

1. Association agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part Official Journal of the European Union, Legislation, Vol. 57, L 161, 29.5.2014.
  2. Wallis, J., North, D. Measuring the transaction sector in the American economy, 1870-1970. In: Long-term factors in American economic growth. Ed. by Engerman S., Gallman R. – Chicago: The University of Chicago Press, 1986. – pp. 95-148.
  3. Dollery, B.; Leong, W. Measuring the transaction sector in the Australian economy, 1911-1991 // Australian Economic History Review. – 1998. – Vol. 38. – №. 3. – pp. 207-231.
  4. Dagnino-Pastore, J.; Farina, P. Transaction costs in Argentina. Paper presented at ISNIE 1999.
  5. Bischoff, I.; Bohmet, A. Gesamtwirtschaftliche Transaktionskosten und wirtschaftliches Wachstum (Social Transaction Costs and Economic Growth) // Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, 220(4) – 2000. – pp. 419-437.
  6. O'Malley T. Transactions Sector, Innovation and Competitiveness // Australasian Journal of Regional Studies, 14(3). – 2008. – pp. 335-356.
  7. Gherman, M. Measuring macro-economic transaction costs: A comparative perspective and possible policy implications. Paper presented at ISNIE 1998.
  8. Sulejewicz, A.; Graca, P. Measuring the transaction sector in the Polish economy, 1996-2002. Paper presented at ISNIE, 2005.
  9. Chobanov, G.; Egbert, H. The Rise of the Transaction Sector in the Bulgarian Economy // Comparative Economic Studies, 49. – 2007. – pp. 683-698.
  10. Egbert, H.; Ivanova, M.; Chobanov, G. New data on the Bulgarian transaction sector: 1997 – 2006, In: Policies of Economic and Social Development in Europe. Ed. by Chobanov, G., Plühn, J., Schellhaass, H., Lang: Frankfurt, 2010. – pp. 115-126.
  11. Архієреєв С. І. Трансакційний сектор економіки України. – Х.: ХФ НІСД, 2003. – 56 с.
  12. Архієреєв С. І. Державна трансакційна політика та структурні перетворення економіки України. – Х.: Константа, 2006. – 108 с.
  13. Архієреєв С. І. Порівняльний аналіз розвитку трансакційного сектору України, Німеччини та інших країн ОЕСР // Вісник УБС НБУ, 2008. – № 2 – С.3-9.
  14. Зовнішньоторговельний баланс України. Державна служба статистики України. Експрес-випуск. 16.02.2015 р. № 65/0/08.2вн-15. [Електронний ресурс]: Режим доступу: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua) (дата звернення 23.07.2015)
  15. CIRCABC Library. Communication and Information Resource Centre for Administrations, Businesses and Citizens. [Електронний ресурс]: Режим доступу: <https://circabc.europa.eu/sd/a/357eb96f-e51c-4a6a-bc3c-ea7ef147fdec/20150630.xlsx> (Accessed: 11 July 2015).
- The influence of government transaction policy on transaction sector is analyzed. The term international transaction sector is introduced. The consequences have been caused by signing of EU – Ukraine Association Agreement for various international transactions and almost for all transaction processes in Ukraine are investigated.*
- Key words:** domestic transaction sector, international transaction sector, EU – Ukraine Association Agreement

УДК 65.012.34

Ткач О. В., Волощук І. А.

## ПЕРЕДУМОВИ ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ

*У статті розглянуто методологічні основи формування і розвитку регіональних транспортно-логістичних центрів, визначено доцільність їх створення. Визначено джерела фінансування для будівництва регіонального логістичного центру. Пропонується створення Концепції Міжнародного транспортно-логістичного центру (МТЛЦ) та особливості його функціонування.*

**Ключові слова:** інфраструктура, логістичний центр, транспортно-логістичний центр, мультимодальні вантажні термінали, міжнародний транспортно-логістичний центр.

