

УДК 339.1+338.4

Л. Г. ХАРСУН,
кандидат економічних наук,
доцент кафедри торговельного підприємництва і логістики

ЛОГІСТИЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ТОВАРОПОТОКІВ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА КРАЇНАМИ ЄС

Досліджено систему логістичного обслуговування товаропотоків між Україною та країнами ЄС. Запропоновано підхід до визначення запитуваних параметрів логістичного сервісу зовнішньоторговельних відносин нашої держави з країнами ЄС для їх порівняння з фактичними, що дозволяє окреслити перспективи його розвитку.

Ключові слова: товаропотік, зовнішньоторговельний товаропотік, логістичне обслуговування, інтегрована логістична система, запитувані параметри, логістичний оператор, логістичні послуги.

L. G. KHARSUN,
Cand. of Econ. Sci.,
Assoc. Professor of the Chair of Trading Business and Logistics

LOGISTIC SERVICE OF COMMODITY FLOWS BETWEEN UKRAINE AND COUNTRIES OF THE EU

The system of logistic services of commodity flows between Ukraine and countries of the EU is studied. Some approach to the definition of requested parameters of the logistic service of the foreign trade relations of our country with countries of the EU is proposed for their comparison with the real ones, which allows one to outline the perspectives of its development.

Keywords: commodity flow, foreign-trade commodity flow, logistic services, integrated logistic system, requested parameters, logistic operator.

Постановка проблеми. Сучасне світове господарство характеризується загостренням конкурентної боротьби за ринки збуту, зміною векторів міжнародних інтеграційних процесів, інтенсифікацією пошуку новітніх, більш ефективних способів підвищення конкурентоспроможності не тільки товарів і послуг, але й окремих країн і регіонів. Своєрідним лакмусовим папірцем таких глобальних (нерідко політично зумовлених) тенденцій є торговельні відносини.

Для України актуалізація питань розширення зовнішньоторговельних зв'язків і пошуку резервів підвищення їх ефективності значною мірою зумовлена посиленням європейської спрямованості вітчизняної зовнішньоекономічної політики. Практичним підтвердженням цього факту є розширення товаропотоків між Україною та країнами ЄС, яке виводить на перший план потребу в їх логістичному обслуговуванні, якість якого, у свою чергу, виступає істотним фактором досягнення додаткових конкурентних переваг експортної та імпоротної продукції.

Аналіз наукових досліджень і публікацій. Сьогодні проблеми реалізації та розвитку зовнішньоторговельних відносин між Україною та країнами ЄС є предметом численних наукових і практичних дискусій, широких обговорень. Доступними для загалу

Харсун Людмила Григорівна (Kharsun Lyudmyla Grygorivna) – e-mail: ludmilaharsun@rambler.ru.

лу є також аналітичні матеріали державних і громадських організацій, експертні оцінки з даної проблематики. При цьому в контексті логістичного сервісу українського товарного експорту (імпорту) до (з) країн ЄС, здебільшого, досліджуються окремі функціональні напрями логістичного забезпечення зовнішньоторговельних операцій (насамперед, пов'язані з доставкою вантажів). Це, наприклад, праці В.В. Брагінського, О.М. Дороховського, Л.В. Костюченко, В.І. Сергєєва, С.В. Савенко, Я.Б. Олійника, І.Г. Смирнова і багатьох інших. Тим часом відчувається потреба у комплексному висвітленні проблем логістичного обслуговування експортно-імпортних вантажопотоків України з країнами ЄС.

Отже, **мета статті** – дослідити економічну природу і структуру системи логістичного обслуговування зовнішньоторговельних товаропотоків країни, проаналізувати сучасний стан логістичного сервісу експорту та імпорту товарів між Україною та країнами ЄС, визначити перспективні напрями його розвитку.

Для досягнення окресленої мети було поставлено такі основні завдання:

- ідентифікувати структурні елементи системи логістичного обслуговування товаропотоків між Україною та країнами ЄС;
- виявити запитувані параметри комплексу логістичного сервісу експортно-імпортних потоків товарів України з країнами ЄС;
- дати кількісно-якісну оцінку сучасному стану логістичної підтримки зовнішньоторговельних відносин України з країнами ЄС;
- визначити основні напрями оптимізації логістичного обслуговування товаропотоків між Україною та країнами ЄС.

