

УДК 339.1+338.4

Л. Г. ХАРСУН,  
кандидат экономических наук,  
доцент кафедры торгового предпринимательства и логистики

## ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ТОВАРОПОТОКОВ МЕЖДУ УКРАИНОЙ И СТРАНАМИ ЕС

*Исследована система логистического обслуживания товаропотоков между Украиной и странами ЕС. Предложен подход к определению запрашиваемых параметров логистического сервиса внешнеторговых отношений нашего государства со странами ЕС для их сопоставления с фактическими, что позволяет обозначить перспективы его развития.*

**Ключевые слова:** товаропоток, внешнеторговый товаропоток, логистическое обслуживание, интегрированная логистическая система, запрашиваемые параметры, логистический оператор, логистические услуги.

---

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

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

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

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

**Постановка проблемы.** Современное мировое хозяйство характеризуется обострением конкурентной борьбы за рынки сбыта, изменением векторов международных интеграционных процессов, интенсификацией поиска новейших, более эффективных способов повышения конкурентоспособности не только товаров и услуг, но и отдельных стран и регионов. Своеобразной лакмусовой бумагой таких глобальных (нередко политически обусловленных) тенденций являются торговые отношения.

Для Украины актуализация вопросов расширения внешнеторговых связей и поиска резервов повышения их эффективности в значительной степени обусловлена усилением европейской направленности отечественной внешнеэкономической политики. Практическим подтверждением этого факта является расширение товаропотоков между Украиной и странами ЕС, которое выводит на первый план потребность в их логистическом обслуживании, качество которого, в свою очередь, выступает существенным фактором достижения дополнительных конкурентных преимуществ экспортной и импортной продукции.

**Анализ научных исследований и публикаций.** Сегодня проблемы реализации и развития внешнеторговых отношений между Украиной и странами ЕС являются пред-

---

Харсун Людмила Григорьевна (Kharsun Lyudmila Grigor'evna) – e-mail: ludmilaharsun@rambler.ru.

---

метод многочисленных научных и практических дискуссий, широких обсуждений. Доступны для общественности также аналитические материалы государственных и общественных организаций, экспертные оценки по данной проблематике. При этом в контексте логистического сервиса украинского товарного экспорта (импорта) в (из) страны ЕС в большинстве случаев исследуются отдельные функциональные направления логистического обеспечения внешнеторговых операций (прежде всего, связанные с доставкой грузов). Это, например, работы В.В. Брагинского, А.Н. Дороховского, Л.В. Костюченко, В.И. Сергеева, С.В. Савенко, Я.Б. Олейника, И.Г. Смирнова и многих других. Между тем ощущается потребность в комплексном освещении проблем логистического обслуживания экспортно-импортных грузопотоков Украины со странами ЕС.

Следовательно, **цель статьи** – исследовать экономическую природу и структуру системы логистического обслуживания внешнеторговых товаропотоков страны, проанализировать современное состояние логистического сервиса экспорта и импорта товаров между Украиной и странами ЕС, определить перспективные направления его развития.

Для достижения обозначенной цели были поставлены такие основные задачи:

