

УДК (711.4:352)164
JEL P23; R58

ТАРАКАНОВ М.Л.

канд. екон. наук,
ст. наук. співроб.

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ
Французький бульвар, 29, м. Одеса, Україна, 65044
E-mail: tarakanovnikolajleonidovic@gmail.com
Orcid.org/0000-0002-3827-2373

ЛИСЮК В.М.

д-р екон. наук, проф.

зав. відділом ринкових механізмів і структур

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ
Французький бульвар, 29, м. Одеса, Україна, 65044
E-mail: vlisyuk@ukr.net
Orcid.org/0000-0001-8766-4325

ТОПАЛОВА І.А.

канд. екон. наук,
ст. наук. співроб.

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ
Французький б-р, 29 м. Одеса, Україна, 65044
E-mail: djesi@te.net.ua
Orcid.org/0000-0001-7845-6612

ЛОЗОВА Т.П.

Провідний інженер

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ
Французький б-р, 29 м. Одеса, Україна, 65044
E-mail: ua.lozovaya@gmail.com
Orcid.org/0000-0002-4896-1930

ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ ТА ФОРМИ РОЗВИТКУ СІТІ-ЛОГІСТИКИ В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ МІСЬКИМ ГОСПОДАРСТВОМ

Актуальність. Сіті-логістика – новий малодосліджений напрям наукових та практичних розробок, який спрямований на дослідження комплексного пропорціонального розвитку міст, міських агломерацій та приміських районів. Вітчизняна сіті-логістика пов'язана із суттєвим відставанням концептуальних, методичних та прикладних підходів по відношенню до провідних міст світу.

Позитивний закордонний досвід свідчить, що значний вклад в комплексне рішення проблем сіті-логістика вносить в ті області міського господарства, основу яких формують потокові системи. У зв'язку з цим, актуальними постають завдання пошуку та усунення диспропорцій, які виникають між складовими потоковими систем, що суттєво впливає на економічну, фінансову та інші сфери міського господарства.

Мета та завдання. Метою даної статті є дослідження та надання пропозицій з використання сіті-логістики як управлінського інструменту для ефективного управління міським господарством.

Результати. Проаналізовано існуючі поняття сіті-логістика та запропоновано нове її бачення на засадах використання сіті-логістики як системи управління міським господарством. В якості об'єкта дослідження виокремлюються локальні ринки в системі міського господарства, особливості яких в складі міст дозволили розробити концептуальну схему їх типології, яка включає в себе рівень ринків, логістика яких вирішує суто соціально-економічні, екологічні та інші проблеми громади міст; рівень ринків, логістика яких спрямована на формування полюсів економічного зростання; рівень ринків, логістика яких забезпечує конкурентоспроможність міст в якості крупних міжнародних транспортних, туристично-рекреаційних та логістичних вузлів з подальшою інтеграцією в національну, загальноєвропейську та глобальну систему товароруку.

Висновки. *Сіті-логістика – це ефективний напрям наукових досліджень спрямований на досягнення збалансованого та пропорційного розвитку різних сфер міського господарства: житлово-комунальної, транспортної, будівельної, дорожньої, торговельної, енергетичної та ін. Пріоритети сіті-логістики необхідно спрямувати на підтримку реформ адміністративно-територіального устрою міст, докорінне покращення міського навколишнього середовища, ліквідацію диспропорцій в параметрах якості життя та життєдіяльності різних районів міст. Дієвою формою впровадження положень сіті-логістики в практику економічної та господарської діяльності міста повинні стати об'єднання зусиль учених, органів управління, бізнес-структур для розробки саме таких проектів, які спрямовані на забезпечення реального ефекту від впровадження логістичних інструментів у організацію життєдіяльності міст.*

Ключові слова: *сіті-логістика, локальні ринки, полюс росту, ринки твердих побутових відходів, логістика доробки товарів, логістика рекреаційно-туристичних потоків.*

TARAKANOV M.L.

*Cand. econ sciences, Senior Research Fellow
Institute Of Market Problems And Economic&Ecological Research of the
National Academy Of Sciences Of Ukraine
Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odessa, Ukraine
E-mail: tarakanovnikolajleonidovic@gmail.com
Orcid.org/0000-0002-3827-2373*

LISYUK V.M.

*Dr. Sc. (Economics), Prof.
Institute Of Market Problems And Economic &
Ecological Research of the National Academy Of Sciences Of Ukraine
Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odessa, Ukraine
E-mail: vlisyuk@ukr.net
Orcid.org/0000-0001-8766-4325*

TOPALOVA I.A.