**І. Вступ.** Категорія «інфраструктура» є одним з найважливіших об'єктів економічного

аналізу як у вітчизняних дослідженнях, так і в зарубіжних, при чому основним є підхід до неї як до одного з найбільш значущих факторів розвитку і розміщення продуктивних сил регіону [36, с. 254]. Під інфраструктурою розуміється сукупність всіх об'єктів (споруд, підприємств, закладів або галузей), функціонування яких не тільки створює загальні умови розвитку суспільного відтворення й соціальної діяльності, а основне призначення яких задовольнити економічно та соціально обґрунтовані потреби виробництва і будь-якої суспільної діяльності, створити механізм управління та регулювання економікою регіону з мінімізацією витрат. Вагоме місце серед цих об'єктів займає транспортно-логістичні центри. Забезпечення успішної діяльності такого центру потребує

адаптації тарифної політики держави до міжнародних норм, розширення переліку супутніх послуг, скорочення термінів оброблення вантажів, інтенсивного впровадження сучасних технологій оброблення інформації.

**II. Постановка завдання.** Глобалізація та посилення конкуренції на світовому транспортному ринку призвели до необхідності застосування принципово нових підходів до формування міжнародних, регіональних і галузевих економічних відносин. Економічні перетворення, які відбуваються в Україні, розвиток її економічних зв'язків із зарубіжними країнами ставлять перед транспортно-логістичним комплексом складні задачі щодо його інтеграції в Європейську і світову транспортні системи. Особливого значення набуває проблема розвитку регіонального транспортно-логістичного центру як складової ланки в забезпеченні зростання міжнародних транспортних потоків та підвищення конкурентноздатності країни на міжнародних ринках.

**III. Результати.** Транспортно-логістичний центр є складною системою, яка координує використання різних видів транспорту, виконує вантажо-розвантажувальні роботи і перевалювання вантажів, забезпечує зберігання, вантажопереробку, експедирування й переадресацію вантажів, інвентаризацію запасів, митні процедури, надає повний комплекс сервісних і комерційно-ділових послуг [14, с. 85]. Забезпечення діяльності транспортно-логістичної інфраструктури передбачають такі складові організаційно-правового та економічного механізму: організаційно-правові структури (державні органи управління); нормативно-правове забезпечення; економічний режим діяльності транспортно-логістичної інфраструктури.

Логістичні центри в транспортних вузлах доцільно створювати на комерційній основі, коли учасниками є приватні організації, а також приватні особи суміжних видів транспорту. При цьому логістичні центри повинні працювати на єдину технологічну задачу – залучення вантажопотоків, оптимізацію перевізного процесу, збільшення обсягів перевезень і переробки та отримання на цій основі прибутку для акціонерів.

Головний логістичний центр повинен вирішувати завдання стратегічного управління вантажопотоками на напрямках і транспортних коридорах, оперативно координуючи діяльність регіональних логістичних центрів

у взаємодії з центральними керуючими органами різних видів транспорту та міжнародної логістичної системою.

На регіональні логістичні центри покладено оперативне управління в рамках свого регіону у взаємодії з суміжними регіональними та районними логістичними центрами.

Технологія логістичного управління вантажо- і вагонопотоків повинна ґрунтуватися на принципі концентрації диспетчерського управління з використанням комплексу взаємопов'язаних інформаційно-керуючих автоматизованих систем і технологій.

Технологія роботи логістичного центру транспортного вузла повинна ґрунтуватися на єдиному наскрізному технологічному процесі роботи вузла, що передбачає узгоджений підведення навантаженого і порожнього рухомого складу (вагонів, суден, автомобілів). Він повинен відображати основні типові зобов'язання сторін, що беруть участь в єдиному процесі, а також відповідальність і санкції за їх невиконання для всіх учасників.

