

УДК 338.439.02:631.57

**ЛОГІСТИЧНА ІНФРАСТРУКТУРА ЯК СКЛАДОВА ЧАСТИНА ОБ'ЄДНАННЯ  
ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ**<http://orcid.org/0000-0001-5664-2908>

**Логутова Тамара Григорівна**, д.е.н., професор, зав. кафедри інноватики та управління ДВНЗ «Приазовський державний технічний університет» МОН України, м. Маріуполь, logutova\_t\_g@pstu.edu, +380677767227

**Полторацький Микола Михайлович**, аспірант кафедри інноватики та управління ДВНЗ «Приазовський державний технічний університет»; заступник голови з економіки ДП «АМПУ», м. Київ <http://orcid.org/0000-0002-3996-1891>

**Tamara Logutova**, Head of the Department of Innovation and Management, Dr.Sc, Professor, Pryazovskyi state technical university (PSTU), m. Mariupol

**Poltoratsky Mykola Mykhaylovych**, Postgraduate Department of Innovation and Management, Pryazovskyi State Technical University; Deputy Chairman of the economics of the state enterprise "Ukrainian Sea Ports Authority", m. Kyiv.

*Logutova T. G., Poltoratskiy M. M. Logistic infrastructure, as a component of the association of industrial enterprises.*

*In the article the author considered a list of the largest industrial associations with an expanded logistics infrastructure, highlighted important aspects of the development and improvement of the logistics infrastructure of the holding (the amount of assets of the company or individual logistics system components, development of long-term comprehensive plan to improve logistics routes, flows, the formation of the key planned technical, informational and financial performance of the logistics system, taking into account the specifics of the production, monitoring and accounting for changes in state legislation logistic sphere or regulatory documentation; introduction of innovative technical and economic means to improve the existing logistics infrastructure of the holding), the authors analyzed the signs of the classification of logistical flows (substantial meaning, branch origin, nature of implementation, purpose, fulfillment of obligations in the process of exchange, the nature of market commodity exchange transactions); the structure of the state strategic infrastructure was considered according to the main types of transport (mainline lines, hydraulic structures, port infrastructure facilities, highways, aerodromes and airfield facilities); the characteristic tendencies of the modern market of logistical services of Ukraine are resulted (minimization of expenses for transportation, increase of demand, reduction of expenses of manufacturers), key aspects of an efficient logistics infrastructure are formulated (multiplicativity, providing the required level of cargo carrying capacity, meeting customer needs, efficient service cost, ensuring the use of new modes of transport), problematic moments of modern logistics systems in industrial associations are formed (lack of priority of development of the logistics system in the company, lack of sufficient level of financing of the content and development of the system, the presence of a factor of inconsistency in business processes, low level of technical and information development of the system), list of leading logistics public transport-forwarding and international logistics companies was given.*

*Логутова Т. Г., Полторацький М. М. Логістична інфраструктура як складова частина об'єднання промислових підприємств.*

*У статті розглянуто перелік найбільш потужених промислових об'єднань з розширеною логістичною інфраструктурою, виділені важливі аспекти розвитку та покращення системи логістичної інфраструктури холдингу (кількість активів компанії або окремих логістичних компонентів системи; розробка перспективного комплексного плану покращення логістичних шляхів, потоків; формування ключових планових технічних, інформаційних та фінансових показників розвитку логістичної системи з урахуванням специфіки виробництва; моніторинг та врахування змін у державному законодавстві логістичної сфери або нормативній документації; впровадження інноваційних техніко-економічних засобів покращення діючої функціональної логістичної інфраструктури холдингу), проаналізовано ознаки класифікації логістичних потоків (субстанційний зміст, галузеве походження, характер реалізації, цільове призначення, виконання зобов'язань в процесі обміну, характер ринкових товарообмінних операцій), розглянуто структуру державної стратегічної інфраструктури відповідно основним видам транспорту (магістральні залізничні лінії, гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури, автомобільні дороги, аеродроми та аеродромні об'єкти), наведені характерні тенденції сучасного ринку логістичних послуг України (мінімізація витрат транспортування, підвищення попиту, зниження витрат виробників), сформульовані ключові аспекти ефективної логістичної інфраструктури (мультиплікаційність, забезпечення потрібного рівня пропускної спроможності перевезень вантажів, задоволення потреб клієнтів, ефективна вартість послуг, забезпечення використання новітніх видів транспорту), сформовані «вузькі міста» сучасних логістичних систем на промислових об'єднаннях (відсутність пріоритету розвитку логістичної системи в компанії, відсутність достатнього рівня фінансування утримання та розвитку системи, наявність фактору неузгодженості бізнес-процесів, низький рівень технічного та інформаційного розвитку системи), наведено перелік провідних логістичних державних транспортно-експедиторських та міжнародних логістичних компаній.*