*Cand. econ sciences, Senior Research Fellow
Institute of market problems and economic&ecological research NAS of Ukraine
Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odessa, Ukraine
E-mail: djesi@te.net.ua
Orcid.org/0000-0001-7845-6612*

LOZOVA T.P.

*Senior Engineer
Institute of market problems and economic&ecological research NAS of Ukraine
Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odessa, Ukraine
E-mail: ua.lozovaya@gmail.com
Orcid.org/0000-0002-4896-1930*

PERSPECTIVE DIRECTIONS AND FORMS OF THE DEVELOPMENT OF THE CITY-LOGISTICS IN THE CITY MANAGEMENT SYSTEM

Topicality.. *City Logistics is a newly investigated area of scientific and practical development aimed at the study of the integrated proportional development of cities, urban agglomerations and suburban areas. Domestic city-logistics is associated with significant lagging conceptual, methodological and applied approaches in relation to the leading cities of the world.*

Positive foreign experience shows that significant contribution to the comprehensive solution of the problems of network logistics brings to those areas of the city economy, the basis of which are formed by flow systems. In this regard, the problems of searching for and eliminating the disparities that arise between components of the flow systems, which have a significant impact on the economic, financial and other spheres of the city economy, are pressing.

Aim and tasks. *The purpose of this article is to study and provide suggestions for the use of network logistics as a management tool for efficient urban management.*

Research results. *The existing concepts of network logistics are analyzed and a new vision is proposed on the basis of the use of network logistics as a management system of municipal economy. As a research object, local markets in the system of municipal economy are distinguished, the peculiarities of which within the cities allowed to develop a*

conceptual scheme of their typology, which includes the level of markets whose logistics solves purely socio-economic, environmental and other problems of the urban community; the level of markets, the logistics of which is aimed at forming the poles of economic growth; the level of markets, the logistics of which ensures the competitiveness of cities as major international transport, tourist and recreational and logistic sites with the further integration into the national, pan-European and global system of commodity movements.

Conclusions. City Logistics is an effective direction of scientific research aimed at achieving a balanced and proportional development of various areas of the city economy: housing, communal, transport, construction, road, trade, energy, etc. Priorities of the network logistics should be directed to support the reforms of the administrative-territorial structure of cities, the radical improvement of the urban environment, the elimination of imbalances in the parameters of the quality of life and life of different regions of cities. An effective form of implementation of the provisions of network logistics in the practice of economic and business activities of the city should be the merger of efforts of scientists, management bodies, business structures to develop precisely such projects, which are aimed at providing a real effect from the introduction of logistics tools in the organization of life of cities.

Key words: network logistics, local markets, growth pole, solid domestic waste markets, logistics of product development, logistics of recreational and tourist flows.

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. В даний час посилюється науковий та практичний інтерес до залучення сіті-логістики для вирішення різноманітних проблем життєдіяльності міст. Це обумовлено з одного боку, урбанізацією та підвищенням складності міського господарства і відповідно проблем з управління ним. Тим більш, що існуюча система формування управлінського персоналу структур муніципалітетів, що у більшості базується на партійно-політичних принципах, призводить до погіршення професіоналізму у їх складі, що в свою чергу, впливає на якість прийнятих управлінських рішень. З іншого боку, це обумовлено накопиченими знаннями та науковими розробками з питань управління міським господарством, а саме: транспортним комплексом міст, координацією відносин між виробничою сферою та торгівлею, вдосконаленням функціонування складських, комунально-житлових, рекреаційних, туристичних та інших міських зон. Ця корисна для міст інформація у більшості зосереджена у спеціалізованих, як правило дослідницьких установах, що не відносяться до управлінських муніципальних структур.

Сіті-логістика спрямована на дослідження комплексного пропорціонального розвитку міст, міських агломерацій та приміських районів. Даний вид діяльності в Україні ще значно відстає від іноземних міст, де приріст міської економіки в середньому на 20-40% пов'язаний з впровадженням логістичних інновацій в господарську та інші сфери міської діяльності [4]. Цей недолік потрібно розглядати не тільки як негативний, але як і перспективний фактор, за допомогою якого можна використовувати сучасний іноземний досвід реалізації логістичних проектів.

Одночасно, виникло вкрай актуальне питання щодо посилення ролі сіті-логістики у вирішенні суто економічних проблем міського господарства, зокрема збільшення доходів місцевих бюджетів, залучення інвестицій. Переваги використання сіті-логістики обумовлені її спрямованістю на усунення та пом'якшення протиріч, які виникають між інтересами різних сфер діяльності та соціальних груп населення.

