

concentration among the universe of TNCs. In 2017, top TNCs scaled up their global operations, increasing assets and sales by 8 per cent, although internationalization statistics remained roughly stable. Assets and sales were boosted by a wave of megadeals across virtually all industries represented in the Top 100 that brought five new companies into the ranking.

It's quiet clear the leading financial TNCs of the world are banking institutions. Any financial crises are incapable to dent the banking sector, which has become one of the main mechanisms of the transnationalization process implementation. However, they should admit the insurance companies, mortgage-lending institutions and so on are among those leading financial TNCs. One of the main advantages of the financial TNCs in comparison with those traditional industrial TNCs is their high ability to perceive innovative financial instruments and services.

The presented calculations allow us to suggest that among the large number of TNCs in the global oil production market only a few (China National Petroleum, Royal Dutch Shell, Exxon Mobil, Sinopec Group) have a significant impact on this market development, accumulating more part of its assets.

The main tendencies in the processes of transnationalization are the predominance of the oil industry share, as well as telecommunication and pharmaceutical TNCs among the companies in the non-financial sector. It also should be emphasized according to the criterion of assets, the largest TNCs of the world are mainly financial institutions.

An important undertone in the today's world economy development is the active development of the global value creation that is influenced by TNCs. It builds up about 80% of world trade.

At the global level, the most integrated countries with the GVC are regional headquarters and logistics centers (as well as financial ones) for TNC operations (Belgium, the Netherlands, Singapore, Hong Kong, China and Ireland). They have a relatively small domestic market, but their economies influence global service, as well as technol

Key words: transnational corporation (TNC), transnationalization., globalization, Global Value Chains (GVC), FDI.

УДК 330.131.3 (477)

І.С. Луценко

РЕВЕРСИВНА ЛОГІСТИКА ЯК СКЛАДОВА СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ РЕГІОНАЛЬНИХ ТА ГЛОБАЛЬНИХ СТРУКТУР

В статті наведено результати дослідження суті, задач та перспектив використання в Україні реверсивної логістики. Відображено позитивний вплив реверсивної логістики на соціально-економічну безпеку регіонів. Проаналізовано моделі реверсивної логістики ЄС та можливості їх застосування в Україні для покращення екологічної безпеки країни.

***Ключові слова.** Реверсивна логістика, реверсивні потоки, ланцюги поставок, поверненні потоки, зворотні потоки, традиційні канали, реверсні канали, безпека, соціально-економічна безпека, екологічна безпека.*

Постановка проблеми. Україна знаходиться, як і більшість пострадянських країн в ситуації необхідності швидких та глибоких соціально-економічних змін на шляху до створення по суті нової галузі переробки побутових та виробничих відходів. Чудово розуміючи економічну ефективність утилізації та повторного використання продукції,

важливість соціальної складової цього питання, а саме екологічної безпеки, наше суспільство опинилось перед ситуацією коли сміттєзвалища займають понад 10 тис. га, а об'єм сміття - близько 1,2 км кубічних [1]. Щороку, за даними Мінекології, українці викидають 11 млн. тонн сміття, що становить приблизно 300 кг на людину[2].

Територія яка потерпає під сміттєзвалищами дорівнює практично площі Закарпатської області (при цьому не враховується скільки земельних, водних та повітряних ресурсів забруднюється навколо сміттєзвалищ), тобто фактично крім анексованого Криму та окупованих територій Донбасу, країна позбуває себе самостійно ще величезної території. Зважаючи на це, доцільно запропонувати інструментарій до управління реверсивними потоками, який ґрунтується на врахуванні європейського досвіду забезпечення екологічної безпеки суспільства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичними та практичними питаннями реверсивної логістики приділялась значна увага, що відображено в наукових працях вітчизняних та закордонних учених - Т. Доуї, Р. Данн, Д. Ламберта, А. МакКіннон, П. Родриге, Д. Роджерс, Р. Д. Стока, Тиббен-Лембке, Д. Уотерс, А.У. Альбеков, Крячков, І.М. Омельченко, Л.А. Сосунов, В.П. Мешалкін, М.Н. Некрасова, Т.Н. Скоробогатов, Д.В. Чернова. Проте слід сказати про відсутність системного розгляду проблеми екологізації країни або регіону за рахунок управління реверсивними потоками в логістичних системах різних рівнів. Також невирішеною залишається проблема формування стратегії розвитку реверсивної логістики як важливого чинника забезпечення соціально-економічної безпеки не тільки країни, а загалом європейського простору.