*Логутова Т. Г., Полторацкий Н. М. Логистическая инфраструктура как составляющая часть объединения промышленных предприятий.*

*В статье рассмотрен перечень наиболее крупных промышленных объединений с расширенной логистической инфраструктурой, выделены важные аспекты развития и улучшения системы логистической инфраструктуры холдинга (количество активов компании или отдельных логистических компонентов системы; разработка перспективного комплексного плана улучшения логистических путей, потоков; формирование ключевых плановых технических, информационных и финансовых показателей развития логистической системы с учетом специфики производства; мониторинг и учет изменений в государственном законодательстве логистической сферы или нормативной документации; внедрение инновационных технико-экономических средств улучшения действующей функциональной логистической инфраструктуры холдинга), проанализированы признаки классификации логистических потоков (субстанциальный смысл, отраслевое происхождение, характер реализации, целевое назначение, выполнение обязательств в процессе обмена, характер рыночных товарообменных операций), рассмотрена структура государственной стратегической инфраструктуры соответственно основным видам транспорта (магистральные железнодорожные линии, гидротехнические сооружения, объекты портовой инфраструктуры, автомобильные дороги, аэродромы и аэродромные объекты), приведены характерные тенденции современного рынка логистических услуг Украины (минимизация расходов на транспортировку, повышение спроса, снижение затрат производителей), сформулированы ключевые аспекты эффективной логистической инфраструктуры (мультипликационность, обеспечение нужного уровня пропускной способности перевозок грузов, удовлетворение потребностей клиентов, эффективная стоимость услуг, обеспечение использования новейших видов транспорта), сформированы «узкие места» современных логистических систем на промышленных объединениях (отсутствие приоритета развития логистической системы в компании, отсутствие достаточного уровня финансирования содержания и развития системы, наличие фактора несогласованности бизнес-процессов, низкий уровень технического и информационного развития системы), приведен перечень ведущих логистических государственных транспортно-экспедиторских и международных логистических компаний.*

**Постановка проблеми.** На сучасному етапі розвитку промисловості України, при наявності необхідності зростання рівня конкурентоспроможності промислових підприємств та їх об'єднань, логістична інфраструктура є ключовим необхідним елементом при короткостроковому та довгостроковому стратегічному плануванні відповідно європейським та світовим тенденціям.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Питанням розробки та впровадження ефективної логістичної інфраструктури на теоретичному та практичному рівні присвячені наукові розробки українських та зарубіжних науковців, а саме: Б.О. Анікіна, Д.Дж. Бауерсока, О.С. Бондаренка, А.М. Гаджинського, Д.Дж. Клосса, А.О. Коломійцевої, Т.Г. Логутової, Л.Б. Міротіна, Ю.В. Пономарьової, Д. Уотреса та інших.

**Мета статті** – дослідження логістичної інфраструктури як ефективної складової частини об'єднання промислових підприємств.

**Виклад основного матеріалу.** На сьогодні серед промислових об'єднань України можна виділити такі найбільш потужні та з достатньо розвиненою логістичною інфраструктурою, а саме: ТОВ «МЕТІНВЕСТ ХОЛДІНГ» (м. Київ), компанія «ДТЕК» (м. Київ), ДП НАЕК «Енергоатом» (м. Київ), ПАТ «Укртрансгаз» (м. Київ), корпорація «ІСД» (м. Київ), ТОВ «ПРОМГАЗІНВЕСТ» (м. Київ), ТОВ «Інтерпайп Україна» (м. Дніпро).

Керівництво кожного із зазначених промислових об'єднань, які мають розширену складну логістичну інфраструктуру, постійно шукає шляхи покращення та модернізації логістичних путей з метою зниження як капітальних, так і поточних витрат. Інвестування в логістичну інфраструктуру в більшості випадків є ключовою та місткою строкою фінансових планів великих промислових об'єднань та потребує постійного аналізу та моніторингу.