Виклад основного матеріалу. Застосування логістичних методів і прийомів в управлінні товаропотоками дозволяє досягти цілого ряду переваг у якості задоволення потреб клієнтів та істотної економії витрат товаропросування. Як показує досвід розвинутих країн, використання елементів системи логістичного обслуговування товаропотоків дає можливість знизити загальні логістичні витрати (майже на 12–35%), транспортні витрати (на 7–20%), витрати на вантажно-розвантажувальні роботи і збереження матеріального потоку (на 15–30%), а також прискорити швидкість обороту матеріальних ресурсів (на 20–40%) і скоротити їх запаси (на 50–200%) [1, с. 845]. Ще вищим є потенціал економії логістичних витрат у процесі реалізації операцій з переміщення товарів у міжнародному сполученні, які самі по собі є більш складними і капіталомісткими: за різними оцінками, витрати з обслуговування транскордонних товаропотоків більш як утричі перевищують аналогічні витрати на внутрішньому ринку і складають 25–35% вартості експортно-імпортної продукції.

Логістичне обслуговування зовнішньоторговельних зв'язків окремої країни являє собою комплексне управління транскордонними товаропотоками від моменту їх зародження до моменту доставки продукту кінцевому споживачеві та передбачає планування, організацію, реалізацію і контроль операцій з транспортування, складування, митного очищення, дистрибуції та розподілу, а також з обміну документами, інформацією та фінансовими активами.

Логістичне забезпечення торговельних відносин між країнами або регіонами вимагає високого рівня сумісності їх логістичних систем, тобто технологічної, технічної, правової та організаційно-економічної координації та взаємодії між усіма їх функціональними ланками. Інакше кажучи, йдеться про потребу у створенні міжнародних інтегрованих логістичних систем. За функціональною ознакою такі системи повинні охоплювати транспортну (підприємства вантажного транспорту, вантажні

термінали), логістично-сервісну (логістичних посередників – зокрема, експедиторів, дистриб'юторів, сервісні підприємства), логістично-розподільчу (логістичні центри, центри товаророзподілу і оптової торгівлі, товарні та митні склади, термінальні комплекси) та допоміжні підсистеми (в тому числі інформаційну, фінансову, науково-технічну, кадрову і нормативно-правову), а також охоронні та страхові фірми, підприємства зв'язку, заклади сертифікації, ліцензування і стандартизації (рис. 1).

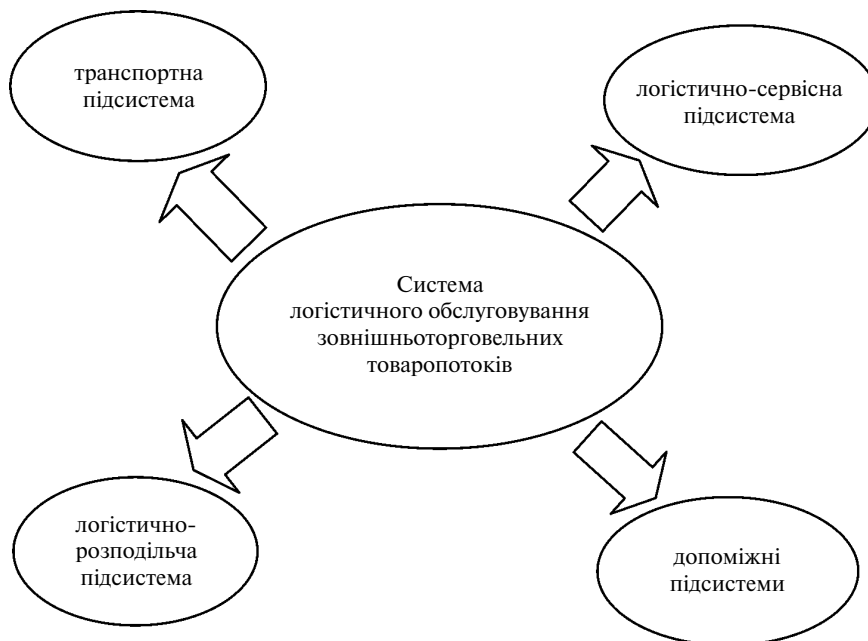


Рис. 1. Структура системи логістичного обслуговування зовнішньоторговельних товаропотоків

Складено автором.