Метою статті є визначення цілей, задач та пріоритетів розвитку реверсивної логістики в Україні через призму соціально-економічної безпеки держави та регіону в цілому.

Матеріали та методи. Автором було використано загальнонаукові методи дослідження, а саме методи системного підходу, порівняльного економічного аналізу. Інформаційною базою для написання статті стали праці зарубіжних та вітчизняних авторів, та матеріали Державної служби статистики України, Угода про Асоціацію, Глобальна стратегія розвитку ЄС.

Результати дослідження. Сьогодні логістика знаходить своє місце в менеджменті підприємства як інструмент оптимізації витрат, збільшення прибутку, важливий фактор досягнення конкурентоспроможності та гнучкості будь - якої системи. Логістичний підхід дозволяє на різних рівнях систем змінювати характеристики поточкових процесів, наприклад, за рахунок використання концепції «Line production» можливо суттєво зменшити кількість сировинних ресурсів на «вході» в систему, при цьому не втрачаючи якісних характеристик готової продукції на «виході».

Якщо в Україні, ми не так давно почали «відкривати» логістику в усіх її «господарських проявах», то в країнах з розвинутою економікою логістика розглядається як стрижень соціально-економічної безпеки, а саме реверсивна логістика сьогодні, як показує практика є оптимальним інструментом інноваційного розвитку країн і регіонів.

Відповідно до визначення Дж. Р. Стока (1998 р.), поняття «реверсивна логістика» використовується для характеристики «ролі логістики в процесі повернення товарів, скорочення кількості постачальників, утилізації, заміщення матеріалів, повторного використання матеріалів, розміщенні відходів, відновленні, ремонті й повної модернізації»[3, с. 20].

Реверсивна логістика, є на наш погляд, оптимальним виразом концепції сталого розвитку, суть якого полягає в єдності економічного, екологічного та людського

розвитку.

Триєдиний підхід дозволяє забезпечити необхідну якість та безпеку життя населення і при цьому зберегти або покращити стан довкілля, та забезпечити постійний соціальний розвиток таким чином, щоб від покоління до покоління не зменшувалися якість і безпека життя людей, не погіршувався стан довкілля, а постійно відбувався соціальний прогрес. Економічний підхід розглядається з точки зору оптимального використання обмежених ресурсів, природо-, енерго- і матеріалозберігаючих технологій для створення валового національного доходу.

Концепція сталого розвитку з погляду екологічної складової має забезпечити цілісність біологічних і фізичних природних систем, їх життєздатність, що стане основою стабільності усїєї біосфери. Особливого значення набуває здатність таких систем самооновлюватися й адаптуватися до різноманітних змін і викликів сучасності. Соціальна складова будується на людському розвитку, збереженні стабільності суспільних і культурних систем, зменшенні конфліктності систем будь-якого рівня. Вирішення цих завдань максимально повно може відбутися при використанні реверсивної логістики. Виходячи з таких важливих макроекономічних задач системного узгодження економічного, екологічного та людського розвитку особливу увагу в розвинутих країнах приділяють саме реверсивній логістики [4, с. 88].