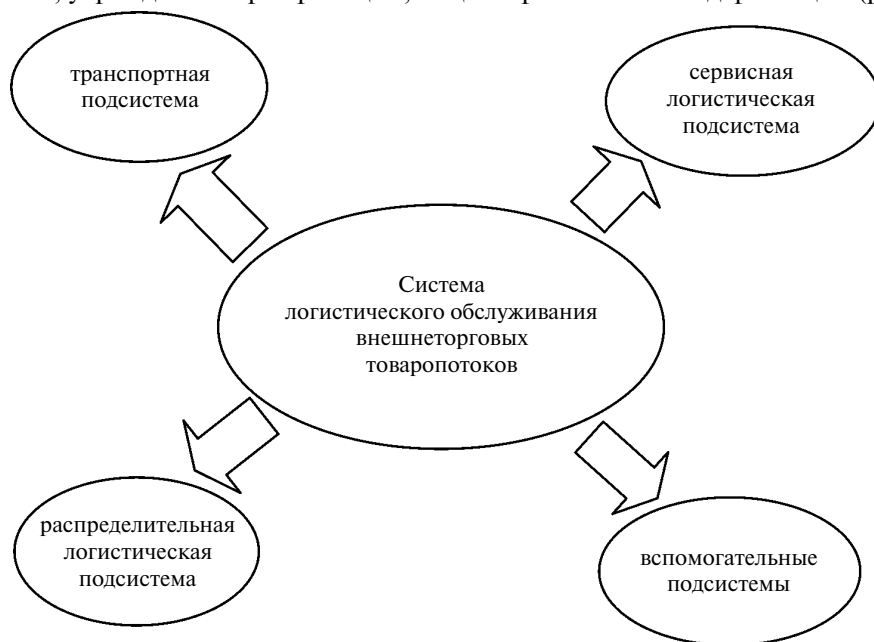
- идентифицировать структурные элементы системы логистического обслуживания товаропотоков между Украиной и странами ЕС;
- выявить запрашиваемые параметры комплекса логистического сервиса экспортно-импортных потоков товаров Украины со странами ЕС;
- дать количественно-качественную оценку современному состоянию логистической поддержки внешнеторговых отношений Украины со странами ЕС;
- определить основные направления оптимизации логистического обслуживания товаропотоков между Украиной и странами ЕС.

**Изложение основного материала.** Применение логистических методов и приемов в управлении товаропотоками позволяет достичь целого ряда преимуществ в качестве удовлетворения потребностей клиентов и существенной экономии расходов товаропродвижения. Как показывает опыт развитых стран, использование элементов системы логистического обслуживания товаропотоков дает возможность снизить общие логистические расходы (почти на 12–35%), транспортные расходы (на 7–20%), расходы на погрузочно-разгрузочные работы и сохранение материального потока (на 15–30%), а также ускорить оборот материальных ресурсов (на 20–40%) и сократить их запасы (на 50–200%) [1, с. 845]. Еще выше потенциал экономии логистических расходов в процессе реализации операций по перемещению товаров в международном сообщении, которые сами по себе более сложные и капиталоемкие: по разным оценкам, расходы по обслуживанию трансграничных товаропотоков более чем в три раза превышают аналогичные расходы на внутреннем рынке и составляют 25–35% стоимости экспортно-импортной продукции.

Логистическое обслуживание внешнеторговых связей отдельной страны представляет собой комплексное управление трансграничными товаропотоками от момента их зарождения до момента доставки продукта конечному потребителю и предполагает планирование, организацию, реализацию и контроль операций по транспортировке, складированию, таможенной очистке, дистрибуции и распределению, а также по обмену документами, информацией и финансовыми активами.

Логистическое обеспечение торговых отношений между странами или регионами требует высокого уровня совместимости их логистических систем, то есть технологической, технической, правовой и организационно-экономической координации и взаимодействия между всеми их функциональными звеньями. Иначе говоря, речь идет о потребности в создании международных интегрированных

логистических систем. По функциональному признаку такие системы должны охватывать транспортную (предприятия грузового транспорта, грузовые терминалы), сервисную логистическую (логистических посредников – в частности, экспедиторов, дистрибьюторов, сервисные предприятия), распределительную логистическую (логистические центры, центры товарораспределения и оптовой торговли, товарные и таможенные склады, терминальные комплексы) и вспомогательные подсистемы (в том числе информационную, финансовую, научно-техническую, кадровую и нормативно-правовую), а также охранные и страховые фирмы, предприятия связи, учреждения сертификации, лицензирования и стандартизации (рис. 1).



