

account the dynamism and instability of the economic system. Under these conditions, the choice of approaches to assessing the effectiveness of the model deserves special attention. It should be based on classical economic approaches, but have a new direction that takes into account the peculiarities of a modern dynamic, nonlinear economic system that is prone to transformation, while at the same time providing comprehensive, evaluation, planning and forecasting of future states.

Keywords: cluster formation, economic interest, unified vector of economic interests, economic space, regional development, conceptual foundations of harmonious development of the region, management mechanism.

Одержано редакцією: 22.11.2017
Прийнято до публікації: 13.12.2017

УДК 658.7

ЗАГОРОДНЯ Юлія Володимирівна,
к.е.н., доцент кафедри «Менеджмент та підприємництво на морському транспорті»,
Азовський морський інститут Національного
університету «Одеська морська академія»
м. Маріуполь, Україна
jul872007@rambler.ru

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В УКРАЇНІ

В статті висвітлено тенденції розвитку та перспективи розширення логістичних центрів в Україні, що сприяє інтеграції України в Європейський Союз, через збільшення обсягу зовнішньоекономічних торговельних операцій, що призведе до підвищення національної економіки та сприятиме залученню іноземних інвестицій. Визначено основні ознаки сучасного логістичного центру. Визначено головні порівняльні характеристики сучасних логістичних центрів різних країн та виділено особливості властиві характерні національним логістичним центрам. Досліджено зарубіжний досвід створення та подальшого розвитку логістичних центрів та виділені основні переваги. Проаналізовано основні перешкоди в створенні та розвитку сучасних логістичних центрів та логістики в цілому. Запропоновано створення нових раціональних підходів до розвитку логістичних центрів України з урахуванням міжнародного досвіду.

Ключові слова: логістичний центр, логістична нерухомість, транспортні сполучення, транзит.

Постановка проблеми. Розвиток логістичних центрів України на сьогоднішній день являється актуальною проблемою через недосконалість національних логістичних потужностей. Це стає однією з важливих причин зменшення привабливості України як міжнародної транзитної держави, а саме для європейських ринків. Недостача логістичних центрів призводить до ряду проблем стосовно швидкості та якості доставки вантажів, їх документального оформлення, необхідності додаткових витрат тощо.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання створення, розвитку та розширення логістичних центрів досліджують багато вітчизняних та зарубіжних науковців та спеціалістів транспортної галузі, зокрема Захаров К. В., Циганок А. В., Бочарников В. П., Захаров Ф. К., Крикавський Є. В. та інші.

Мета та завдання дослідження. Метою статті являється дослідження актуальної проблеми створення та розвитку логістичних центрів України, що сприяє підвищенню транзитної привабливості країни на міжнародних ринках.

Виклад основного матеріалу дослідження. Дефіцит сучасних логістичних центрів в Україні призводить до негативних наслідків, а саме до можливості зниження конкурентоспроможності вітчизняної продукції та наданих послуг внаслідок

неспроможності національних постачальників послуг та виробників продукції відповідати міжнародним стандартам. Міжнародні перевезення завжди потребують нових раціональних підходів та схем ефективної та економної доставки вантажу від виробника до споживача. Логістичні центри, які представляють оптимальний спектр транспортних послуг вирішують цю проблему. Національні логістичні центри досі знаходяться на стадії розвитку, переймаючи закордонний досвід.

Дослідження взаємодії зарубіжних підприємств із логістичними центрами набуває актуальності, по-перше, через недостатній рівень дослідження теоретичної та методологічної бази управління процедурою організації логістичних центрів, по-друге, через недолік кваліфікованих спеціалістів-логістів та низький рівень популяризації логістики в суспільстві.

Важливим питанням залишається науково-теоретичне підґрунтя питання управління процедурою організації логістичних центрів, підвищення ефективності взаємодії підприємств із логістичними центрами та аналіз оцінки ефективності використання логістичних принципів на сучасних підприємствах.

Різні країни переслідують різну мету при створенні логістичних центрів. Наприклад, країни, географічне положення яких має вихід до водних артерій (Італія, Україна, Болгарія), матимуть за головну мету залучення транзиту вантажу морем, а Німеччина намагається максимально долучити всі види транспорту в процесі транспортування.