Створення та впровадження на основі єдиного технологічного процесу роботи транспортного вузла автоматизованої системи управління транспортним комплексом вузла має бути інформаційно і технологічно пов'язане з головним і регіональними логістичними центрами, логістичними службами суміжних видів транспорту – учасників транспортного процесу, великими виробниками продукції, центром управління перевезеннями.

Єдиний технологічний процес роботи транспортного вузла повинен передбачати не тільки взаємодія різних видів транспорту, що беруть участь в організації перевантаження вантажів, але і взаємодія органів державного контролю митної, прикордонної, ветеринарної, санітарно-епідеміологічної та інших служб, супроводжуючих перевезення.

Створення логістичної системи дозволить значно скоротити час передачі вантажних одиниць з одного виду транспорту на інший, раціонально використовувати існуючі та проєктовані потужності інфраструктури всіх видів транспорту, розширити перелік послуг, що надаються при транспортуванні вантажів, виконуваних за сучасними вимогами – «від дверей до дверей» і «точно в термін».

Вважаємо, що ефективним напрямком розвитку логістичної інфраструктури регіону є функціонування на його території регіонального логістичного центру. Оскільки, координу-

націю протікання логістичних потоків в логістичних ланцюгах повинен здійснювати саме регіональний логістичний центр, то оптимальне місце його розташування безпосередньо впливатиме на ефективність логістичних потоків. Тому, на нашу думку, доцільно визначити оптимальне місце розташування регіонального логістичного центру на території регіону.

Розташування регіонального логістичного центру повинне відповідати наступним вимогам: локалізація на шляху основних товаропотоків та на перетині основних шляхів сполучення; наближеність до основних промислових підприємств регіону; наближеність до ринків збуту; доступність під'їзду транспортних засобів; безпечність для населення регіону.

Логістичний підхід спрямований на забезпечення стійкого та безпечного функціонування транспортної системи, що ефективно гарантуватиме і ефективно задовольнятиме попит на перевезення та спиратиметься на оновлену систему пріоритетів. Акцент повинен бути зроблений на структурних змінах, на вдосконаленні правових, економічних і адміністративних механізмів, що зумовлюють стійкий якісний розвиток транспортної системи. Стратегія розвитку сучасного регіону у контексті глобалізації повинна враховувати процеси внутрішньої інтеграції економічних суб'єктів, поглиблення їхньої взаємодії та розвитку виробничо-технологічних зв'язків, спільного використання ресурсів, об'єднання капіталів. Геостратегічне положення сучасного регіону дає можливість обслуговувати значну кількість міжнародних транспортних сполучень, забезпечувати оптимальні шляхи транспортування вантажів і пасажирів. А невикористані можливості транзитного потенціалу ринку дозволяють говорити про потребу пошуку резервів у формуванні нормативно-правової бази для створення транспортно-логістичних комплексів, що дозволить збільшити валовий регіональний продукт сучасного регіону.

Для сприяння реалізації стратегії розвитку транспортно-логістичних комплексів потрібні певні умови: формулювання мети, потенціал транспортно-логістичної інфраструктури, поетапне створення передумов для формування транспортно-логістичних комплексів, моніторинг стану розвитку транспортно-логістичних комплексів, механізм реалізації пріоритетних загальнодержавних, галузевих, регіональних напрямів розвитку транспортно-логістичної

інфраструктури. Основною метою стратегії є посилення конкурентоздатності економіки на ринку транспортних послуг, що передбачає інтеграційне перетворення української економіки в напрямку мережевої форми співпраці суб'єктів.

Однак із намаганням впровадити логістичні механізми підприємства зіткнулися із рядом проблем:

- недостатня кількість кваліфікованих фахівців з логістики;
- відсутність оптимізації шляхів та структури товарних потоків;
- незастосування сучасних технологій складської переробки вантажів;
- слабка логістична інфраструктура на рівні підприємств та країни в цілому;
- проблеми мінімізації логістичних витрат;
- відсутність розуміння необхідності програмного забезпечення для управління складом;
- відсутність раціонального управління ланцюгами поставок;
- нерозвинена транспортна мережа;
- відсутність мережі термінально-логістичних комплексів;
- недостатній рівень технічного забезпечення;
- нерозвиненість мережі консалтингових компаній з логістики.