Системне уявлення про організацію сіті-логістики в значній мірі гальмується рядом недоліків, обумовлених відсутністю загально визначеного розуміння термінологічного апарату, недостатньою розробкою методичних підходів до узгодження та збалансованого розвитку функціональної структури міст, оптимізації витрат міського бюджету на інфраструктурне облаштування провідних видів міського господарства. Перелічені та інші проблемні питання сіті-логістики вкрай недостатньо представлені в програмах стратегічного розвитку міст, інших програмних документах, що суттєво знижує результативність життєдіяльності міст.

Аналіз останніх публікацій з даної проблеми. Питаннями наукового та практичного застосування сіті-логістики займаються: В. Губенко, І. Майорова, І. Смірнов, В. Лівшиц, О. Лямзін, В. Лисюк, Я. Нефедова, М. Хара, Л. Миротін, В. Поліщук, В. Доля, А. Барський, В. Круглов, В. Крикавський, В. Мельниченко, Р. Сопільник, І. Смернов та ін.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.

Позитивний закордонний досвід свідчить, що значний вклад в комплексне рішення науково-прикладних проблем сіті-логістика вносить в ті області міського господарства, основу яких формують потокові системи: пасажиропотоки, вантажо-(товаро-) потоки, туристичні потоки і інші. В такому випадку дослідження мають зосереджуватись на пошуку та усуненні диспропорцій, які виникають між складовими потоковими систем, від яких в значній мірі залежать економічна та фінансова стабільність міст. Так, дані проблеми в області вдосконалення транспортної системи міст повинні вирішуватись в комплексі з перспективами створення нових та розвитку існуючих

магістралей, оптимізації пропорцій між використанням крупно-вантажного та легкового транспорту, створення в необхідній кількості автомобільних парко-місць, тощо. Якщо звернутися до сфери міської торгівлі, то проблемними областями сіті-логістики є дефіцит сучасних логістичних потужностей з зберігання, передпродажної доробки та розподілу товарних партій продукції, випадки невідповідності якості та товарної номенклатури вимогам споживачів, розбалансованість оптової та роздрібною торгівлі.

Перелічені проблеми організації міських потокових систем потребують стратегічного визначення напрямків розвитку сіті-логістики відповідно провідних функцій міст, розробки та використання нових інструментів з метою результативної їх взаємодії. Це має вирішуватись шляхом «розшивки» вузьких місць в системі «сіті-логістичних ланцюгів» відтворювальних циклів товарних та інших потоків. Зокрема, одним з малодосліджених питань є розгляд проблемних областей сіті-логістики в якості відтворювальних процесів, які формують ринки.

Формулювання цілей дослідження. Метою даної статті є дослідження та надання пропозицій з використання сіті-логістики як управлінського інструменту для ефективного управління міським господарством.

Виклад основних результатів та їх обґрунтування. Сіті-логістика як нове вирішення міських проблем потребує подальшого уточнення понятійно-категоріальної сутності даної області досліджень. Дане питання обумовлено різними підходами до визначення сутності дефініції сіті-логістики, які сформувались на даний час.

Значна частина авторів розуміє сіті-логістику як комплекс заходів з поліпшення життєдіяльності міста. Так, Майорова І.М. вважає, що сіті-логістика виступає складовою муніципального менеджменту і вирішує питання з догляду за об'єктами міської інфраструктури: житловими масивами, торгівельними площами і офісами, займається організацією роботи муніципального транспорту, постачанням води, тепло- і енергоресурсів в міські будівлі і на місцеві виробничі підприємства [1, с. 44]. На її думку, сіті-логістика – концепція суспільного інтересу: вона звільнює вулиці, укріплює торгівлю, відтворює діяльність центрів міст, веде до відродження історичної частини міста, що віддзеркалюється на підвищенні становища мешканців, сіті-логістика розуміється як елемент якості життя [2, с. 88].

Згідно [3] сіті-логістика орієнтується на вирішення соціальних завдань життєзабезпечення місць поселення, наприклад, поставки товарів в торгові точки, постачання ресурсів до медичних установ, територіального розміщення пунктів прийому для обслуговування населення.

