

Взаємодія учасників ринку транспортно-логістичних послуг

Визначено зону взаємного інтересу учасників ринку транспортно-логістичних послуг, розглянуто складові транспортно-логістичної послуги. Запропоновано врахування інтересів інвесторів і клієнтів транспортно-логістичного центру на основі моделі оцінки інвестиційного проекту.

Ключові слова: транспортно-логістична послуга, транспортно-логістичний центр, інтерес, інвестиційний проект.

В умовах розширення зовнішньоекономічних зв'язків і збільшення обсягів міжнародних перевезень визначальним напрямом транспортної політики країни стає інтеграція до європейської транспортної мережі. Принципового значення при цьому набуває надання якісних транспортно-логістичних послуг, створення транспортно-логістичних центрів (ТЛЦ). Однак формування ТЛЦ є досить складним процесом, який потребує чіткого розуміння складових транспортно-логістичної послуги, її вартості, а також урахування інтересів учасників ринку цих послуг.

Проблемам розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, розвитку ринку транспортно-логістичних послуг приділяють увагу як науковці, так і практики, більшість з яких спирається на позитивний досвід зарубіжних країн. Серед українських науковців різноманітні аспекти створення ТЛЦ в Україні досліджували Є. В. Крикавський [1], Р. Р. Ларіна [2], С. М. Боняр [3], О. М. Полякова [4]. Багато публікацій російських вчених, які зосереджували увагу на організаційній структурі ТЛЦ – В. М. Никитинський [5], Т. А. Прокоф'єва [6]. Однак достатньо питань залишилося поза увагою і потребують додаткового висвітлення, зокрема питання узгодження інтересів суб'єктів ринку, які є учасниками інвестиційного процесу зі створення ТЛЦ.

Мета статті – розкрити взаємодію учасників ринку транспортно-логістичних послуг через урахування їх інтересів.

Принциповою особливістю попиту на транспортно-логістичні послуги є його вторинність щодо попиту на продукцію інших галузей. Вторинність ринку транспортно-логістичного обслуговування (ТЛО) передбачає його залежність від ринків виробництва і споживання. Це означає, що зміна попиту в сфері обігу призводить до зміни попиту на ТЛО. Фактично ТЛО виступає як інструмент поєднання пропозиції і попиту на ринку. З позицій транспортування ТЛО є процесом переміщення вантажів з однієї сфери в іншу з наданням транспортно-логістичних послуг для задоволення попиту, що має місце на транспортному ринку. Умовою створення і ефективного функціонування системи ТЛО є зацікавленість у ній усіх учасників ринку: виробників, споживачів, експедиторів, перевізників та ін.

Формуючи ринок транспортно-логістичних послуг, необхідно виділити ринкову зону обслуговування (географічні межі ринку), склад клієнтури та продавців, бар'єри виходу на ринок (економічні, інформаційні, організаційні), стан конкурентного середовища. Саме ці параметри характеризують конкретні ринки ТЛО.

Виходячи з проблематики дослідження, акцентуємо увагу на взаємодії клієнтури і продавців (постачальників транспортно-логістичних послуг). Покупцями транспортно-логістичних послуг виступають юридичні та фізичні особи – вантажовідправники та вантажоодержувачі, які укладають угоду з організаціями, зокрема транспортно-логістичними центрами, які виконують ТЛЮ.

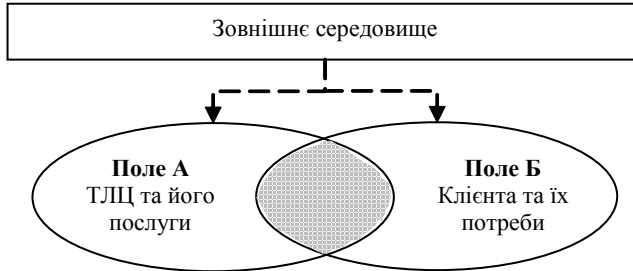


Рис. 1 Схема взаємодії ТЛЦ та його клієнта

Для аналізу взаємодії клієнта і транспортно-логістичного центру (ТЛЦ) необхідно виявити сфери взаємного інтересу між ними (рис. 1).

Поле А на рис. 1 включає в себе ТЛЦ та його транспортно-логістичні послуги. У ширшому розумінні це може бути вся транспортно-логістична інфраструктура регіону. Поле Б

відображає інтереси і потреби клієнта. Заштрихована ділянка – зона взаємного інтересу, яка постійно змінюється як під впливом внутрішніх чинників об'єктів А і Б, так і під впливом зовнішнього середовища.

Транспортно-логістична послуга включає чотири складові, що мають власні характеристики, які дозволяють у різних сполученнях одержати необхідну номенклатуру послуг, спрямованих на задоволення потреб клієнта, а саме:

- процес, вид діяльності;
- матеріально-речова частина;
- об'єкт, на який спрямована послуга;
- організаційно-економічна частина.