Країни Західної Європи сформували структуру сучасних центрів. Визначено, що діяльність подібних центрів приносить великий дохід транспортному комплексу (рисунк 1) [1]:

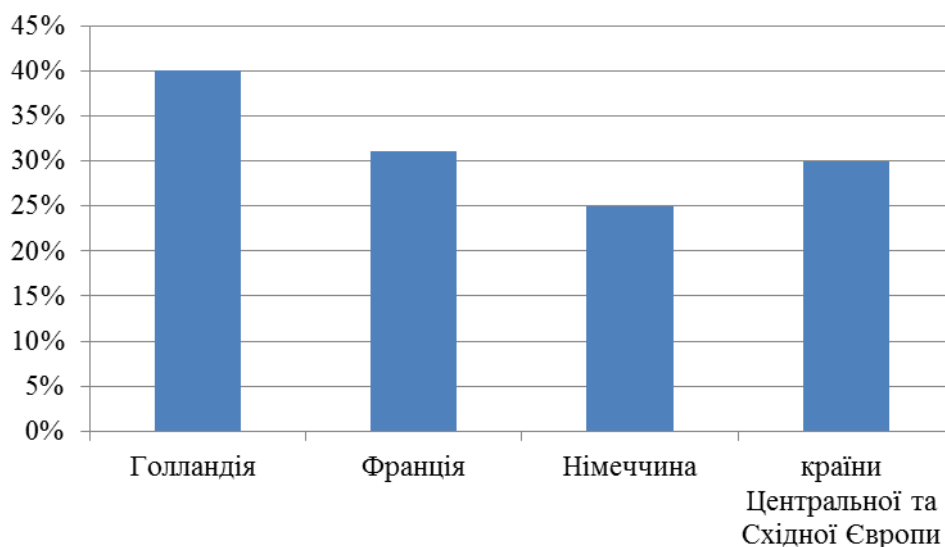


Рис. 1. Дохід транспортному комплексу від діяльності логістичних центрів

Сучасний логістичний центр відрізняється надаванням додаткових транспортних послуг: обробка вантажу, зберігання в комфортних умовах, експедирування, агентування, митне оформлення тощо. Лідируючі країни за надаванням таких послуг є: Німеччина, Іспанія, Італія, Франція, Великобританія (див. табл.1).

В 1991 році було створено Європлатформу (Європейську асоціацію транспортно-логістичних центрів). Розташування та території європейського простору дало змогу 10 країнам Європи (62 організації) створювати аналогічні центри по всій Європі. Концепція створення Європлатформи полягала в створенні транспортно-логістичних центрів на європейському просторі і по усьому світі, що дало можливість розвитку транспортно-логістичних відносин між країнами.

Визначення логістичному центру Європейською асоціацією, визначає останній як «діловий район, в якому всі операції по транспортуванню, логістичному обслуговуванню та обробки вантажопотоків, як на національному, так і на міжнародному рівні, здійснюється різними операторами» [4].

Порівняльні характеристики сучасних логістичних центрів різних країн

Країна	Порівняльні характеристики		
	Мета	Тип	Послуги
Україна	- стимулювання інтермодальних перевезень; - оптимізація перевантажних операцій	інтермодальні, залізничний, автомобільний, морський, річковий	портові служби, митниця, паркування, їдальня, служба безпеки, громадський транспорт, душові
США	- стимулювання інтермодальних перевезень	інтермодальні, залізничний, автомобільний	офіс, госпіталь, роздрібна торгівля, торговий центр, розваги, готель, ресторан
Італія	- консолідація галузі	інтермодальні, залізничний, автомобільний	митниця, поштове відділення, громадський транспорт, банк, бар, ресторан
Німеччина	- поліпшення навколишнього середовища; - поліпшення безпеки; - підтримка бізнесу - створення вантажних приміщень за межею міст; - оптимізація перевантажних операцій	інтермодальні, залізничний, автомобільний, морський	паркування, митниця, газова станція
Данія	- створення вантажних приміщень за межею міст; - стимулювання інтермодальних перевезень; - підтримка бізнесу	інтермодальні, залізничний, автомобільний, морський	поштове відділення, митниця, банк, душові
Франція	- стимулювання інтермодальних перевезень; - оптимізація перевантажних операцій	інтермодальні, залізничний, автомобільний	