Інша частина авторів розглядає сіті-логістику в контексті взаємодії логістики з маркетингом. Зокрема, І. Смирнов вважає, що логістика, також як і маркетинг, застосовує два основних інструменти ефективного менеджменту. Вони забезпечують ефективність економічного господарювання та управління підприємством: зокрема, маркетинг сприяє збільшенню обсягів продажів, тоді як логістика – зменшенню витрат і відповідно собівартості продукції. Ці два напрями також, дуже актуальні по відношенню до міських сфер діяльності. Муніципальний маркетинг показує, як краще використовувати ті конкурентні, порівняльні переваги, які має кожна територія, кожне місто, кожна громада, тощо [4].

Також, існує точка зору, яка уявляє сіті-логістику як комплекс логістичних рішень, дій, процесів, які направлені на оптимізацію: управлінських рішень адміністрації, потоків товарів, транспортних засобів, людей, енергії, фінансів, інформації в рамках підсистем міста та його інфраструктури [5].

Конкретизуючи дану точку зору на дефініцію сіті-логістика, наприклад, В. Лівшиц класифікує її завдання та акцентує увагу на: раціональну організацію у просторі та у часі матеріального і соціального потоків; орієнтацію виробничо-господарської діяльності муніципальних підприємств на задоволення потреб населення; інтеграцію міського середовища в цілісну систему; оптимізацію потоків міського транспорту та ін. [6]. В цілому можливо з ним погодитись.

В той же час можна відмітити, що перелічені погляди на сутність сіті-логістики не розглядають вирішення проблем міста на ринкових принципах. Актуальність даної проблематики обумовлено тим, що в системі наукових концепцій, які описують місто як окремий суб'єкт адміністративного регіону України, як соціум, як ринок, найменш розробленою є остання з перелічених концепцій [7, с. 26]. В значній мірі, це обумовлено тим, що в силу цілого ряду об'єктивних причин ринковий аспект не розглядається в якості визначального, оскільки він не ідентифікується з традиційними ознаками ринку. Наприклад, управлінський аспект розгляду конкурентоспроможності міст, аспект охорони природного міського середовища, соціальних стандартів життєдіяльності, інвестиційної привабливості міста, тощо [8, с. 15]. Недостатньо

приділено увага ринковій компоненті не означає відмови від її включення у склад структурних елементів, які впливають на конкурентоспроможність міст. Більш того, теорія ринкової конкуренції, яка носить універсальний характер вказує на її прояви в якості головної рушійної сили любого економічного розвитку, у тому числі конкурентоспроможності міст. Наприклад, згідно останніх законодавчих ініціатив реформування житлово-комунального господарства міст України мало відбуватись у 2017 році на конкурентних засадах. Відповідно міста мали провести конкурси з створення та введення організацій співвласників багатоквартирних будинків (ОСББ) та управлінських компаній у міську систему надання житлово-комунальних послуг. Але проведені конкурси на базі існуючого законодавства не відповідали ринковим принципам справедливої конкуренції. І багато таких конкурсів повигравали існуючі раніше ЖКС. Це було обумовлено тим, що міська влада була не достатньо обізнана у проведенні таких конкурсів не підготувала відповідним чином конкурсні лоти.

Основним об'єктом сіті-логістики нами розглядаються локальні ринки [14]. Локальні ринки уявляють собою сукупність взаємопов'язаних ринків різного типу. Складовими ринків виступають виробнича, розподільча складові, складові обміну та споживання, обмежені контурами міст. Переваги використання сіті-логістики як ринкових об'єктів обумовлені: по-перше, цілеспрямованістю вищевказаних складових руху, які налаштовані на досягнення передчасно визначеного всіма учасниками загального кінцевого результату; по-друге - врахуванням особливостей логістичних типів ринків; по-третє – можливостями узгодження наскрізних параметрів потоків, які мають загальну основу для співставлення.

Разом з тим, локальні ринки мають різне логістичне призначення. З огляду на існуючі концепції сіті-логістики нами пропонується виокремлювати такі локальні ринки.

Перше, рівень ринків, логістика яких вирішує суто соціально-економічні, екологічні та інші проблеми громади міст. Вони вирішують комплекс проблем, пов'язаних із перегруженістю центральних районів міст, віддаленістю роздрібною торгівлі від складських потужностей, відсутністю паркінгів та парковок у достатній кількості, комплексного та рівномірного розподілу по території міст обслуговуючих підприємств.

Другий рівень - ринки, логістика яких спрямована на формування полюсів економічного зростання та впровадження нових технологій.

Третій рівень – ринки, логістика яких забезпечує конкурентоспроможність міст в якості крупних міжнародних фінансових, транспортних, туристично-рекреаційних та логістичних вузлів з подальшою інтеграцією в загальноєвропейську і глобальну систему товароруху. Вони забезпечують конкурентоспроможність міст в системі національного та міжнародного розподілу праці.