Так для підвищення конкурентоздатності сучасного регіону на ринку транспортних послуг варто: сприяти створенню опорної транспортної мережі регіону, що охоплюватиме інфраструктуру міжнародних транспортних коридорів, обласних транспортних вузлів для взаємодії всіх видів транспорту й транспортних систем сусідніх регіонів, логістичних центрів із надання повного комплексу транспортних послуг; модернізувати найважливіші комунікації та об'єкти транспортної інфраструктури; створити умови для оновлення транспортних засобів вітчизняними перевізниками; розвивати інформаційні технології транспортної логістики; розробити інформаційне та методологічне забезпечення розвитку інтеграційних зв'язків, узгодження, уніфікації нормативно-правової бази в царині транспортно-логістичної інфраструктури; створити високоефективну організаційну структуру та систему управління транспортним комплексом.

Регіональні логістичні центри мають другу, точнішу назву – «мультимодальні вантажні термінали». На відміну від логістичних цен-

трів фірм це звичайно великі добре оснащені підприємства, призначені для надання логістичних послуг іншим фірмам на комерційній основі. Спектр послуг зазвичай дуже широкий, тому регіональні логістичні центри мають велике число різних підрозділів, призначених для їх виконання. Регіональні логістичні центри зазвичай спеціалізуються на масовій переробці вантажів по замовленнях різних фірм і наданні супутніх послуг. За рахунок масовості операцій собівартість їх виходить невисокою, а отже, і тарифи на них можуть бути цілком прийнятними для споживачів. Деякі фірми оптової торгівлі, щоб не нести значних витрат на зміст власних підрозділів, відмовляються від них і вважають за краще укласти договори з логістичними центрами.

Логістичні центри вигідно розміщувати в місцях перетину транспортних шляхів і недалеко від великих споживачів або виробників товарів, оскільки це дозволяє істотно зменшити транспортні витрати. Нині в усіх розвинених країнах майже увесь оборот зовнішньої торгівлі здійснюється через регіональні логістичні центри. Вони мають важливе значення для підтримки економічного потенціалу країни. Через логістичні центри в країну поступає в значному об'ємі іноземна валюта. Збирані з них податки є зазвичай вагомим внеском до бюджету. Уряд країни зацікавлений в успішній діяльності логістичних центрів і надає їм підтримку. Частіше усього ця підтримка проявляється у вигляді фінансових пільг при будівництві і експлуатації логістичних центрів.

Розглянемо джерела фінансування регіонального логістичного центру (рис. 1).

Регіональні логістичні центри перспективніші, ніж центри окремих фірм. Через них проходять великі об'єми інформації і управління нею, оптимізація інформаційних потоків дає значний економічний ефект. Сучасні методи захисту гарантують від просочування конфіденційної інформації, навіть розміщеної в єдиному інформаційно-аналітичному центрі. Фірми, що повністю орієнтуються на використання послуг регіональних логістичних центрів, зазвичай зберігають і свої дуже невеликі логістичні центри, які використовуються в основному для оперативного зв'язку з регіональними логістичними центрами, аналізу інформації, що отримується від них, і постановки нових завдань.

Як раніше зазначалося, одним з основних напрямків сучасної європейської транспортної

логістики є перехід до транспортно-термінальних систем вантажних перевезень, що дозволяє вдосконалювати організацію перевезень, забезпечувати комплексне обслуговування споживачів транспортних послуг, створювати умови для розвитку комбінованого транспортування вантажів, знижувати екологічне навантаження на навколишнє природне середовище та залучати трудові ресурси регіону.