Джерело складено автором на основі [2, 3]

В Україні існує багато перешкод в створенні та розвитку сучасних логістичних центрів та логістики в цілому, такі як:

- відсутність єдиного розуміння сутності таких термінів як «логістичний центр», «логістичний комплекс», «транспортно-логістичний центр», «регіональний центр розподілу» тощо.
- відсутність єдиної законодавчої основи, яка б регламентувала всі етапи створення крупних логістичних центрів на етапах проектування, будівництва та експлуатації логістичного центру.
- відсутність універсальних інструментів визначення місця розташування логістичних об'єктів з урахуванням інтересу бізнесу, місцевого населення та держави.

Однією з проблем сьогодення є те, що трактування логістичних центрів дуже різниця. Це перш за все пов'язано з тим, що підприємства намагаються надати в логістичному центрі ті послуги, які реалізують самі. Неможливо убрати ланку з логістичного центру, тому що тоді руйнується вся логістична система. Але надання транспортних послуг та супутніх послуг може дозволити далеко не кожна компанія. Ось чому часто зустрічається ситуація, коли склад, незалежно від площі та виконуючих функцій, вже визначається як логістичний центр. В даному випадку склад буде являтися окремим елементом транспортно-логістичних послуг. Таким чином відбувається трансформація поняття логістичного центру. В Україні на сьогоднішній день відсутнє розуміння терміну «логістичний центр». Так в [5] указується, що

«на сьогоднішній момент важко дати чітке визначення логістичного центру, тому однією з задач спеціалістів логістики являється вироблення однозначного трактування указанного терміну». Дане питання висвітлено в [6], де визначено декілька підходів до терміну «логістичний центр» та зроблено висновок, що «існує достатньо багато підходів як до поняття «логістичний центр», так і до функцій, які він повинен виконувати».

Для уточнення основних ознак, за якими той чи інший об'єкт логістичної інфраструктури може бути віднесено до логістичного центру, раціонально звернутися до досвіду країн з розвинутою економікою. Так, в ході дослідження трактовки терміну «логістичний центр» Європейської комісії ООН, Організації економічного співробітництва та розвитку тощо було сформовано основні ознаки логістичного центру, а саме:

- розташування логістичного центру на визначеній географічній території;
- об'єднання багатьох незалежних логістичних посередників для надання логістичних послуг;
- обов'язкова наявність синергетичного ефекту діяльності учасників логістичного центру;
- надання повного переліку логістичних послуг як мінімум на рівні 3PL-провайдеру.

Додаткові ознаки можна визначити наступним чином:

- участь держави в проектуванні, будівництві та управлінні діяльністю логістичних центрів;
- інтермодальність;
- великі розміри площ логістичного центру;
- наявність складських та офісних приміщень.

Другою стримуючою причиною розвитку логістичних центрів в Україні є відсутність законодавчої основи в цьому напрямку. Участь держави в реалізації крупних логістичних проектів являється однією з ознак логістичного центру. Це пов'язано з наступними причинами:

- високий строк окупності логістичних проектів. В умовах нестабільної економіки, строк окупності, який досягає 10 років не приваблює потенційних інвесторів;
- зацікавленість держави в розвитку транспортної інфраструктури декількох видів транспорту;
- наявність соціального ефекту від діяльності логістичних центрів, а саме збільшення робочих місць, податкові надходження тощо.

Третьою перешкодою розвитку логістичних центрів є відсутність єдиної концепції визначення місця розташування логістичного центру. На сьогоднішній день спостерігається тенденція до безсистемного, хаотичного створення логістичних об'єктів, яке не бере до уваги стратегічні цілі економічного розвитку країни. Потрібне створення єдиної концепції визначення оптимального місця розташування таких центрів.