Усі ці ринки на різних рівнях приймають участь у товароруху матеріально-речових ресурсів, фінансово-кредитних ресурсів, інформаційних потоків та інших (рис. 1).



Рис. 1. Взаємопов'язана структура ринків в системі сіті-логістики

Зокрема, перспективними локальними ринками даного типу слід розглядати ринки твердих побутових відходів (ТПВ) та ринки інформаційних технологій [15]. Однією з болючих сучасних проблем міст України, зокрема Одеси є проблема ефективного поводження з твердими побутовими відходами. Ще у 2015 р. необхідність вирішення цієї проблеми була визначена у Резолюції ООН. В сучасному баченні Концепції вирішення проблеми ефективного логістичного поводження з ТПВ слід враховувати наступні задачі:

1. Збір та транспортування ТПВ.
2. Проблеми захоронення ТПВ на полігонах.
3. Сортування та переробка ТПВ.
4. Ефективне використання ТПВ у якості корисного (енергетичного) ресурсу.

Ці завдання мають вирішуватись у двох площинах: у площині екологічної безпеки і у площині економічної корисності. З цього приводу сьогодні існують певні підходи і напрямки в вирішенні цієї проблеми, які необхідно реалізувати у конкретні проекти. Але таке завдання може бути вирішене у симбіозі зусиль науки та адміністративної практики, які мають бути підпорядковані зваженим економічно - розрахованим логічним рішенням, що на нашу думку, можуть бути пов'язані логістичними організаційними мережами.

Другим перспективним ринком даного типу є ринок міських інформаційних технологій. Аналітики ABI Research вважають, що доходи даного ринку у 2026 році будуть складати 62 млрд. дол. Найбільш швидкозростаючим сегментом у цій сфері прогнозуються такі види діяльності, які пов'язані із розташуванням зарядних станцій для електромобілів, розвитком телекомунікаційних системах обліку руху міського транспорту, логістичними інструментами раціонального освітлення міського середовища [9].

Інший тип локальних ринків пов'язаний з використанням логістичних інструментів при формуванні полюсів росту [10]. Вони спрямовані на:

- виробництво нових товарів та послуг, які стають центрами економічного простору прилеглих територій;
- на розвиток промислової інфраструктури, науково-технічних зон, технопарків, технополісів, хабів, які виконують функцію дифузії інновацій;
- формування агломераційних видів логістичної організації міської життєдіяльності, що сприяє економії ресурсів в результаті концентрації та спеціалізації різних міських процесів.

Одним з найбільш перспективних напрямків формування полюсів росту є розвиток ринку термінальних та інших видів обслуговування товаропотоків навколо міських агломерацій у приміських зонах.

Зокрема, актуальною задачею сіті-логістики є обґрунтоване рішення по створенню навкруги міста мережі логістичних центрів по складуванню, доопрацюванню і розподілу товарів, що дозволяє залучати додаткові вантажопотоки, забезпечувати зростання доданої вартості продукції та збільшення на цій базі надходжень до міського бюджету. Паралельно створення логістичних центрів сприятиме пом'якшенню проблем зайнятості в приміських зонах міст.

Актуальне питання - створення оптових ринків сільськогосподарської продукції в приміських районах, що має сприяти спрощенню доступу на міські продовольчі ринки індивідуальних виробників продуктів харчування, розташованих поблизу крупних міст. Оптові ринки також будуть сприяти розвантаженню міських магістралей від крупно-вантажного транспорту шляхом доставки середніх і дрібних товарних партій в нічний час малогабаритними транспортними засобами в продовольчі магазини та ринки міста. Це покращить стан навколишнього середовища, забезпечить своєчасну доставку продукції, забезпечить її необхідну якість, що буде сприяти збільшенню роздрібного товарообігу. Крім того, це має сприяти місцевим фермерам щодо реалізації власноручно вирощеної продукції.

Третій тип локальних ринків передбачає імплементацію сіті-логістики у вирішенні проблемних питань, які дозволяють підвищувати конкурентоспроможність міст. Це завдання мають вирішувати ринки, географічні межі яких не обмежуються кордонами міст. Тільки у взаємодії із зовнішнім середовищем можливо порівнювати темпи розвитку міського господарства, інших сфер міської діяльності та приймати відповідні управлінські рішення [7, с. 5]. Прикладом на користь даного твердження слугує процес глобалізації міст, в рамках якого міста починають позиціонувати себе в якості специфічних глобальних суб'єктів, що надають та рекламують різні послуги (фінансові, туристичні, транзитні, медичні, культурні, освітянські та ін.), та які здатні залучати споживачів і цим вступають між собою у конкурентні відносини.