Для України особливо нагальною є потреба у розбудові та розвитку інтегрованої логістичної системи з країнами ЄС, основним призначенням якої має бути забезпечення ефективних експортних та імпортних поставок продукції в рамках торгівлі з даним регіоном. Саме на розвиток зовнішньоторговельних відносин з країнами ЄС переважно має бути спрямований транспортно-логістичний потенціал України, який більшістю експертів оцінюється у 30–35% ВВП (у грошовому вираженні – 31,8–37,1 млрд. дол.). При цьому основний акцент слід зробити на оптимізації витрат із транспортування вантажів (на які припадає близько 70% усіх логістичних витрат), на складському зберіганні (відповідно, 2,5 млрд. дол.) і на управлінні логістичними потоками (0,5 млрд. дол., або близько 5%) [2]. Результатом функціонування ефективної системи логістичного обслуговування торгівлі між Україною та ЄС може бути підвищення конкурентоспроможності вітчизняного експорту і рівня доступності товарів, імпортованих з європейських країн, за рахунок протиставлення інфляційним процесам, зумовленим сьогодні переважно коливаннями валютних курсів, скорочення логістичних витрат.

Відправною точкою у дослідженні системи логістичного обслуговування товаропотоків між Україною та країнами ЄС повинен стати аналіз параметрів зовнішньої торгівлі, яка об'єктивно зумовлює необхідність і визначає характер взаємодії вітчизняної та європейської логістичних систем. По суті, такий аналіз покликаний встановити їх основні запитувані параметри (рис. 2).

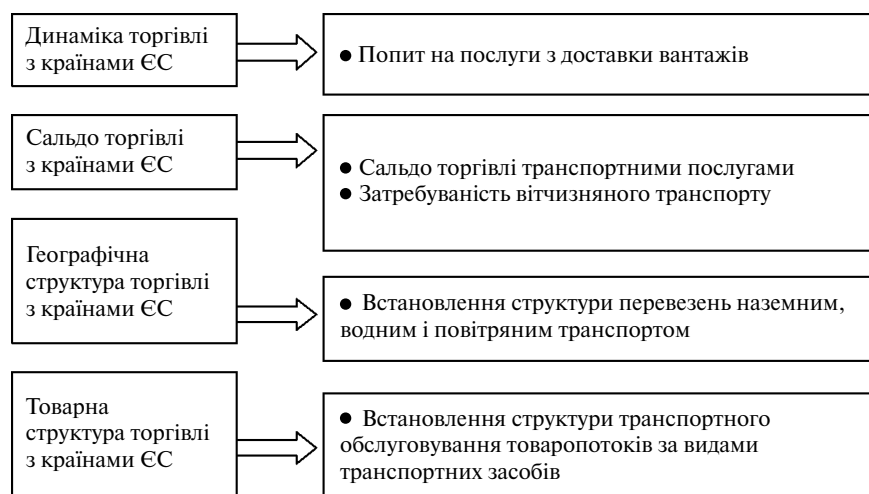


Рис. 2. Визначення запитуваних параметрів системи транспортного обслуговування зовнішньоторговельних товаропотоків між Україною та країнами ЄС

Складено автором.

Наприклад, можна визначити параметри транспортного обслуговування експортних та імпорتنних товаропотоків на основі транспортних характеристик зовнішньої торгівлі України з країнами ЄС. Так, обсяги й динаміка відповідних зовнішньоторговельних операцій можуть свідчити про місткість сегмента вітчизняного ринку транспортних послуг, орієнтованого на міжнародні вантажні перевезення в даному напрямку. У свою чергу, аналіз їх географічної та товарної структур дає можливість встановити необхідне співвідношення всіх видів транспорту у транспортному забезпеченні експорту та імпорту до (з) країн ЄС та інші його якісні параметри.

Про постійне підвищення попиту на вантажні перевезення у напрямку країн ЄС свідчить зростання зовнішньоторговельного обороту України з країнами ЄС до 2014 р., коли він становив 44,6 млрд. дол., що є майже на 13% меншим порівняно із 2013 р. У 2015 р. негативна динаміка зовнішньої торгівлі з країнами ЄС зберігається: за I півріччя 2015 р. експорт товарів з України становив 6062,8 млн. дол., тобто зменшився порівняно з I півріччям 2014 р. на 35,6% (або на 3356,2 млн. дол.), а імпорт – відповідно, 7389,9 млн. дол. і на 25,7% (або на 2557,4 млн. дол.) * (рис. 3).