Слід зазначити, що логістична інфраструктура всередині промислового об'єднання тісно пов'язана з розвитком та технічним рівнем логістичної інфраструктури регіону та країни. Це, на думку автора роботи, елементи однієї складної комплексної системи, яка повинна постійно оновлюватися та наповнюватися активними елементами та міцними зв'язками. Розташування об'єктів логістичної інфраструктури безпосередньо впливає на рівень витрат перевезень вантажів, що є частиною собівартості готової продукції підприємства (іноді досягає 30%).

При розробці ефективної логістичної інфраструктури в рамках холдингу необхідно враховувати такі важливі аспекти розвитку та покращення системи (див. рис. 1).

Автор роботи згоден із думкою [1, С. 52], що транспортна логістична інфраструктура відображає сукупність транспортних шляхів, видів транспорту та допоміжного обладнання, які знаходяться в межах (внутрішня) і за межами (зовнішня) підприємства. Вони спрямовані на безпосереднє обслуговування транспортних шляхів і пунктів. Слабо розвинена транспортна інфраструктура знижує активність логістичної системи, призупиняє виконання необхідних логістичних функцій, та, в результаті, сповільнює рух технічних та фінансових потоків.

У науковій літературі існує декілька ознак, але найбільш впорядкована класифікація логістичних потоків представлена у [2, С. 179]: субстанційний зміст, галузеве походження, характер реалізації, цільове призначення, виконання зобов'язань в процесі обміну, характер ринкових товарообмінних операцій. Розширена класифікація вказує на широкість та комплексність логістичної інфраструктури великого промислового об'єднання.

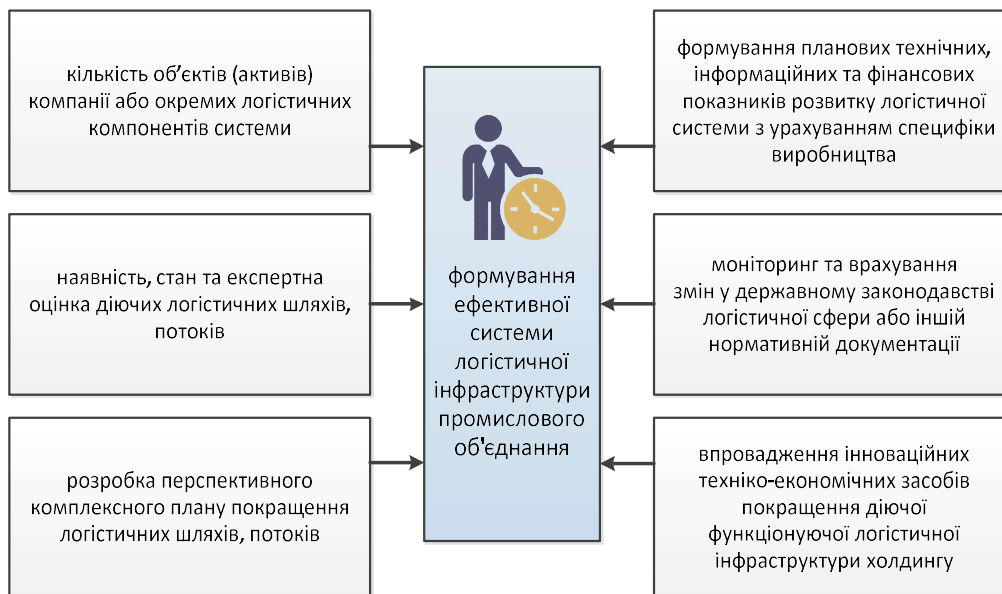


Рис. 1. – Ключові аспекти розвитку системи логістичної інфраструктури холдингу  
Джерело: авторська розробка

Балансування інтересів влади та бізнесу, особливо в умовах вирішення питань транспортного комплексу, спостерігається в Україні практично на протязі усього періоду незалежності країни. Зовнішня логістична інфраструктура представлена, в першу чергу, *державною стратегічною інфраструктурою*, що формує основну її частину та є характерною складовою кожного з видів транспорту, наприклад:

- *в залізничному транспорті* – магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень;
- *в морському транспорті* – гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування;
- *в автомобільному транспорті* – автомобільні дороги загального користування;
- *в авіаційному транспорті* – аеродроми та аеродромні об'єкти.