У цьому зв'язку набуває певного інтересу іноземний досвід формування полюсів конкурентоспроможності – консорціумів, кластерів, ВЕЗ, які об'єднують дослідницькі організації, освітні центри та промислові підприємства. Вони забезпечують роль міст в системі національних та міжнародних зв'язків. Приймаючи дану концепцію як аргументовану та доцільну для використання в науково-прикладному аспекті в якості основних об'єктів ринкової складової конкурентних відносин пропонується доповнити дану концепцію розглядом профільних видів міської діяльності, які з одного боку, визначають роль міст у міжрегіональному розподілі праці, а з іншої сторони, відображають наявні відповідно профільним видам діяльності ринкові ознаки конкурентних переваг: їх прямиий характер, адресність та ін. [11, с. 21-22]. Дана особливість суттєво змінює концептуальне бачення використання інструментів сіті-логістики, яка має бути тісно інтегрована у міжнародні логістичні ланцюги.

Так, для портових міст України слід віднести такий перспективний ринок, як доробка та сервісне обслуговування зовнішньоторговельних товарних потоків [12]. Вони пов'язані з виконанням різних операцій з: фасування товарів, їх очистки, сортування, пакування, сервісного обслуговування. Контури такого ринку доробки товарів характеризуються наступними рисами:

- високим ступенем концентрації та диверсифікації виробничого потенціалу;
- об'єктною та предметною спеціалізацією по напрямкам товаропотоків;
- перевищенням попиту над пропозицією по окремим видам послуг, в першу чергу, по технологічно складним видам (сервіс комп'ютерної техніки, збірка машино-технічної продукції).

Експертні оцінки свідчать, що доробка товарів забезпечує зростання обсягів товароруку в середньому на п'ятдесят та більше відсотків та суттєво розширює зовнішньоекономічну діяльність. Дана закономірність свідчить про значні перспективи розвитку даного виду діяльності та підвищення міжнародної конкурентоспроможності провідних міст, таких як Одеса, Южне, Чорноморськ.

В контексті локальних ринків, логістика яких забезпечує конкурентоспроможність міст в системі національного та міжнародного розподілу праці актуальними виглядають проекти по збереженню і подальшому розширенню парково-розважальних, оздоровчих та туристично-рекреаційних зон.

Значні можливості сіті-логістики пов'язані з відтворенням іміджу приморських міст, як міжнародних центрів туризму та відпочинку в Чорноморському регіоні. Поєднання унікальної історичної спадщини міст Українського Причорномор'я з розвинутим лікувально-рекреаційним потенціалом дозволяє формувати стійкі туристичні та рекреаційні потоки, роль логістики в забезпеченні яких повинна полягати в розробці сценаріїв логістичного обслуговування туристичної діяльності (яхтений туризм, круїзний туризм, спортивний туризм, медичний туризм), швидку доставку рекреантів до місць відпочинку, використання логістичних методів в організації допоміжних видів діяльності (реклама, ГТК, харчування, екскурсії, спортивні заходи) [13, с. 70-71].

Зокрема, для Одеси доцільно розвивати логістику освоєння та використання багатого природно-ресурсного морського потенціалу. До таких ресурсів слід відносити:

- запаси цінних видів лікувальних грязей (Куяльницький, Будагський ліман);
- наземні та підземні мінеральні води;
- привабливі морські пляжі та ін.

Особливістю даних видів ресурсів, є те, що вони спроможні задовольнити не тільки потреби вітчизняних рекреантів, але і забезпечити суттєві надходження від їх експорту. Крім того, їх використання може сприяти посиленню коопераційних зв'язків та обміну туристичними потоками між містами України та сусідніх Чорноморських країн [13].

Однією з перспективних сфер застосування принципів сіті-логістики є процес розробки коригування та прийняття Генерального плану розвитку міста. Так, вирішення і інших міських проблем на основі ринково-логістичних принципів ефективно можливо на базі детальної розробки дорожньої карти процесу прийняття управлінських рішень з реалізацією даної проблеми. Приклад міста Одеси показав, що без належного обґрунтування, всенародного громадського обговорення та узгодження інтересів всіх верств міського населення, прийняття такого плану може розтягнутись на роки та викликати незадоволення деяких груп інтересів. А вирішити цю проблему ефективно і за більш стислі терміни можливо на основі сіті-логістики з залученням до цього процесу відповідних фахівців.