Істотну роль для визначення запитуваних параметрів транспортного обслуговування зовнішньоторговельних відносин України з країнами ЄС відіграє також аналіз співвідношення експорту та імпорту товарів. Так, відмітною рисою зовнішньоторговельних зв'язків нашої держави з країнами ЄС є від'ємне сальдо торгівлі, хоча в динаміці має місце скорочення імпорту. Переважання обсягів імпорту товарів над їх експортом зумовлює і дисбаланс у зовнішній торгівлі транспортними послугами з країнами ЄС, тому в Україні імпорт транспортних послуг потенційно переважає над їх експортом. Це пояснюється тим, що, як правило, вивезення вітчизняних товарів за кордон здійснюється вітчизняними перевізниками, а забезпечення імпорتنних поставок, здебільшого, супроводжується також імпортом транспортних послуг. Але фактично спостерігається протилежна ситуація, коли Україна є нетто-експортером транспортних послуг до країн ЄС: у 2014 р. вона экс-

* Зовнішня торгівля України товарами з країнами ЄС / Держстат України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

портувала до ЄС транспортні послуги на суму 1,8 млрд. дол., а імпортувала – відповідно, на суму 0,7 млрд. дол.

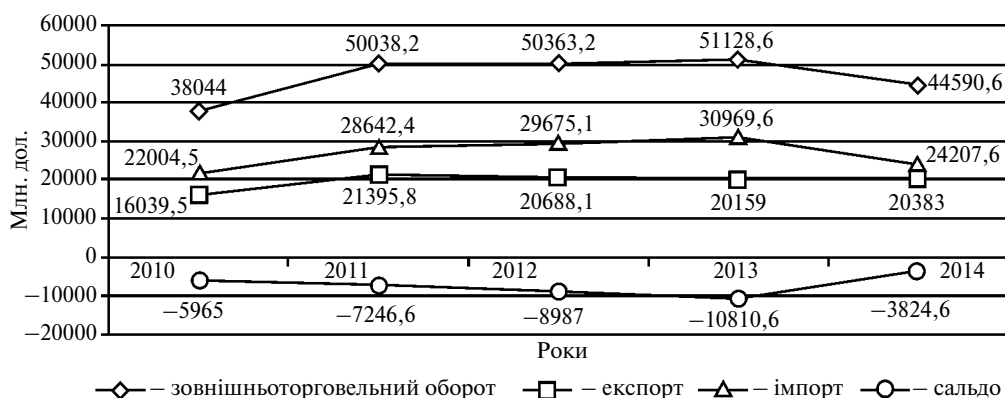


Рис. 3. Динаміка зовнішньої торгівлі України з країнами ЄС у 2010–2014 рр.

Складено автором за даними: Зовнішня торгівля України товарами з країнами ЄС / Держстат України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

Тим самим важливо підкреслити збільшення питомої ваги країн ЄС у структурі зовнішньої торгівлі України: у 2014 р. цей показник становив, відповідно, 32,7% і 42,8% вітчизняного експорту та імпорту. Це свідчить про пріоритетність орієнтації транспортно-логістичної системи нашої держави на обслуговування вантажопотоків саме у напрямку зазначеного регіону (рис. 4).

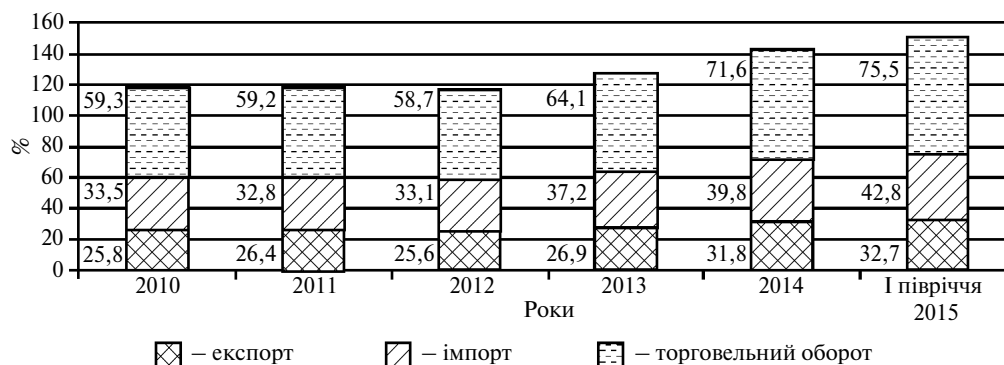


Рис. 4. Питома вага країн ЄС у зовнішній торгівлі України у 2010–2015 рр.