Україна входить в число країн з найбільш високими абсолютними обсягами утворення та накопичення відходів, загальна маса яких перевищує 36 млрд тонн (з них 1,6 млрд тонн – токсичних та вкрай небезпечних). В Україні захоронюють майже всі відходи, а саме 94,4% , 2,7% - спалюють, і тільки 3,09% переробляють [2], в той час як в європейських країнах цей показник сягає 99% у Швеції, схожа ситуація в Німеччині, Швейцарії та Австрії. Швеція навіть імпортує цей «товар» з Румунії, Болгарії, Італії та країн Балтії, забезпечуючи тим самим свій енергетичний потенціал: 20% витрат центрального опалення покривають сміттєспалювальні заводи, частину отриманої на них теплової енергії використовують для вироблення електрики, яку споживають близько 250 тис. будинків. У Швейцарії 25% ТПВ вивозять на сміттєзвалища, для порівняння: у Великобританії – 90%; у США – 73%; у Німеччині – 70%; у Японії – приблизно 30%. Беручи до уваги той факт, що спалювання ТПВ несе серйозну загрозу екології, за кордоном поступово переходять до комплексної переробки відходів. Японія переробляє 65% макулатури,; скло утилізується на 83%, а от пластик лише на 40% [1, 2]. Для Японії утилізація та рециркулювання відходів становлять один із пріоритетів державної політики. Мабуть, найголовнішою причиною цього є відсутність території для зберігання ТПВ у формі сміттєзвалищ. Доречі, обмеженість японців у земельному ресурсі породжує такі інноваційні підходи до переробки сміття як штучні острови з переробленого пластику, який попередньо пройшов термічну обробку. Ця технологія використовується в Японії вже більше ніж десять років. На штучних островах розбиті парки, побудовані музеї і, навидь, аеропорти.

Німеччина теж перебуває у десятці країн ЄС, які ефективно розв'язують проблеми ТПВ. Ще в 1990 р. у країні почав реалізовуватися проект «Зелена крапка». Лише протягом перших років у нього було вкладено 6 млрд марок, що дало можливість забезпечити збирання, транспортування, сортування та переробку сміття. Разом з тим проект сприяв створенню майже 20 тис. робочих місць та скоротив на 15% кількість ТПВ [2]. Як зазначає керівник федерального об'єднання вторинної сировини та утилізації Йорг Лахер, Німеччині не вистачає власної сировини, натомість велика її кількість залишається у відходах. Використовуючи таку сировину, ми стаємо незалежними від імпорту та зберігаємо великі кошти. У переробці відходів тільки в столиці Німеччини працює 500 різноманітних підприємств, а всього по країні їх

нараховується близько 8 тис [2]. Якщо раніше найголовнішим своїм завданням німці вважали утилізувати відходи, то нині на перший план виходить проблема керування ресурсами, ефективності сировини та новітніх технологій переробки сміття. У паперовій галузі частка вторинної переробки продукції доходить до 70 %. У Німеччині окремо збирають біовідходи, пластик, скло, електроприлади, вироби з деревини, папір. У Берліні школярі які збирають та здають шкільне сміття, отримують 50 % доходу від його переробки. До того ж кількість вторинних переробок для скла, пластику та металобрухту, за словами німецьких експертів, є практично необмеженою. Зі вторинної переробки скла в цій країні виробляють 90 % скляної тари. А компанія, яка займається неприбутковим сміттям, отримує гроші не від його переробки, а від громадян, які сплачують за його вивезення. До того ж станом на кінець 2014 р. у Німеччині з 300 полігонів для зберігання ТПВ працює лише половина, усі інші вже не функціонують та не використовуються [2].

Разом з тим, за підрахунками французьких фахівців, 1 т відходів співмірна з 200 л дизельного пального. Законодавством Ірландії передбачено зобов'язання для всіх, хто задіяний в роздрібній торгівлі, забезпечити можливість покупцям повернути використані пакувальні матеріали. Тим, хто ухиляється від виконання цієї норми, загрожує штраф та навіть арешт. У Нідерландах громадяни за роздільне збирання ТПВ отримують знижку на комунальні послуги. У Великобританії є досвід, дещо схожий до практики швейцарських кантонів, якщо громадянин країни не бажає розділяти сміття, він має сплатити за відповідний контейнер, разом з тим той британець, який самостійно розділяє відходи, отримує контейнер безкоштовно та не сплачує за вивезення сміття [2].