Значну роль у розвитку сіті-логістики має відігравати наука, яка спроможна продукувати на основі наукових досліджень та нестандартних інноваційних підходів досить ефективні логістичні проекти, що можуть значною мірою впливати на розвиток міського господарства та інших сфер міської життєдіяльності. У цьому плані комплексний розвиток міст з урахуванням можливих

майбутніх наслідків від прийнятих управлінських рішень можливо забезпечити шляхом залучення до процесу впровадження управлінських заходів та їх експертизи кваліфікованих, наукових фахівців. З такої точки зору для умов сьогодення та відповідно до досліджуваної проблеми ефективного логістичного розвитку міст необхідний симбіоз влади (управлінців), територіальних громад, науки, підприємців та інших зацікавлених сторін.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Проведене дослідження свідчить, що сіті-логістика – це ефективний напрям наукових розробок у різних сферах функціонування міст та міських агломерацій. Вона створює умови для системного погляду на ефективне функціонування міст, усунення складних, багаторівневих, міжгалузевих, міжфункціональних та інших проблем. Пріоритети сіті-логістики необхідно пов'язувати з реформами адміністративно-територіального устрою міст, докорінним покращенням міського навколишнього середовища, ліквідацією диспропорцій в параметрах якості життя та життєдіяльності різних районів міст.

Дієвою формою впровадження положень сіті-логістики в практику управління економічною та господарською діяльністю міста повинні стати об'єднання зусиль учених, органів управління, зацікавлених бізнес-структур для розробки спільних рішень, які будуть здатні забезпечити реальний ефект від впровадження логістичних інструментів у організацію життєдіяльності міст. Крім того, без залучення міських бюджетних ресурсів вирішення піднятих у статті питань стає проблематичним.

ЛІТЕРАТУРА

1. Майорова І.М. Житлово-комунальне господарство, як складова сіті-логістики промислового міста / І.М. Майорова // Theoretical and practical aspects of economics and intellectual property. 2014. - issue 1(10), volume 1, p. 44-50.
2. Майорова І.М. Походження і структура сіті-логістичних потоків Приазов'я / І.М. Майорова // Вісник економічної науки України. – 2014. - №2. – С. 88-93.
3. http://stud.com.ua/58850/logistika/siti_logistika.
4. Смірнов І. Развитие городской логистики как фактор эффективного муниципального менеджмента: европейская практика и украинские возможности / <http://soskin.info/ea.php?pokazold=20060720&n=7-8&y=2006>
5. https://ru.wikipedia.org/wiki/Городская_логистика
6. Лившиц В. Городская логистика - City logistics / <https://proza.ru/2008/06/17/577>
7. Управління міжнародної конкурентоспроможністю в умовах глобалізації економічного розвитку. Монографія в 2 частинах. Том II. – К.: КНЕУ, 2006. – 591 с.
8. Горячук В.Ф. Капіталізація та конкурентоспроможність економіки: регіональний та національний вимір: монографія / В.Ф. Горячук // Одеса: ІПРЕД НАНУ, 2011. – 277 с.
9. Рынок технологий умных городов будет расти на 11% в год <https://www.ixbt.com/news/2018/01/18/gynok-tehnologij-umnyh-gorodov-budet-rasti-na-11-v-god.html>
10. Теория полюсов роста Ф. Перру. <https://studfiles.net/preview/3173470/page:5/>
11. Тараканов Н.Л. Региональные логистические системы: проблемы формирования и развития: монографія / Н.Л. Тараканов // ИПРЭЭИ НАНУ. – Одесса, 2013. – 312 с.
12. Тараканов Н.Л. Фактор внешних региональных рынков в развитии портовых комплексов обработки товаров / Н.Л. Тараканов, В.М. Лысюк, В.Н. Осипов, Ю.В. Наконечный // Одеса: Рекламсервис, 2006. – 38 с.
13. Экономико-экологические проблемы формирования Черноморского международного района экономического сотрудничества (на примере курортно-рекреационного хозяйства Украинского Причерноморья) / Н.Л. Тараканов, В.А. Дерчагев, А.В. Живицкий. – Одеса: 1992 г. – 32 с. (Припринт / ИПРЭЭИ АНУ; 92).
14. Лысюк В.М. Локальные рынки в системе национальной экономики: определение, функции и задачи / В.М. Лысюк, А.О. Серов // Economics, management, law: innovation strategy. - March 28, 2016, Zhengzhou, China. – С. 165-174.
15. Лысюк В.М. Концепция эффективного обращения с твердыми бытовыми отходами в крупном городе / В.М. Лысюк, Н.Л. Шлафман // Priority Research areas. Collection of scientific articles List of Academic Publishing House of the Agricultural University Plovdiv, Bulgaria. – 2017. – С. 19-24.

