенні мережі терміналів, проте поки що використовують інфраструктуру залізничного транспорту. Частка контейнерних перевезень низька, до того ж дається взнаки монополія Укрзалізниці (тарифи, матеріальна база і т. д.). Таким чином, низька частка контейнерних перевезень та високі транзитні тарифи на залізничні перевезення роблять недостатньо затребуваним створення мультимодальних центрів.

Зменшити можливі ризики під час створення мультимодальних центрів можливо шляхом реалізації принципів та форм державно-приватного партнерства. Партнерські відносини між державним і приватним секторами вважаються важливим механізмом розвитку логістичних інфраструктур, особливо в країнах з ринковою економікою, що формується. Державно-приватне партнерство виникає як поєднання державного і приватного сектору в різних вимірах, при збереженні власних характеристик, взаємної конкуренції або співпраці на ринку.

Розвиток опорної мережі МЛЦ у регіонах має такі соціально-економічні вигоди:

- створення конкурентної переваги для країни на міжнародному ринку логістичних послуг;
 - залучення транзитних потоків;
 - розвиток мережі інтермодальних центрів на території країни дозволить створити додаткове джерело доходу для держави у вигляді транзитних зборів, податкових зборів за використання транзитної інфраструктури;
 - регіональна економічна привабливість для іноземних інвестицій;
 - активізація розвитку багатьох галузей промисловості регіону;
- вирішення проблем зайнятості населення.

Розвинена система логістичних центрів дозволяє зменшувати ланцюги поставок, оптимізувати товарні потоки, підвищувати маневреність постачання. Фактично, логістичні центри створюються для того, щоб вирішити проблему доставки вантажів від постачальника до споживача в найкоротші терміни та з найменшими фінансовими витратами [4].

Створення МЛЦ має здійснюватися на основі міжнародної кооперації із залученням інвестицій як української сторони, так і інших країн, що може забезпечувати швидке та ефективно їх створення та розвиток [2].

Оскільки регіони є найбільш зацікавленими учасниками проєктів зі створення та розвитку МЛЦ, то ініціатива створення МЛЦ має виходити насамперед з їх сторони за активної підтримки державної влади та міжнародного бізнесу.

Література.

1. Корінь М. В., Кондратюк М.В., Войтов І.В., Король К.В. Стратегічні напрями розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 70-71. С. 33-43.
2. Полякова О. М., Соломніков І.В. Передумови формування мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів в Україні. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2011. № 34. С. 217 – 222/
- Каличева Н.Є., Маслова В.О. Удосконалення транспортного обслуговування як фактор забезпечення товарних характеристик продукції. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 69. С. 128-134.
4. Дикань В.Л. Українська модель економічної системи як нова концепція розвитку національної економіки. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. Вип. 44. С. 11-17.