Транспортно-логістична послуга і транзитна послуга тісно переплітаються між собою, оскільки мають багато спільних операцій. Однак поняття «транспортно-логістичної послуги» є дещо ширшим, оскільки може спрямовуватися не тільки на транзитні потоки, але й на внутрішні вантажопотоки. Перша складова транспортно-логістичної послуги «Процес» включає послідовність транспортно-логістичних операцій, які здійснюються з вантажем. У попередній статті одного з авторів [7] розкрита технологія створення транзитної послуги на основі процесного підходу, яку доцільно взяти за основу при розгляді процесу створення транспортно-логістичної послуги.

Матеріально-речова складова включає комплекс технічних засобів, необхідних для її надання, тобто технічні засоби ТЛЮ.

Умовою створення транспортно-логістичної послуги є необхідність задоволення певних потреб клієнта, пов'язаних із різними сферами діяльності ТЛЦ. У процесі надання послуги здійснюється вплив на об'єкт (вантаж, інформація і т. п.) з метою одержання результату, необхідного клієнтові.

Для передачі послуги покупцеві потрібно виконати певні дії або операції, кожна з яких має такі риси, як початок, продовження і завершення. Отже, сутність виконання послуги проявляється у виконанні процесів, що формують послугу, яка складається з однієї або декількох операцій. Організаційно-економічна частина включає в себе діяльність постачальника послуг з вибору характеру взаємодії матеріально-речової і процесної частини з метою найповнішого задоволення потреб клієнта.

Отже, на основі викладеного матеріалу можна стверджувати, що в загальному вигляді на ринку транспортно-логістичних послуг зустрічається дві категорії учасників: множина клієнтів, які потребують певних логістичних послуг, і множина постачальників цих послуг. Відносини між ними здійснюються на договірній основі. Очевидно, що взаємодія між ними може бути досягнута при умові створення балансу між інтересами цих множин [8, с. 34].

Пошук умов узгодженості інтересів двох груп суб'єктів ринку транспортно-логістичних послуг слід починати з постачальників, тобто ТЛЦ, який в контексті даного дослідження розглядається як економічна організація, яку необхідно створити. Створення будь-якої економічної організації передбачає, перш за все, вкладання в неї певних коштів, інвестиційних ресурсів. Як відомо, інвестор приймає позитивне рішення при виконанні таких вимог: 1) вкладені кошти повернуться; 2) кошти повернуться в прийнятні терміни; 3) повернуться з прийнятною нормою прибутку; 4) ймовірність виконання перших трьох вимог достатньо висока, або ризик їх невиконання мінімальний.

Формалізовано вимоги інвестора виражаються одним з найпоширеніших критеріїв ефективності інвестиційних проектів, а саме – чистою поточною вартістю (NPV) проекту, що визначається за формулою:

$$NPV = -I + \sum_{i=1}^n \frac{CF_i}{(1+r)^i}$$

де I – інвестиційні витрати;
 CF_i – чистий грошовий потік в i -му періоді;
 i – номер періоду реалізації проекту ($i=1, \dots, n$);
 r – норма дисконтування.

Враховуючи цей критерій, інвестор приймає позитивне інвестиційне рішення, якщо $NPV \geq 0$. Це означає, що при виконанні цього співвідношення інвестор повертає вкладені кошти у прийнятні для нього терміни, одержує прибуток, який задовольняє його при прийнятому рівні ризику. Останнє знаходить своє відображення в нормі дисконтування чистих грошових потоків, що в економічному сенсі є прийнятною нормою прибутковості для інвестора. Таким чином, інтереси інвестора будуть враховані, якщо доходи від створеного ним об'єкта інвестування забезпечують виконання умови $NPV \geq 0$.

Чисті грошові потоки визначаються як різниця між виручкою від реалізації (надання) послуг ТЛЦ та його операційними і фінансовими витратами. Отже, визначальним чинником ефективності створення ТЛЦ є очікуване надходження грошових доходів від клієнтів, що залежить від їх зацікавленості в одержанні такої послуги. З економічної точки зору це може бути досягнуто тоді, коли клієнт буде отримувати додатковий прибуток, отриманий за рахунок ТЛЮ. Факторами збільшення прибутку клієнта від використання ТЛЦ є: економія транспортних витрат, скорочення страхових запасів замовника, що приводить до економії обігових коштів та вивільнення складських приміщень, зниження цін (або відмова) на інші послуги, пов'язані з переміщенням вантажів.