REFERENCE

1. Mayorova, I.M. (2014). Zhytlovo-komunalne hospodarstvo, yak skladova siti-lohistryky promyslovoho mista [Housing and communal services as an integral part of the city's industrial logistics system]. 1(10), 1, 44-50 [in Ukrainian].
2. Mayorova, I.M. (2014). Pokhodzhennya i struktura siti-lohistrychnykh potokiv Pryazovya [The origin and structure of the network-logistic flows of the Azov Sea Bulletin of Economic]. Science of Ukraine, 2, 88-93 [in Ukrainian].
3. http://stud.com.ua/58850/logistika/siti_logistika [in Russian].
4. Smirnov, I. (2006). Razvitiye gorodskoy logistiki kak faktor effektivnogo munitsipal'nogo menedzhmenta: yevropeyskaya praktika i ukrainskiye vozmozhnosti / <http://soskin.info/ea.php?pokazold=20060720&n=7-8&y=2006> [in Ukrainian].
5. https://ru.wikipedia.org/wiki/Городская_логистика [in Russian].
6. Livshits, V. (2008). Gorodskaya logistika - City logistics / <https://proza.ru/2008/06/17/577> [in Russian].
7. Upravlinnya mizhnarodnoyi konkurentospromozhnistyu v umovakh hlobalizatsiyi ekonomichnoho rozvytku [Management of International Competitiveness in the Conditions of Globalization of Economic Development]. Monograph in 2 parts. Volume II - K.: KNEU, 2006. - 591 p. [in Ukrainian].
8. Horyachuk, V.F. (2011). Kapitalizatsiya ta konkurentospromozhnist ekonomiky: rehionalnyy ta natsionalnyy vymir: monografiya [Capitalization and competitiveness of the economy: regional and national dimension: monograph]. Odessa: Ipride NASU, 277 [in Ukrainian].
9. Rynok tekhnologiy umnykh gorodov budet rasti na 11% v god [The market of smart city technologies will grow by 11% per year] <https://www.ixbt.com/news/2018/01/18/rynok-tehnologij-umnyh-gorodov-budet-rasti-na-11-v-god.html> [in Russian].
10. Teoriya polyusov rosta F. Perru [The theory of poles of growth F. Perru] <https://studfiles.net/preview/3173470/page:5> [in Russian].
11. Tarakanov, N.L. (2013). Regional'nyye logisticheskiye sistemy: problemy formirovaniya i razvitiya: monografiya [Regional logistics systems: problems of formation and development: monograph]. Odessa, IPREEI of the NASU, 312 [in Russian].
12. Tarakanov, N.L., Lisyuk, V.M., Osipov, V.N. & Nakonechny, Yu.V. (2006). Faktor vneshnikh regional'nykh rynkov v razvitii portovykh kompleksov podrobotki tovarov [The factor of external regional markets in the development of port complexes of workmanship]. Odessa: Advertising Service, 38 p. [in Russian].
13. Tarakanov, N.L., Derchagev, V.A. & Zhivitskiy, A.V. (1992). Ekonomiko-ekologicheskiye problemy formirovaniya Chernomorskogo mezhdunarodnogo rayona ekonomicheskogo sotrudnichestva (na primere kurortno-rekreatsionnogo khazyaystva Ukrainskogo Prichernomor'ya) [Economic and environmental problems of the formation of the Black Sea International Economic Cooperation Area (on the example of the resort and recreational economy of the Ukrainian Black Sea Coast)]. Odessa, 32 [in Russian].
14. Lisyuk, V.M. & Serov, A.O. (2016). Lokal'nyye rynki v sisteme natsional'noy ekonomiki: opredeleniye, funktsii i zadachi [Local Markets in the National Economy: Definition, Functions and Tasks]. Zhengzhou, China. Economics, management, law: innovation strategy, 165-174 [in Russian].
15. Lisyuk, V.M. & Shlafman, N.L. (2017). Kontseptsiya effektivnogo obrashcheniya s tverdymi bytovymi otkhodami v krupnom gorode [The concept of effective management of solid domestic waste in a large city]. Bulgaria. Priority Research areas. Collection of scientific articles List of Academic Publishing House of the Agricultural University Plovdiv, 19-24 [in Russian].