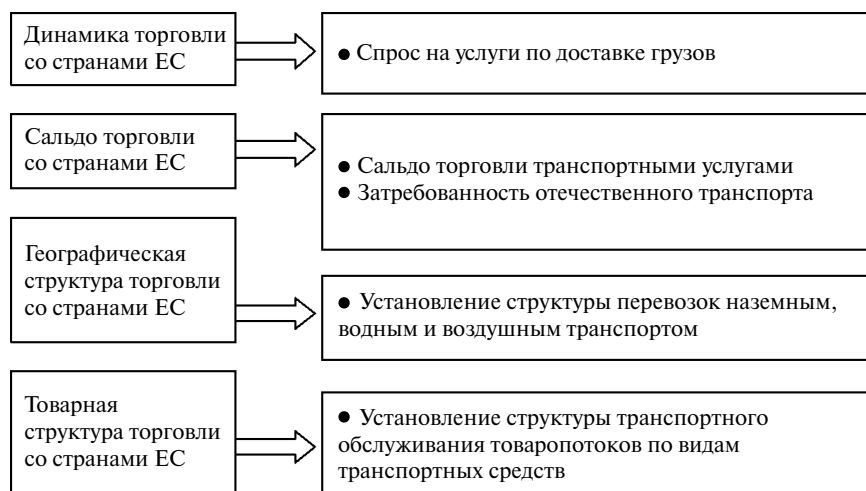
**Рис. 1. Структура системы логистического обслуживания внешнеторговых товаропотоков**

Составлено автором.

Для Украины особенно острой является потребность в создании и развитии интегрированной логистической системы со странами ЕС, основным назначением которой должно быть обеспечение эффективных экспортных и импортных поставок продукции в рамках торговли с данным регионом. Именно на развитие внешнеторговых отношений со странами ЕС преимущественно должен быть направлен транспортно-логистический потенциал Украины, который большинством экспертов оценивается в 30–35% ВВП (в денежном выражении – 31,8–37,1 млрд. дол.). При этом основной акцент следует сделать на оптимизации расходов по транспортировке грузов (на которые приходится около 70% всех логистических расходов), на складском хранении (соответственно, 2,5 млрд. дол.) и на управлении логистическими потоками (0,5 млрд. дол., или около 5%) [2]. Результатом функционирования эффективной системы логистического обслуживания торговли между Украиной и ЕС может быть повышение конкурентоспособности отечественного экспорта и уровня доступности товаров, импортируемых из европейских стран, за счет противопоставления инфляционным процессам, обусловленным сегодня преимущественно колебаниями валютных курсов, сокращения логистических расходов.

Отправной точкой в исследовании системы логистического обслуживания товаропотоков между Украиной и странами ЕС должен стать анализ параметров внешней торговли, которая объективно обуславливает необходимость и определяет характер

взаимодействия отечественной и европейской логистических систем. По сути, такой анализ призван установить их основные запрашиваемые параметры (рис. 2).



**Рис. 2. Определение запрашиваемых параметров системы транспортного обслуживания внешнеторговых товаропотоков между Украиной и странами ЕС**

Составлено автором.

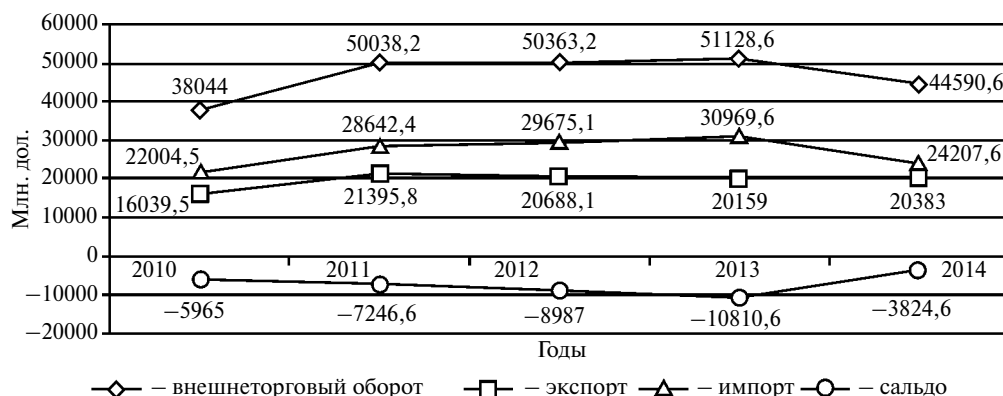
Например, можно определить параметры транспортного обслуживания экспортных и импортных товаропотоков на основе транспортных характеристик внешней торговли Украины со странами ЕС. Так, объемы и динамика соответствующих внешнеторговых операций могут свидетельствовать о емкости сегмента отечественного рынка транспортных услуг, ориентированного на международные грузовые перевозки в данном направлении. В свою очередь, анализ их географической и товарной структур дает возможность установить необходимое соотношение всех видов транспорта в транспортном обеспечении экспорта и импорта в (из) страны ЕС и другие его качественные параметры.