На думку фахівців галузі, функціонування таких транспортно-логістичних центрів дозволяє скоротити час доставки вантажу на 20%, зменшити сумарні витрати транспортування вантажів і скоротити складські запаси на 30%, зменшити середнє навантаження на обробку товарно-транспортних документів на 50%.

Основне завдання транспортно-логістичного центру полягає в тому, щоб забезпечити у транспортному процесі доставку до кінцевого споживача товарної продукції, яка перевозиться різними видами транспорту в режимі експорту, імпорту та транзиту в найкоротші терміни та з мінімальними втратами. Це можливо виконати тільки в рамках функціонування логістичного транспортного центру, де весь комплекс послуг буде мінімізований за втратами часу, коштів і, крім того, будуть надаватися всі необхідні супутні послуги для клієнтів.

У зв'язку з цим такі привабливі транспортні вузли, яким є м. Чоп і взагалі прикордонна Закарпатська область, завжди привертала увагу іноземних компаній, однак з однією лише метою – використати всі наявні переваги регіону у власних інтересах розширення ринку. Щоб випередити їх експансію в цьому напрямі, необхідно сконцентрувати зусилля щодо створення логістичного центру на західному кордоні України.

З урахуванням зазначеного пропонується створення Концепції Міжнародного транспортно-логістичного центру (МТЛЦ) з функціями комплексу транспортних сервісних послуг на кордоні України з Євросоюзом на українській стороні. Необхідність створення МТЛЦ на території України зумовлюють такі обставини:

- територіальна сумісність із міжнародними транспортними магістралями, розвинена й диверсифікована транспортна мережа;
- вигідне економіко-географічне положення (прикордонна зона);
- наявність необхідної інфраструктури (транспортної, складської та зв'язку);
- тяжіння до існуючих або перспективних центрів ділового співробітництва;