Складено автором за даними: Зовнішня торгівля України товарами з країнами ЄС / Держстат України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

Для деталізації запитуваних параметрів системи транспортного обслуговування товаропотоків між Україною та країнами ЄС (крім віднесення їх до внутрішньо-континентальної торгівлі, яка потенціально обслуговується автомобільним, залізничним, річковим і трубопровідним видами транспорту) можна визначити частку країн – торгових партнерів, які, наприклад, мають вихід до моря або з'єднуються з нашою країною судноплавними річками, та, відповідно, уточнити необхідні обсяги вантажоперевезень морським і річковим транспортом. За аналогією, для сухопутного сполучення значущим критерієм є віддаленість основних постачальників імпортової продукції та ринків збуту для вітчизняного експорту.

Більш повне уявлення про можливості участі кожного з видів транспорту у перевезеннях експортних та імпорتنних товарів між Україною та країнами ЄС дає аналіз їх товарної структури (табл.).

**Основні товарні групи товарного експорту та імпорту України
з країнами ЄС у 2014 р. ***

Експорт			Імпорт		
групи товарів	обсяг (млн. дол.)	частка (%)	групи товарів	обсяг (млн. дол.)	частка (%)
(72) чорні метали	3890,2	22,9	(27) мінеральне паливо, нафта і продукти її перегонки	3793,0	18
(10) зернові культури	1805,4	10,6	(84) ядерні реактори, котли, машини	2278,0	10,8
(85) електричні машини	1646,5	9,7	(30) фармацевтична продукція	1826,8	8,7
(26) руди, шлаки, зола	1582,1	9,3	(39) пластмаси, полі- мерні матеріали	1470,4	7
(27) мінеральне паливо, нафта і продукти її перегонки	1030,1	6,1	(85) електричні машини	1403,4	6,7
(12) насіння і плоди олійних культур	919,0	5,4	(87) засоби наземного транспорту (крім заліз- ничного)	1198,8	5,7
(15) жири та олії тва- ринного або рослинного походження	793,0	4,7	(48) папір і картон	744,0	3,5
(44) деревина і вироби з неї	744,8	4,4	(38) різноманітна хімічна продукція	639,9	3

* Складено автором за: Співробітництво між Україною та країнами ЄС у 2014 році : стат. зб. / Держстат України. – К., 2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

Так, товарний експорт з України до країн ЄС, здебільшого, має обслуговувати залізничним транспортом з огляду на значну питому вагу в ньому масових вантажів. У свою чергу, автомобільному транспорту, у зв'язку з його невеликою провізною здатністю, високими вартістю та якістю доставки, слід віддавати перевагу у транспортуванні деревини і виробів з неї, виробів з чорних металів і продуктів харчової промисловості.

Ввезення імпорتنих товарів до України (якщо не брати до уваги енергетичні матеріали, нафту та продукти її перегонки, які переважно доставляються трубопровідним транспортом, монополізованим державою), на нашу думку, теж має орієнтуватися на автомобільний транспорт. Поясненням цьому може слугувати той факт, що до України переважна більшість генеральних вантажів надходять саме з країн ЄС: близько 44% котлів, машин, апаратів і механічних пристроїв; понад 30% наземних транспортних засобів (крім залізничних); 32% полімерних матеріалів і пластмас; 23% їстівних плодів, горіхів і цитрусових *. Незамінними вантажні автомобілі є і в перевезеннях з даного регіону текстильних виробів, паперу та картону, а також частини продукції хімічної та пов'язаних з нею галузей промисловості.

Фактичний розподіл експорту та імпорту товарів у торгівлі України з країнами ЄС за видами транспорту демонструє високу затребуваність залізничного, автомо-

* Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2007 рік : стат. бюл. / Держстат України. – К. : ДП “Інформаційно-аналітичне агентство”, 2008. – 98 с.