Представлена стратегічна інфраструктура є ресурсоемною та потребує суттєвих коштів на її утримання та розвиток, що в умовах низької ефективності державного сектору економіки через значну зарегульованість процесів призводить до уповільненого розвитку або відсутності розвитку взагалі. Саме тому приватний сектор зацікавлений у формуванні логістичних ланцюгів з постачання та збуту продукції із мінімальним залученням зовнішньої інфраструктури. Тому на підприємствах розробляються довгострокові інноваційні проекти з покращення внутрішньої інфраструктури та одночасно комплексні пропозиції взаємодії приватного бізнес-сектору з державними органами влади згідно активного розвитку зовнішньої інфраструктури.

Для сучасного ринку логістичних послуг в Україні характерними є ряд тенденцій [3]:

- мінімізація витрат, пов'язаних з транспортуванням, зберіганням, переупакуванням, митним документооборотом призводить до актуалізації менеджменту та маркетингу що, своєю чергою, призвело до підвищення попиту на логістичні послуги та складську нерухомість;
- підвищення попиту на якісні логістичні послуги;
- зниження витрат виробників за рахунок логістики та строків між етапами виробництва та споживання.

При цьому 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 [4, с. 198].

В наш час державні органи влади публічно працюють над проблемами розвитку зовнішньої (державної) логістичної інфраструктури з метою покращення її рівня й якості перевезень та залучення іноземних коштів від міжнародних інвесторів для впровадження проектів різного технічного рівня (Ukrainian Infrastructure Forum'17, Logistic UP).

Однією з ключових функцій на сучасних промислових підприємствах у складі великого холдингу є оптимізація зв'язків між активами (дивізіонами, підрозділами), які займаються різними видами полуфабрикатів або сировини, задля зниження собівартості готової продукції (приклад: чавун – сталь – прокатна продукція).

На думку автора, сучасна ефективна логістична інфраструктура повинна:

- 1) забезпечувати ефективну взаємодію всіх видів транспорту (мультиплікаційність);
- 2) забезпечувати потрібний рівень пропускної спроможності перевезень вантажів;
- 3) задовольняти потреби клієнтів у строках доставки;
- 4) володіти ефективною вартістю, зіставною з витратами на її утримання;
- 5) забезпечувати використання новітніх та модернізованих видів транспорту.

Але в сучасних логістичних системах, що сформовані під дією часу та виробничих можливостей на українських підприємствах, є також «вузькі місця», а саме:

- 1) логістична інфраструктура не є пріоритетом розвитку компанії;
- 2) відсутність достатнього рівня фінансування утримання та розвитку інфраструктури;
- 3) наявність фактору неузгодженості бізнес-процесів всередині компанії;
- 4) низький рівень технічного та інформаційного розвитку.

Автор згоден із думкою [5], що оптимальна логістична інфраструктура підприємства є системою, яка регулює структуру і швидкість матеріальних і нематеріальних потоків, виходячи з критеріїв ефективності функціонування підприємства. Формування ефективної логістичної інфраструктури має ґрунтуватись на застосуванні таких підходів, що враховують сучасний стан інфраструктури, наявні проблеми і необхідність оптимізації сукупних витрат підприємства.

В завершенні роботи слід відмітити, що сучасні промислові об'єднання задля зовнішніх перевезень користуються послугами провідних логістичних (транспортно-експедиторських) компаній, які на українському ринку представлені як представниками державного сектору, так і приватними фірмами (з українським та іноземним капіталом), найбільшими серед них є наступні: ПАТ «Укрзалізниця» (найбільші вантажні перевезення в Україні), компанія «УВК» (логістичний 3PL-оператор), компанія «ПАН ЛОГІСТИК» та інші.

Перелік найбільших міжнародних логістичних компаній досить розширений, але окремі з них виконують роль «світових перевізників» вже багато років, та мають перспективи розширити свою діяльність на український ринок, а саме: DHL Logistics (Німеччина, дохід у 2014 р. 37,5 млн. дол. США), Kuehne & Nagel (Швейцарія, 23,4 млн. дол. США), DB Schenker Logistics (Німеччина, 19,0 млн. дол. США), C.H. Robinson Worldwide (США, 11,9 млн. дол. США), DSV (Данія, 8,7 млн. дол. США).