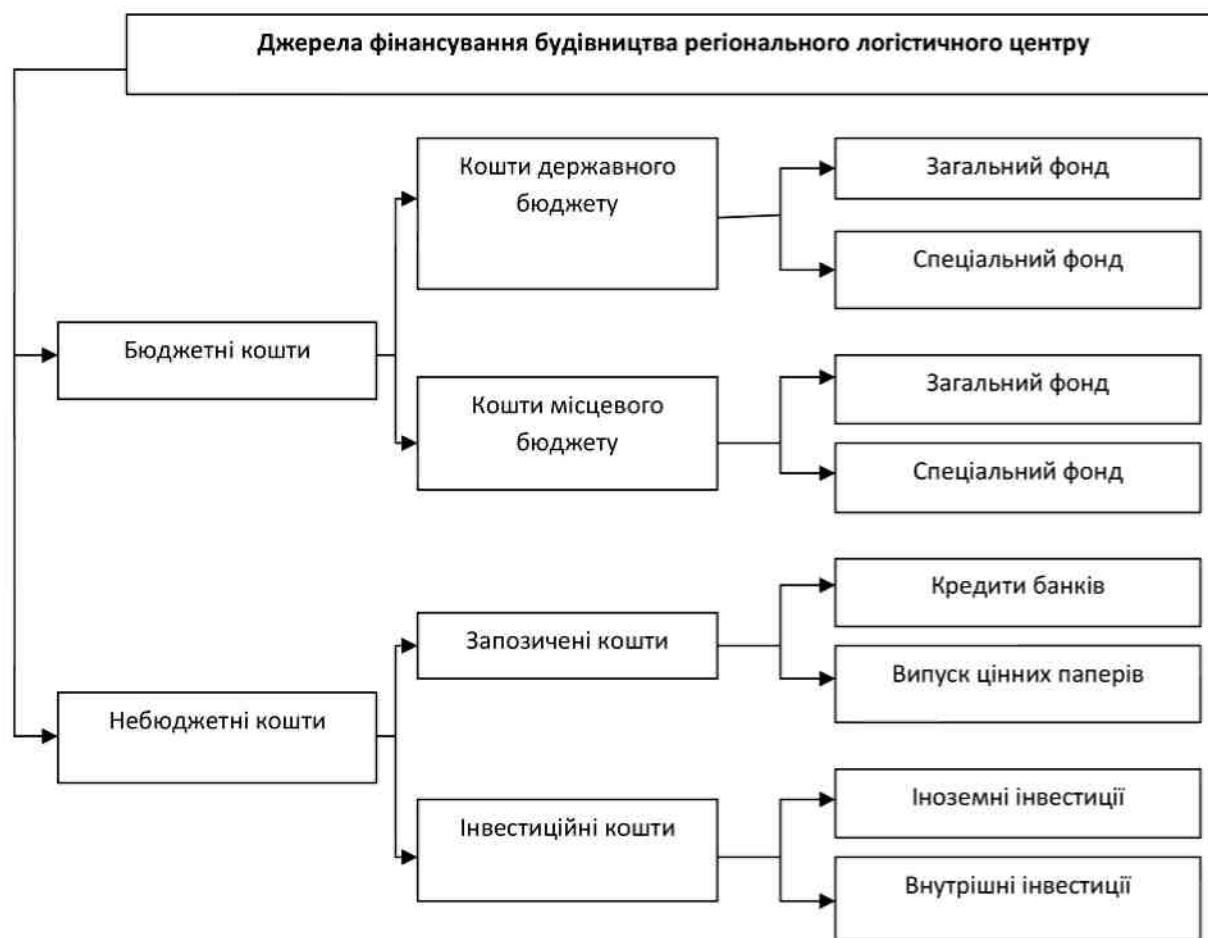


Рис. 1. Джерела фінансування сучасного регіонального логістичного центру

– наявність історично сформованої системи зовнішньоторговельних зв'язків із закордонними партнерами й бази для її розвитку.

Переконливою підставою для зазначеної пропозиції також є те, що різниця в стандартах залізничної колії, технологій та адміністрування транспортної сфери (транспортного права ЦІМ і СМГС) поки ще настільки велика, що створення логістичного центру дозволить оперативно та ефективно вирішувати питання переміщення зовнішньоторговельних вантажів. У той же час Україна, приєднавшись до Конвенції про міжнародне залізничне сполучення (COTIF), найбільш готова одночасно надавати логістичні послуги всім учасникам проєкту. Актуальність пропозиції підтверджується також і наявністю низки нормативних документів України, якими передбачене створення такої структури на українській стороні Чопсько-Захоньського транспортного вузла.

Міжнародний транспортно-логістичний центр стане оператором експортно-імпортних і транзитних потоків вантажів і в єдиному центрі, на основі загального інформаційного простору, буде спроможний забезпечити ефек-

тивне комплексне логістичне обслуговування процесу доставки та обробку вантажів, а також митно-брокерських і супутніх послуг.

За умови подальшого розвитку інших видів транспорту (автотранспорт, річкове судноплавство, авіа-перевезення) та впровадження сучасних технологій, такий логістичний центр може взяти на себе забезпечення транспортування, обробку, зберігання, сортування вантажів, формування їх партій, надання митно-брокерських та інших супутніх послуг при мультимодальному перевезенні зовнішньоторговельних та транзитних вантажів.

Таким чином, є всі підстави вважати об'єктивно необхідним, своєчасним та доцільним створення на території України в м.Чопі Міжнародного транспортно-логістичного центру з функціями оператора потоків експортно-імпортних і транзитних вантажів із наданням комплексних послуг із перевантаження, сортування, пакетування, збереження, консигнації тощо, який сприятиме активізації товарообмінних операцій між країнами ЄС і СНД на напрямку МТК №5 за рахунок економічно виправданої тарифної політики Укрзалізниці,

розширення спектра основних та супутніх послуг, збільшення номенклатури вантажів (із можливістю перевезення та обробки спеціальних та небезпечних вантажів), мінімізації строків обробки вантажів, упровадження передових технологій обробки інформації складських та оперативних робіт і, що найбільш важливо, за рахунок підвищення якості виконання робіт із вантажами.