За підрахунками експертів Україна могла б економити 2200 мільйонів кубометрів природного газу, 634 мільйонів кВт-год електроенергії та отримати ще і соціальну вигоду у вигляді створення 50 тис. робочих місць, тому що для реалізації цих проектів необхідно побудувати 300 сучасних переробних заводів й отримувати ще приблизно 1,8 мільйона тонн сировини, яку можна використовувати для виробництва упаковки, тари, мінеральних добрив, будівельних матеріалів та інших потреб. Але все це може залишитись на рівні проектів, якщо не буде використано державне програмування у вигляді змін до закону України «Про відходи», який був прийнятий ще у 1998 році, багато його положень не відповідає викликам сучасності, також необхідна концентрація і консолідація фінансових ресурсів, у тому числі і бюджетних (кожний переробний завод потребує три роки часу будівництва та приблизно 70 мільйонів доларів інвестицій) [5-7]. Надзвичайно важливим питанням є розробка інструментів та моделей, які є оптимальнішими та найбільше відповідають потребам та вимогам українського суспільства.

Проблему утилізації відходів необхідно вирішувати комплексно на макроекономічному рівні у трьох напрямках: з позиції людини, підприємства, держави. Кінцевий споживач при формування зворотних каналів стає першою ланкою процесу розподілу і для співпраці в каналі розподілу у громадянина має бути розуміння важливості питання утилізації відходів, охорони оточуючого середовища, тому що таку обов'язкову операцію як сортування побутового сміття може здійснити при сьогоденньому розвитку технологій переробки відходів тільки кінцевий споживач. Тому споживач має бути зацікавленим у сортуванні сміття як матеріально (приміром не сплачує за вивіз та утилізацію сміття) так і морально (потрібен розуміти ту надзвичайно важливу задачу охорони навколишнього середовища, економії ресурсного потенціалу країни).

Популярною моделлю в Європі є базова модель логістичної мережі повернених потоків М. Флейшмана. [8,9]. Так само як і прями потокові процеси реверсивні потоки

потребують оптимального розміщення центрів збору з позиції мінімізації логістичних витрат та підтримки необхідного рівня логістичного обслуговування замовлень. Цільовою функцією при цьому, як правило, є мінімізація логістичних витрат обслуговування. Витрати на реверсивну логістику можна поділити на дві групи:

1. Витрати організації та функціонування системи реверсу.
2. Витрати для підтримки необхідного рівня системи реверсивної логістики.

До першої групи витрат доречно відносити витрати на обробку повернень (аналіз повернень, доробка або переробка), логістичні витрати (транспортні витрати, складські, амортизаційні, фінансові, якщо виникає потреба обміну на новий або заміни на аналогічний товар тощо).

До другої групи витрат, на наш погляд, необхідно відносити витрати на створення належної комп'ютеризованої інформаційної системи яка буде підтримувати всі потокові процеси в системі реверсивної логістики. Сюди можна віднести і витрати на робочу силу, налагодження відповідного зв'язку між кінцевим споживачем та всіма учасниками системи реверсивної логістики, точності прогнозування насиченості реверсивного потоку, планування фінансових потоків тощо. Сьогодні вже розроблені достатньо ефективні системні програмні рішення, які дозволяють скоротити перераховані вище витрати, а саме RMA-системи (Return Merchandise Authorization), які чудово вбудовуються в ERP – системи підприємств, використовуючи цей модуль в комп'ютеризованій інформаційній системі підприємства замикають реверсивну логістику у вже створену логістичну систему, отримуючи при цьому синергійний ефект (прямі та реверсивні потоки автоматично будуть покращувати характеристики один одного) [10].

Підприємства–лідери безперечно визнають потенціал та багатоплановість реверсивної логістики та її вплив на свою рентабельність. Світовий досвід у покращенні якості, збільшенні прибутку, соціальної відповідальності, екологізації підвищує рівень зацікавленості у розвитку систем реверсивної логістики на різних рівнях економіки. Незважаючи на нестабільну економічну ситуацію Україна має включатись в глобальну бізнес-тенденцію та створювати образ життя суспільства та підприємств в умовах управління реверсивною логістикою. Для досягнення вказаних задач необхідна розробка конкретних науково-практичних рекомендацій в цій області.