Ще одним стримуючим фактором розвитку української логістики є недооцінювання суспільної корисності логістичних центрів, яка проявляється в створенні нових робочих місць. Крупний логістичний центр являється роботодавцем до декількох тисяч працівників. Наприклад, в Німеччині існує 31 логістичний центр, загальна кількість їх працівників приблизно 45 тисяч. В м. Бремен працюють 5 тисяч чоловік, в м. Гросбеерен – 3,7 тисяч [4]. Аналогічна ситуація складається в багатьох європейських країнах.

Національні логістичні центри повинні комплексно реалізовувати функції товаропросування вантажів та надавати всі необхідні при перевезенні послуги на високому міжнародному рівні, а саме:

- укладання угод з власниками вантажів на перевезення експортно-імпортних вантажів, прямих угод з портами, залізницями, автотранспортними підприємствами – на доставку цих вантажів, з митною та іншими спеціальними службами – на обслуговування в процесі перевезення;
- надання експедиторських послуг, враховуючи всі види транспортного обслуговування на всіх ланках логістичного ланцюга від пунктів виробництва товару до пунктів його споживання;
- інформаційне забезпечення процесу перевезення та контролю за терміном його виконання на всіх стадіях транспортування;
- забезпечення контролю за фінансовими потоками та сучасними розрахунками за перевезення між його учасниками та виконавцями.

Розвиток логістичних центрів, якість і швидкість перевезень сьогодні повинні стати головними пріоритетами транспортної політики України, тому що це являється ключовим аспектом розширення зовнішньоекономічних торговельних операцій, а також сприятиме подальшому розширенню транзитного потенціалу України.

Висновки та перспективи подальших розвідок. Проведене дослідження дало змогу зробити наступні важливі висновки.

Створення та розвиток логістичних центрів в Україні являється сприятливою базою для інтеграції України в Європейський Союз, так як неодмінно призводить до збільшення обсягу зовнішньоекономічних торговельних операцій, через досконалість системи пропуску вантажів, їх оформлення та обробку, що призведе до підвищення національної економіки та сприятиме залученню іноземних інвестицій.

Існуючі перешкоди в створенні та розвитку сучасних українських логістичних центрів та логістики в цілому, пов'язані з недосконалістю законодавства, невірною трактовкою сутності поняття «логістичний центр» та невідповідність національної логістичної нерухомості сучасним міжнародним стандартам стримують їх трансформацію до європейського рівня, через що зменшується обсяг зовнішньоекономічних торговельних операцій, що негативно впливає на розвиток національної економіки.

Список використаних джерел:

1. World Economic Forum, The Global Information Technology Report 2014. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalInformationTechnology_Report_2014.pdf.
2. ЭйБиСиНьюз [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://abcnews.com.ua/ru/news/v-ukraine-postroiati-sukhoi-port>
3. ТрансАгроЕкспорт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.transagroexport.com/articles/d.php>
4. Крикавський С. В. Логістика. Основи теорії / С.В. Крикавський. Підручник. – Львів: Національний університет "Львівська політехніка" (Інформаційно-видавничий центр "ІНТЕЛЕКТ+" Інституту післядипломної освіти), "Інтелект-Захід", 2004. – 416 с.
5. Логистика: Учебник / В. В. Дыбская, Е. И. Зайцев, В. И. Сергеев, А. Н. Стерлигова [под ред. В. И. Сергеева]. – М.: Эксмо, 2009. – 944 с. – (Полный курс МВА).
6. Захаров К. В. Логистика, эффективность и риски внешнеэкономических операций / К. В. Захаров, А. В. Цыганок, В. П. Бочарников, Ф. К. Захаров. – Киев: ИНЭКС, 2000. – 235 с.