Робота Міжнародного транспортно-логістичного центру повинна будуватися на таких основних принципах:

- пропозиція максимально повного переліку транспортних і супутніх послуг на основі договірних відносин із кожним учасником логістичного ланцюга (формування банку даних логістичних ланцюгів);

- організація комплексного транспортного обслуговування на основі єдиного договору на комплексне обслуговування та єдине замовлення на всі послуги, формування завдань для учасників логістичного ланцюга на підставі замовлення користувача транспортних послуг, централізований контроль виконання замовлення;

- максимальна стандартизація та уніфікація перевізних та інших документів, необхідних для виконання перевезення, що застосовуються учасниками логістичних ланцюгів, з метою забезпечення можливості створення єдиного інформаційного простору;

- єдина маркетингова стратегія й тактика учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг, спільне проведення дослідження ринків і маркетингових заходів, що забезпечують просування всіх учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг і формування попиту на комплексні транспортні послуги;

- географічний розподіл структурних підрозділів МТЛЦ із метою максимального охоплення ринку транспортних послуг, виконання оперативного управління роботою логістичних ланцюгів у місцях формування вантажопотоків та їх перетину;

- організація співробітництва з українськими та міжнародними організаціями, що займаються питаннями транспортної логістики;

- побудова роботи на основі світових стандартів і міжнародних договорів, угод, конвенцій;

- інтеграція з міжнародними логістичними центрами та забезпечення інформаційного обміну з ними;

- підвищення ефективності транспортних послуг через зниження частки невикористаного трафіка (при неповному завантаженні);

- стандартизація інформаційної взаємодії МТЛЦ з учасниками логістичних ланцюгів.

Основні функції МТЛЦ повинні забезпечити реалізацію нових видів послуг і задоволення підвищених вимог користувачів транспортних послуг, комплексності та якості обслуговування з урахуванням принципів «усі послуги в одному місці», доставку вантажу «від дверей до дверей», «точно в термін» і з «мінімальними витратами».

Логістичний центр реалізує свої завдання через партнерів – учасників логістичного ланцюга. Партнерами МТЛЦ можуть бути організації транспорту, митні органи, термінали, страхові компанії, банки та інші підприємства транспортних і супутніх послуг. Цей центр повинен організовувати та виконувати на найсучаснішому рівні всі необхідні основні операції з переробки й транспортування вантажів із наданням таких видів послуг: складські, транспортно-експедиторські, митно-брокерські, страхування вантажів, транспортних засобів і персоналу, банківські, консигнаційна торговельна діяльність, технічне обслуговування автотранспорту, обслуговування техперсоналу і водіїв автотранспорту та інші супутні види послуг.

Усе це дає підстави стверджувати, що база як матеріальна, так і інтелектуальна, для створення й облаштування могутнього транспортного мегаполіса на стику кордонів з ЄС, що сприяє динамічному розвитку транзитного потенціалу України, на даному напрямку реально існує.

Ефективне залучення регіонів у конкурентні відносини зміщує центр досліджень у бік розробки механізмів становлення нових видів економічної діяльності, що підсилюють конкурентоспроможність галузей спеціалізації регіональної економіки. З комплексу поставлених питань виникає необхідність розробки нових науково-методичних підходів до вирішення соціально-економічних проблем регіонального розвитку, орієнтованих як на комерційний, так і народногосподарський ефект. При цьому орієнтиром у процесі пошуку оптимальних рішень повинні служити шляхи вдосконалювання базових ознак регіонального розвитку.