Висновки. Українське суспільство сьогодні має розглядати питання соціально-економічної безпеки в її широкому сучасному сенсі, враховувати багатовекторність та мультизадачність такого підходу. Стратегічною метою при забезпеченні соціально-економічної безпеки має бути триєдність еколого-економічно-соціального підходу. При цьому унікальним інструментом який пов'язує велику кількість задач на шляху реалізації концепції сталого розвитку є реверсивна логістика. Такий підхід вимагає формування нового макроекономічного бачення проблеми реверсивних потоків, відповідну розробку національної екологічної стратегії та природоохоронної політики.

Впровадження нової національної стратегії дозволить сформувати конкурентний внутрішній ринок реверсивних логістичних потоків та на його основі побудувати збалансовану систему соціально-економічної безпеки держави.

Список використаної літератури

1. Скільки в Україні накопичилось сміття, що з ним робити далі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.slovoidilo.ua/2016/06/17/infografika/ekonomika/skilky-v-ukrayini-nakopychylosya-smittya-shho-z-nym-robyty-dali>; Skilky v Ukraini nakopychylos smittia, scho z nym robyty dali (2016). Slovo i dilo. <http://www.slovoidilo.ua/2016/06/17/infografika/ekonomika/skilky-v-ukrayini->

nakopychylosya-smitty-a-shho-z-nyum-robyty-dali

2. Переробка сміття в Україні та ЄС: як екологічну катастрофу перевести у прибутковий бізнес [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://24tv.ua/pererobka_smitty_a_v_ukrayini_ta_yes_yak_ekologichnu_katastrofu_perevesti_u_pributkoviy_biznes_n698225 ; Pererobka smittia v Ukraini ta ES: iak ekolohichnu katastrofu perevesty u prybutkovyj biznes (2016). :http://24tv.ua/pererobka_smitty_a_v_ukrayini_ta_yes_yak_ekologichnu_katastrofu_perevesti_u_pributkoviy_biznes_n698225

3. Stock, J. R. Development and Implementation of Reverse Logistics Programs. – Council of Logistics Management. – 1998.; Stock, J.R. (1998). Development and Implementation of Reverse Logistics Programs. US: Council of Logistics Management, Oak Brook, IL.

4. Луценко І.С. Реверсивна логістика як інноваційне рішення підвищення якості життя // Матеріали XIV міжнар. наук.-практ. конф. „Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики”. – Київ 2012. – с.87-91; Lutsenko, I. (2012). Reversyvnna lohistyka iak innovatsijne rishennia pidvyschennia iakosti zhyttia. Kyiv: Ministry of transport and communications of Ukraine.

5. Hillegersberg, J., Zuidwijk, R., Nunen, J., Eijk, D. (2001). Supporting Return Flows in the Supply chain. Communications on the ACM, Vol. 44, No.6, pp. 74-79.

6. Reverse Logistics with E-commerce Strategy (2015). Pobrane 16 czerwca 2015 z: <http://ru.scribd.com/doc/39043073/Reverse-Logistics-with-E-commerce-Strategy>

7. Quesada, I. (2014). The Concept of reverse logistics. A review of literature. Reverse Logistics Digital Magazine, Edition 58, pp. 47.

8. Fleischman, M., Krikke, H. R., Dekker R., Flapper, S.D.P. (2000). A characterization of logistics networks for product recovery. Omega, The International Journal of Management Science, Vol. 28, No 6, pp. 653-666.

9. Fleischmann, M., Bloemhof-Ruwaard, J., Dekker, R., van der Laan, E., van Nunnen, J. A., van Wassenhove, L. N. (1997). Quantitative models for Reverse Logistics : A review. European Journal of Operational Research, Vol. 103, No 1, pp. 1-17.