References:

1. World Economic Forum, The Global Information Technology Report 2014 [Electronic resource]. – Access mode: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalInformationTechnology_Report_2014.pdf [in English].
2. ABCnews [Electronic resource]. – Access mode: <http://abcnews.com.ua/ru/news/v-ukraine-postroiati-sukhoi-port> [in Ukrainian].
3. TransAhroEksport [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.transagroexport.com/articles/d.php> [in Ukrainian].
4. Krykavskiy, Ye. V. (2004) Lohistyka. Osnovy teorii Natsionalnyi universytet "Lvivska politekhnika" (Informatsiino-vydavnychiy tsentr "INTELEKT+" Instytutu pisladyplomnoi osvity), "Intelekt-Zakhid", 416 [in Ukrainian].
5. Sergeev, V. I. (2009) Lohistyka. M.: Eksmo, 944 [in Russian].
6. Zakharov, K. V. (2000) Logistics, efficiency and risks of foreign economic operations. Kiyev: INEKS, 235 [in Russian].

ZAGORODNIA Yuliia Volodymyrivna,

PhD (Economics), Associate Professor,

Research, Azov Maritime institute of National University

«Odessa Maritime Academy», Mariupol, Ukraine

jul872007@rambler.ru

PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF LOGISTIC CENTERS IN UKRAINE

Abstract.

Introduction. At present, there is a need to develop and expand logistics centers in Ukraine. This facilitates the integration of Ukraine into the European Union in connection with the increase in foreign trade operations, which will increase the national economy and help attract foreign investment.

Purpose. The purpose of the article is to study the actual problem of creation and development of logistics centers of Ukraine, which contributes to increase the transit attractiveness of the country in international markets.

Methods. The following methods were used to solve the problem: theoretical generalization - to clarify the scientific concepts of logistics; method of systematization; graphic method.

Results. The basic comparative characteristics of modern logistic centers of different countries are determined and peculiarities of national logistic centers are distinguished. The main obstacles in creation and development of modern logistics centers and logistics in general are analyzed.

Creation and development of logistics centers in Ukraine is a favorable base for Ukraine's integration into the European Union, as it inevitably leads to an increase in the volume of foreign trade transactions, due to improved system of cargo passage, their registration and processing, which will lead to increase of the national economy and will promote attraction of foreign investments.

Originality. The further development of approaches to identifying significant transit potential of Ukraine, argue the need for the creation of logistics centers, which will reduce the logistics costs of enterprises in their foreign economic activity. It is proposed to create new rational approaches to the development of logistics centers of Ukraine taking into account international experience.

Conclusion. Existing obstacles to the creation and development of modern Ukrainian logistics centers and logistics as a whole are connected with the imperfection of the legislation, the incorrect interpretation of the essence of the concept of "logistics center" and the discrepancy of national logistics real estate with modern international standards hinder their transformation to the European level, which reduces the volume of foreign economic trade operations, which negatively affects the development of the national economy.

Keywords: logistics center, logistics real estate, transport connections, transit.

Одержано редакцією: 28.11.2017
Прийнято до публікації: 11.12.2017

УДК 658:504.6

КЛЄВЦОВА Олена Миколаївна,
аспірант кафедри менеджменту
та економічної безпеки (PhD Доктор філософії),
Черкаський національний університет
імені Богдана Хмельницького,
м. Черкаси, Україна
lenusarik93@ukr.net

ОСОБЛИВОСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІКО-ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ РЕГІОНУ

У статті досліджено особливості забезпечення економіко-екологічної безпеки регіонів України. Подано теоретичні підходи до визначення понять «економічна безпека» та «екологічна безпека»; запропоновано авторське визначення дефініції «економіко-екологічна безпека»; визначено та проаналізовано основні цілі економіко-екологічної безпеки; місце України у світових рейтингах країн світу за рівнем екологічної ефективності у 2018 році; принципи економіко-екологічної безпеки регіону; визначено учасників, які повинні реалізувати та контролювати виконання завдань економіко-екологічної безпеки; запропоновано напрями розвитку економічно-екологічної безпеки.

Ключові слова: економіко-екологічна безпека, регіональні органи влади, імідж регіону, екологізація економіки, індекс екологічної ефективності.

Постановка проблеми. Економіко-екологічна проблематика в умовах глобалізації, активної інтеграції, укрупнення в масштабах підприємств у всіх галузях економіки стає особливо-актуальною за усвідомлення обмеженості природних ресурсів та стрімкого зниження асиміляційного потенціалу навколишнього середовища. При здійсненні господарської діяльності відсутність позитивних зрушень, щодо підтримки екологічно