більшого та морського транспорту. Тим часом в обслуговуванні імпортного товаропотоку з країн ЄС на першому місці знаходиться автомобільний транспорт.

Крім аналізу фактичних показників зовнішньої торгівлі з країнами ЄС, з метою встановлення запитуваних параметрів системи її логістичного обслуговування необхідно прогнозувати також їх перспективні значення, спираючись, наприклад, на настрої представників бізнес-середовища. Так, результати опитування, проведеного Інститутом економічних досліджень і політичних консультацій, показали підвищений інтерес серед українських підприємств-експортерів до ринків збуту країн ЄС: у період з 2013 до 2016 р. прогнозувалося збільшення з 5,7% до 15,3% частки підприємств, які очікували на зростання орієнтації їх експортної діяльності на країни Західної Європи. Спостерігалось і збільшення (до 67,1% у 2013 р. порівняно з 2012 р.) частки підприємств, які мали більш як один напрямок експорту. Реалізація експортного потенціалу України у розрізі галузей промисловості переважно за рахунок поставок продукції в європейському напрямку підтверджується також кількістю як малих, так і великих підприємств — прихильників західного вектора: 64,1% підприємств промисловості будівельних матеріалів, 62,5% підприємств важкої промисловості, 59,4% підприємств легкої та харчової промисловості, 50% підприємств деревообробної та 51,6% підприємств поліграфічної промисловості [3]. Очікувано, що такі настрої підприємств-експортерів з високою імовірністю можуть реалізуватися з початку 2016 р. у зв'язку з набранням чинності положеннями Угоди про розширену ЗВТ з ЄС.

За аналогією, на основі показників зовнішньої торгівлі України з країнами ЄС можна прогнозувати і параметри інших підсистем її логістичного обслуговування. Товарна структура експорту та імпорту свідчить, зокрема, про потребу в різних типах складських приміщень, доцільність створення і функціонування розподільчих центрів, вимоги до упаковки. Інтенсивність товаропотоків між Україною та країнами ЄС впливає на рішення про кількість учасників логістичних ланцюгів, вказує на доцільність створення логістичних центрів і оптимальне місце їх розташування. Наприклад, у процесі формування мережі логістичних центрів необхідно брати до уваги той факт, що найбільші обсяги імпортних вантажів надходять з Польщі та Німеччини автомобільним транспортом та із Словаччини і Литви — залізничним. Отже, логістичні центри з відповідною транспортно-логістичною спеціалізацією доцільно створювати у прикордонних містах, найбільш наближених до цих європейських країн.

У цілому розбудова і розвиток системи логістичного обслуговування товаропотоків між Україною та країнами ЄС повинні здійснюватися, з одного боку, з огляду на потреби самих зовнішньоторговельних відносин, а з іншого — відповідно до сучасних тенденцій логістичного сервісу транскордонних товаропотоків, орієнтованого, насамперед, на критерії якості, швидкості та вартості. Крім того, оскільки основним стратегічним торговим партнером України виступають країни ЄС, частка яких на світовому ринку транспортно-логістичних послуг становить понад 27%, то першочерговим має бути досягнення європейських стандартів у логістичному сервісі. До таких стандартів належать, наприклад, вимоги, сформульовані Єврокомісією щодо максимально допустимого проміжку часу між прибуттям потяга і готовністю вагонів до розвантаження (не більшого від 1 год.), а також щодо скорочення простоїв (до 20 хв.) автотранспортних засобів, які забезпечують доставку або консолідацію вантажів.

Ключову роль у забезпеченні ефективного логістичного сервісу товаропотоків з країнами ЄС можуть відіграти системи інтегрованої організації руху товарів, осно-

вою яких слугують мультимодальні перевезення. Активне впровадження таких перевезень в Україні передбачає консолідацію вітчизняного ринку транспортно-логістичних послуг, експансію перевезень, здійснюваних одним експедитором з одного диспетчерського центру за єдиним транспортним документом і з використанням уніфікованих міжнародних тарифів. Такий підхід до організації товаропотоків до (з) України з (до) ЄС дозволить покращити показники швидкості та якості доставки зовнішньоторговельних вантажів.