10. Społeczno-ekonomiczna podstawa logistyki odwróconej w modelu cyklicznym gospodark. Transport i logistyka w przedsiębiorstwie, mieście i regionie. Wybrane zagadnienia. Redakcja naukowa. Robert Rogaczewski. Szymon Zimmiewicz. Artur Zimny. – Katowice: wydawnictwo Naukowe Sophia 2017. – S. 189-196.

Стаття надійшла до редакції 20.11.2018

I. Lutsenko

REVERSE LOGISTICS AS A COMPONENT OF SOCIO-ECONOMIC SECURITY OF REGIONAL AND GLOBAL STRUCTURES

The article presents the results of research of the essence, tasks and prospects of reverse logistics in Ukraine. The positive effect of reversing logistics on the socio-economic security of regions is shown. In terms of the integration process with the EU Ukraine needs to improve the economy and quality of life, consistent with the principles of sustainable development, environmental standards, which set new "rules of the game" for producers (this quality products, processing and recycling of consumption and production, protection the environment) and human life. The analysis of the state of utilization and recycling of garbage in Ukraine shows, positive examples of the organization of reverse flows in the EU countries are given. Ecologization today is a decisive trend in the development of a modern developed world. Unfortunately, our country still stands aside from these global processes. This is affected by the inconsistency of the regulatory framework of Ukraine with regard to

environmental issues, not the state's desire to systematically address these issues and the social irresponsibility of the population.

In the course of scientific research, the models of reverse logistics of the EU were analyzed and possibilities of their use in Ukraine to improve the country's environmental safety and it was determined that reverse logistics could become an integrator linking socio-economic aspects and significantly help to significantly improve the decision of the ecology of our country.

Keywords. *Reverse logistics, reverse flows, supply chains, return flows, reverse flows, traditional channels, reverse channels, safety, socio-economic security.*

УДК 338.486.1:33.012.8

К.В. Осипенко

НАПРЯМИ ІНТЕГРАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО ТУРИСТИЧНОГО РЕГІОНУ

Стаття присвячена пошуку та визначенню напрямів інтеграції України до Європейського туристичного регіону. На основі проведеного дослідження було визначено, що ключовим напрямом інтеграції національної туристичної галузі України до Європейського регіону є розбудова документальної бази туризму, що координує процеси інтеграційної взаємодії України та Європейського туристичного регіону.

Ключові слова: туристичний регіон, регіональний розвиток, регіональна інтеграція, міжнародна співпраця.

Мета статті. Проведення аналізу туристично-рекреаційного потенціалу України та визначення особливостей формування міжнародної конкурентоспроможності національної туристичної галузі з метою пошуку конкретних напрямків співпраці з Європейським регіоном.

Аналіз останніх досліджень і публікацій свідчить про недостатність дослідження, щодо питання напрямів інтеграції України до Європейського туристичного регіону.

Виклад основного матеріалу. Аналіз основних туристичних показників (за статистичними даними Всесвітньої туристичної організації (UNWTO)) міжнародних регіонів, серед яких міжнародні туристичні прибуття та надходження від туризму, дозволив визначити безперечне лідерство Європейського туристичного регіону. Його ринкова частина складає більш ніж 50%, що, в свою чергу, характеризує високий стан та рівень розвитку туристичної галузі. Однак власна деталізована оцінка динаміки та особливостей розвитку міжнародної конкурентоспроможності Європейського туристичного регіону, яка заснована на аналізі системи одиничних показників, що з різних аспектів характеризує атрактивність регіону, вказує на наявність стримуючих факторів розвитку туристичної галузі регіону, основними серед яких є: екологічна атрактивність (обсяги викидів двоокису вуглеводу, викиди на душу населення, обсяги викидів парникового газу, приріст чисельності населення), комунікаційна атрактивність (показник фіксованого телефонного зв'язку, показник мобільного телефонного зв'язку, фіксована широкосмугова підписка, кількість передплатників, кількість Інтернет-користувачів), стан криміногенної ситуації в регіоні (кількість грабежів, кількість крадіжок, крадіжки зі зломом, викрадення людей), загальний імідж регіону (доходи на