**Висновки.** У роботі автором проаналізовано провідну роль логістичної інфраструктури промислового холдингу та розглянуто види її класифікації згідно різним організаційно-економічним ознакам.

Виділено основні аспекти розвитку та покращення системи логістичної інфраструктури, серед яких: кількість ключових взаємопов'язаних об'єктів компанії; наявність, стан та експертна оцінка діючих логістичних шляхів, потоків; розробка перспективного комплексного плану покращення логістичних шляхів, потоків; формування планових технічних, інформаційних та фінансових показників розвитку логістичної системи; моніторинг змін у законодавстві логістичної сфери та впровадження інноваційних техніко-економічних засобів покращення діючої функціонуєчої логістичної інфраструктури холдингу.

Проаналізовані та окреслені «вузькі» місця діючих логістичних систем, до яких відносяться: відсутність достатнього рівня фінансування утримання та розвитку інфраструктури; наявність фактору неузгодженості бізнес-процесів всередині компанії та низький рівень технічного та інформаційного розвитку.

Сформовано елементи сучасної ефективної логістичної інфраструктури промислового об'єднання, до яких слід віднести: забезпечення ефективної взаємодії всіх видів транспорту (мультиплікаційність) холдингу; забезпечення потрібного рівня пропускної спроможності перевезень вантажів; задоволення потреб клієнтів у строках доставки; володіння ефективною

вартістю, зіставною з витратами на її утримання, та забезпечення використання новітніх та модернізованих видів транспорту.

**Список використаних джерел:**

1. Бондаренко О.С. Обґрунтування сутності логістичної інфраструктури та ролі в управлінні фінансовими потоками підприємств / О.С. Бондаренко // *Інвестиції: практика та досвід*. – 2015. – № 8. – С. 51 – 55.
2. Тарабан К.С. Теоретичні аспекти побудови логістичної інфраструктури промислового підприємства / К.С. Тарабан // *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності* : збірник наукових праць : у 2-х вип. / ПДТУ. – Маріуполь, 2013. - Вип. 2, Т. 1. - С. 177 – 182.
3. Стройко Т.В. Логістична інфраструктура як ефективний інструмент управління підприємством / Т.В. Стройко // *Ефективна економіка*, №9, 2011: [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=684>.
4. Савіна Н.Б. Інфраструктура логістичних процесів економічної діяльності / Н.Б. Савіна [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.vuzlib.su/articles/4381>.
5. Гришанович І.В. Логістична інфраструктура як ефективний інструмент управління підприємством [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=68708>.

**References:**

1. Bondarenko O.S. Obgruntuvannya sutnosti logistichnoi infrastrukturi ta roli v upravlinni finansovimi potokami pidpriemstv / O.S. Bondarenko // *Investitsii: praktika ta dosvid*. – 2015. – № 8. – P. 51 – 55.
2. Taraban K.S. Teoretichni aspekti pobudovi logistichnoii infrastrukturi promislovogo pidpriemstva / K.S. Taraban // *Teoretichni i praktichni aspekti yekonomiki ta intelektualnoi vlasnosti* : zbirnik naukovikh prats : u 2-kh vip. / PDTU. – Mariupol, 2013. - Vol. 2, T. 1. - P. 177 – 182.
3. Stroyko T.V. Logistichna infrastruktura yak yefektivniy instrument upravlinnya pidpriemstvom / T.V. Stroyko // *Yefektivna yekonomika*, №9, 2011: [Electronic resource] – Access mode: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=684>.
4. Savina N.B. Infrastruktura lohistrychnykh protsesiv ekonomichnoyi diyalnosti / N.B. Savina [Electronic resource] – Access mode: <http://www.vuzlib.su/articles/4381>.
5. Hryshanyuch I.V. Lohistrychna infrastruktura yak efektyvnyy instrument upravlinnya pidpriyemstvom [Electronic resource] – Access mode: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=68708>.

**Ключові слова:** холдинг, компанія, система, показники, витрати.

**Ключевые слова:** холдинг, компания, система, показатели, затраты.

**Keywords:** the holding company, system, economic indicators, costs.