Оскільки логістична активність повинна забезпечувати відповідну якість логістичного сервісу, то зростає значення логістичних операторів, які здійснюють комплексне обслуговування експортно-імпортних операцій. Істотних змін потребує і склад учасників українського ринку логістичних послуг, задіяних у реалізації експортно-імпортних товаропотоків з країнами ЄС. Насамперед, йдеться про централізацію логістичних функцій в руках експедиторських компаній, які, згідно із загальносвітовими тенденціями, повинні перетворитися на операторів загального розподілу або на експедиторів-інтеграторів, поширюючи технологію доставки “one-stop shopping”, за якою вони приймають на себе роздрібну реалізацію і доставку товару. Сьогодні такими учасниками на вітчизняному ринку транспортно-логістичних послуг є переважно оператори з Німеччини та Франції (наприклад, DHL, “Raben”, “Gefko”). Серед українських операторів слід відзначити “BM Trans”, “LAA Trans”, “Орлан Транс” (“Orlan Trans” group).

Крім того, з огляду на відсутність практичного досвіду в управлінні товаропотоком у напрямку країн ЄС, вітчизняним експортерам та імпортерам іноді доречніше включити до логістичного ланцюга керуючу експортом або експортну торгову компанію, що являють собою різновиди логістичних посередників і виконують додатково до зовнішньоторговельних ще й транспортно-логістичні функції.

У цілому ж логістичний провайдер у системі обслуговування товаропотоків з країнами ЄС повинен характеризуватися диверсифікованістю діяльності, здатністю забезпечити здійснення всього комплексу послуг з доставки за принципом “від дверей до дверей”, усталеними зв'язками з великими промисловими і торговими компаніями, мати власний рухомий склад (у тому числі спеціальні вагони, автофургони, цистерни), відповідати стандартам електронного обміну документами (наприклад, стандартам спеціальної робочої групи ООН у фінансовій сфері, комерції та на транспорті – UN/EDIFACT).

Ще однією тенденцією у розвитку міжнародних ринків логістичного сервісу є корпоративність, яка проявляється у створенні логістичними операторами асоціацій, що діють на регіональному, національному і міжнародному рівнях. В Україні прикладом корпоративної взаємодії учасників логістичного обслуговування товарних потоків з країнами ЄС є створений у 2013 р. Комітет з логістики Європейської Бізнес Асоціації, що об'єднує європейські, українські та міжнародні компанії: ADM, “Asstra Ukraine”, “Bunge”, “Cargill”, “Containerships”, “Corcel”, CTS, “DB Schenker”, “Diana Lux Logistic”, “Dnepro-Bugskiy Sea Terminal LTD”, “DPD Ukraine”, “Freight One in Ukraine”, “Kuehne + Nagel Ukraine”, “Lamarin”, “Lemtrans”, “Nibulon”, “NOBLE RESOURCES Ukraine LLC”, “Nova Poshta”, “Portinvest”, “Raben Ukraine”, “Risoil”, TIS, “Ukravit”, UVK і багато інших.

У цілому весь комплекс заходів щодо оптимізації логістичного обслуговування експортно-імпортних товаропотоків між Україною та країнами ЄС має бути зорієнтованим на уніфікацію національних законодавств, гармонізацію транспортно-логістичної інфраструктури з тим, щоб вона мала єдині технічні параметри і

забезпечувала застосування єдиної технології доставки товарів у міжнародному сполученні.

Окремим стратегічним напрямом інтеграції України в європейську логістичну систему є приведення транспортних засобів вітчизняних перевізників у відповідність до екологічних і технічних стандартів ЄС. Так, наприклад, про послаблення конкурентних позицій українських компаній порівняно з європейськими свідчить прийняте Європарламентом рішення про стягнення на дорогах країн ЄС з вантажних автомобілів додаткових зборів за забруднення навколишнього природного середовища і шум, від яких до 1 січня 2018 р. звільняють лише вантажівки стандарту EURO VI.

Для України особливе значення у процесі розбудови інтегрованої з ЄС логістичної системи має співробітництво у напрямі розвитку європейських транспортних мереж (TEN-T), зорієнтованих сьогодні більше на забезпечення мультимодальних перевезень. Так, свідченнями розвитку комбінованих перевезень у європейському напрямку з використанням водного і залізничного транспорту є курсування контейнерного поїзда "Вікінг", а з використанням залізничного і автомобільного — відповідно, організація перевезень автопоїздів поїздом "Ярослав" і будівництво майданчиків для їх накопичення.