Позначимо сумарну економію множини клієнтів ТЛЦ (або їх приріст прибутку) як $\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m \Delta P_{ij}$, де ΔP_{ij} – приріст прибутку i -го клієнта за рахунок одержання j -ї послуги; n, m – відповідно кількість клієнтів і послуг. Сумарна величина чистих грошових потоків, що одержує ТЛЦ від надання послуг, визначається як

$\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m \Delta CF_{ij}$. Якщо між цими величинами існує рівність, то клієнт ТЛЦ матиме однакові результати як при використанні транспортно-логістичної послуги, так і без неї. Розглянемо це твердження на прикладі такої ситуації. Припустимо, що використання складських приміщень ТЛЦ для зберігання товару клієнта забезпечує економію витрат на утримання власних складських приміщень у розмірі «С». Вартість утримання складського приміщення ТЛЦ складає величину «Т». Тоді вартість цієї послуги буде дорівнювати «Т» + «W», де W – очікуваний прибуток ТЛЦ. Якщо «С» = «Т» + «W», тобто вартість транспортно-логістичної послуги дорівнює економії витрат клієнта, то угода не відбудеться. Отже, для укладання угоди щодо надання транспортно-логістичної послуги необхідно виконання умови (2):

$$\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m \Delta P_{ij} > \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m \Delta CF_{ij}$$

Вище були розглянуті взаємовідносини двох учасників інвестиційного процесу, хоча в реальності їх значно більше. Так, згідно з дослідженнями М. О. Лімітовського, в інвестиційному процесі беруть участь часткові інвестори та спонсори, кредитори та гаранті, споживачі продукції проекту, постачальники та підрядники [9].

Процес узгодження інтересів учасників проекту досить складний і важко піддається формалізації. Основні вимоги, яких слід дотримуватися при вирішенні цього завдання, такі:

- активи проекту і склад його учасників формуються відповідно до цілей ініціатора проекту;
- ресурси, потрібні для реалізації проекту, повинні бути надані в обсязі, необхідному для реалізації окремих стадій проекту, в запланований термін, але не перевищувати економічно обґрунтований рівень;
- вимоги учасників проекту не повинні мати взаємовиключний характер, але кожен учасник повинен отримати очікуване;
- детальний аналіз ймовірності призупинення проекту повинен надати можливі гарантії його відновлення.

Щодо методологічного підходу до виконання цих вимог, то він, на наш погляд, повинен базуватися на аналізі грошових потоків, а в окремих випадках на опціонному підході.

Таким чином, у процесі дослідження доведено, що взаємодія учасників ринку транспортно-логістичних послуг відбувається на основі виявлення зони взаємного інтересу всіх учасників створення об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури. Узгодження їх інтересів можливе на основі аналізу поточної вартості грошових потоків, що формуються в результаті взаємовідносин учасників. Запропонована схема узгодження інтересів клієнта та власника ТЛЦ (тобто інвестора) носить загальний характер і потребує подальшої розробки. Зокрема, питання, пов'язані з розподілом економічного ефекту від створення ТЛЦ між клієнтами та інвесторами, що й буде предметом подальших досліджень авторів.

Список використаних джерел

1. Крикавский Е. В. Логистический центр – это узловой объект логистических сетей / Е. В. Крикавский // Логистика: проблемы и решения. – 2008. – №5. – С. 38-39.
2. Ларіна Р. Р. Проблеми і перспективи створення регіональних транспортно-логістичних центрів / Р. Р. Ларіна // Логістика промислових регіонів : [матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Донецьк 26-28 травня 2010 р.)]. – Донецьк : ДААТ, 2010. – С. 105-109.
3. Боняр С. М. Еволюція формування мультимодальних транспортно-логістичних центрів / С. М. Боняр, Я. Р. Корнійко // Інвестиції: практика та досвід. – 2012. – №7. – С. 71-72.
4. Полякова О. М. Методологічні основи формування і розвитку мережі регіональних логістичних центрів в Україні / О. М. Полякова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – №30. – С. 28-32.
5. Никитинский В. Н. Актуальные проблемы создания региональных логистических центров / В. Н. Никитинский // Логистика сегодня. – 2005. – №1. – С. 21-27.
6. 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.
7. Лифар В. В. Технологія створення транзитної послуги на основі процесного підходу / В. В. Лифар // Регіональна економіка. – 2012. – №1. – С. 228-237.
8. Иванов А. Социально-экономическая эффективность создания логистического центра в регионе / А. Иванов // Социальная политика и социальное партнерство. – 2011. – №1. – С.33-36.
9. Лимитовский М. А. Инвестиционные решения на развивающихся рынках : [учеб.-практ. пособие] / М. А. Лимитовский. – 5-е изд., перераб. и доп. – М. : Изд-во Юрайт, 2011. – 486 с.

Лыфарь В. В., Возіанов В. В. Взаимодействие участников рынка транспортно-логистических услуг.

Определена зона взаимного интереса участников рынка транспортно-логистических услуг, рассмотрены составляющие транспортно-логистической услуги. Предложен учет интересов инвесторов и клиентов транспортно-логистического центра на основе модели оценки инвестиционного проекта.

Ключевые слова: транспортно-логистическая услуга, транспортно-логистический центр, интерес, инвестиционный проект.

Lyfar V. V., Voziyarov V. V. The Interaction of Transport-Logistical Markets' Participants.

The zone of mutual interests of the transport-logistical markets' participants was determined and the components of transport-logistical service were considered. The interests' accounting of transport-logistical center investors and clients based on the estimating model of investment project was offered.

Key words: transport-logistical service, transport-logistical center, interest, investment project.

Надійшло 19.10.2012 р.