Для успішного розвитку регіональних форм логістичного бізнесу доцільно скоординувати зусилля центральних та місцевих орга-

нів управління, спрямованих на стимулювання інноваційного логістичного бізнесу, на залучення інвестиційних ресурсів у модернізацію логістичної інфраструктури, на підготовку високопрофесійних кадрів і менеджерів вищої ланки.

**IV. Висновки.** Отже, формування транспортно-логістичного центру регіону забезпечить комплексне обслуговування вантажовідправників і вантажоотримувачів з наданням повного набору логістичних послуг: навантаження-розвантаження вантажів; комплектація партій вантажів; сортування, обробка та відправка вантажів різними партіями; митне супроводження й інформаційне забезпечення перевезень як у межах регіону, так і внутрішньодержавному чи міжнародному сполученнях.

Підсумовуючи вищезазначене вважаємо, що транспортно-логістичний центр є складною системою, яка координує використання різних видів транспорту, виконує вантажо-розвантажувальні роботи і перевалювання вантажів, забезпечує зберігання, вантажопереробку, експедирування й переадресацію вантажів,

інвентаризацію запасів, митні процедури, надає повний комплекс сервісних і комерційно-ділових послуг.

1. Беспалов Р. С. Транспортная логистика. Новейшие технологии построения эффективной системы доставки / Роман Сергеевич Беспалов. – Москва: Вершина, 2007. – 384с.

2. Интегрированная логистика накопительно-распределительных комплексов (склады, транспортные узлы, терминалы): Учебник для транспортных вузов. / Под общ. ред. Л. Б. Миротина. – М.: Издательство «Экзамен», 2003. – 448с.

3. Миротин Л. Б., Боков В. В. Современный инструментарий логистического управления: Учебник для вузов. – М.: Издательство «Экзамен», 2005. – 496 с.

4. Харрисон Алан, Ван Хоук Ремко. Управление логистикой: Разработка стратегий логистических операций / Пер. с англ.; За наук ред. О. Є. Міхейцева. – Дніпропетровськ: Баланс Бізнес Букс, 2007. – 368 с.

*The paper considers methodological bases of formation and development of regional transport and logistics centers, defined feasibility of their creation. Sources of financing for the construction of a regional logistics center. The creation of the concept of international transport and logistics center (MTLTS) and their functioning features.*

УДК 332.1:330.46:005.584.1

Дмитришин Л. І., Романків І. М.

## ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ПІДТРИМКИ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ ЩОДО УПРАВЛІННЯ СТІЙКІСТЮ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ РЕГІОНІВ

*Розроблено систему підтримки прийняття рішень щодо управління стійкістю розвитку регіональної економіки. Вона передбачає визначення конкретних напрямків соціально-економічного розвитку регіонів внаслідок перегляду загальної стратегії управління, визначення нових стратегічних цілей, пріоритетів. Для її реалізації використано апарат нейромережевого прогнозування.*

**Ключові слова:** регіональна економіка, система підтримки прийняття рішень, соціально-економічний розвиток регіонів, нейромережеве прогнозування, сценарій.

**Постановка проблеми.** Важливим етапом процесу формування управлінських рішень щодо соціально-економічного розвитку регіону є прогнозування процесів управління стійкістю розвитку економіки регіонів. Комплексне застосування наявних методів прогнозування в цілому дозволяє знаходити оптимальні індикатори та будувати на їх основі оптимальну адаптивну стратегію передбачень, дозволяє знаходити оптимальні управлінські рішення, що лежать в основі оптимальних стратегій управління стійкістю розвитку економіки регіонів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Широке коло питань проблематики стійкого розвитку регіонів розробляють провідні вчені, зокрема, Герасимчук З. В. [1], Згуровський М. З. [2], Кизим М. О. [3], Кондіус І. С. [4], Новікова О. Ф. [5], Пурський О. І. [6], Решетило В. П. [7] та інші. Проте системні трансформації в Україні зумовлюють необхідність формування нових науково-методологічних засад і практичних рекомендацій щодо прогнозування розвитку регіональної економіки та управ-