При цьому основну координуючу та інтегруючу роль повинні відігравати логістичні центри (термінали) та оператори мультимодальних перевезень, які забезпечать більш оперативне і якісне обслуговування товаропотоків. Такі центри можуть бути створені у найбільших вузлових центрах торгівлі з країнами Європи:

- Львів (обслуговування товарних потоків з Польщею, Німеччиною, Угорщиною, Словенією, Італією, Словаччиною, Чехією та Австрією);
- Одеса (обслуговування товарних потоків з Болгарією і Грецією);
- Київ (обслуговування товарних потоків з Фінляндією, Болгарією і Грецією);
- Рівне (обслуговування товарних потоків з Польщею і Данією).

Важливими аспектами ефективного логістичного обслуговування торгівлі України з країнами ЄС є також розвиток складського господарства, кооперування транспортних терміналів зі складськими підприємствами комерційно-посередницьких організацій. Сьогодні ринок складських послуг України характеризується нестачею складських приміщень класу А, а найякісніші послуги із складування, здебільшого, пропонують європейські компанії.

Вжиття заходів щодо вдосконалення потребує і система прикордонного та митного обслуговування товаропотоків з країнами ЄС. За оцінками фахівців Світового банку, приватний сектор України може заощадити до 3% ВВП на рік на витратах у галузі логістики, вдосконаливши прикордонні та митні процедури і здійснивши заходи щодо протидії корупційній практиці на кордоні.

Висновки. Таким чином, розвиток системи логістичного обслуговування товаропотоків між Україною та країнами ЄС має стратегічне значення з огляду на нові перспективи розширення їх зовнішньоекономічної співпраці. Управління комплексом логістичного сервісу експорту та імпорту з європейськими країнами повинне здійснюватися відповідно до показників динаміки, географічної спрямованості та товарної структури таких товаропотоків. У цілому весь комплекс заходів у цьому напрямі має бути зорієнтованим на підвищення ефективності операцій з експорту та імпорту, забезпечення конкурентоспроможності українських логістичних операторів, розширення їх участі у логістичному обслуговуванні товаропотоків з країнами ЄС.

Список використаної літератури

1. Мінакова С.М. Обґрунтування концептуальних засад розвитку логістичних транспортних систем в умовах глобалізації // Науковий вісник Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського “Глобальні та національні проблеми економіки”. – 2014. – Вип. 2. – С. 844–847.

2. Ібрагімхалілова Т.В. Потенціал розвитку ринку транспортно-логістичних послуг в Україні // Ефективна економіка. – 2011. – № 5 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1352>.

3. Опанасенко Г., Кузяків О. Зовнішньоекономічна діяльність і пріоритетні напрямки економічної інтеграції України // Спеціальні дослідження ЦДСС Інституту економічних досліджень і політичних консультацій [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ier.com.ua/ua/publications/special_researches?pid=4439.

References

1. Minakova S.M. *Obgruntuvannya kontseptual'nykh zasad rozvytku logistychnykh transportnykh system v umovakh globalizatsii* [The substantiation of conceptual principles of the development of logistic transportation systems under conditions of the globalization]. *Nauk. Visn. Mykolaiv. Nats. Univ. im. V.O. Sukhomlyns'kogo “Glob. ta Nats. Probl. Ekon.” – Sci. Bull. of V.O. Sukhomlyns'kyi Mykolaiv Nat. Univ. “Global and Nat. Probl. of Econ.”*, 2014, Iss. 2, pp. 844–847 [in Ukrainian].

2. Ibragimkhalilova T.V. *Potentsial rozvytku rynku transportno-logistychnykh poslug v Ukraini* [The potential of development of the market of transport-logistic services in Ukraine]. *Efekt. Ekon. – Effic. Econ.*, 2011, No. 5, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1352> [in Ukrainian].

3. Opanasenko G., Kuzyakiv O. *Zovnishn'oekonomichna diyal'nist' i priorytetni napryamky ekonomichnoi integratsii Ukrainy* [Foreign economic activity and priority directions of Ukraine's economic integration]. *Special Studies of the CSMS of the Inst. of Econ. Studies and Polit. Consult.*, available at: http://www.ier.com.ua/ua/publications/special_researches?pid=4439 [in Ukrainian].