О постоянном повышении спроса на грузовые перевозки в направлении стран ЕС свидетельствует рост внешнеторгового оборота Украины со странами ЕС до 2014 г., когда он составил 44,6 млрд. дол., что почти на 13% меньше по сравнению с 2013 г. В 2015 г. негативная динамика внешней торговли со странами ЕС сохраняется: за I полугодие 2015 г. экспорт товаров из Украины составил 6062,8 млн. дол., то есть уменьшился по сравнению с I полугодием 2014 г. на 35,6% (или на 3356,2 млн. дол.), а импорт – соответственно, 7389,9 млн. дол. и на 25,7% (или на 2557,4 млн. дол.) \* (рис. 3).

Существенную роль для определения запрашиваемых параметров транспортного обслуживания внешнеторговых отношений Украины со странами ЕС играет также анализ соотношения экспорта и импорта товаров. Так, отличительной чертой внешнеторговых связей нашего государства со странами ЕС является отрицательное сальдо торговли, хотя в динамике имеет место сокращение импорта. Преобладание объемов импорта товаров над их экспортом обуславливает и дисбаланс во внешней торговле транспортными услугами со странами ЕС, поэтому в Украине импорт транспортных услуг потенциально будет преобладать над их экспортом. Это объясняется тем, что, как правило, вывоз отечественных товаров за рубеж осуществляется отечественными перевозчиками, а обеспечение импортных поставок в большинстве слу-

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

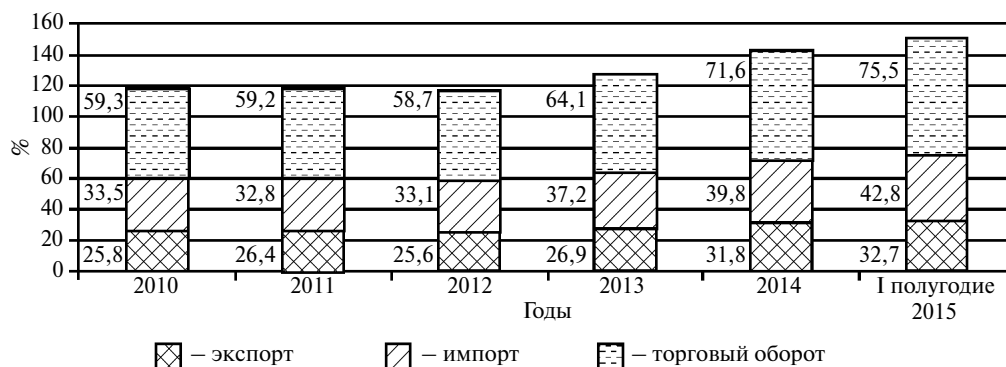
чаев сопровождается также импортом транспортных услуг. Но фактически наблюдается противоположная ситуация, когда Украина является нетто-экспортером транспортных услуг в страны ЕС: в 2014 г. она экспортировала в ЕС транспортные услуги на сумму 1,8 млрд. дол., а импортировала — соответственно, на суму 0,7 млрд. дол.



**Рис. 3. Динамика внешней торговли Украины со странами ЕС в 2010–2014 гг.**

Составлено автором по данным: Зовнішня торгівля України товарами з країнами ЄС / Держстат України [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

Тем самым важно подчеркнуть увеличение удельного веса стран ЕС в структуре внешней торговли Украины: в 2014 г. этот показатель составил, соответственно, 32,7% и 42,8% отечественного экспорта и импорта. Это свидетельствует о приоритетности ориентации транспортно-логистической системы нашего государства на обслуживание грузопотоков именно в направлении указанного региона (рис. 4).



**Рис. 4. Удельный вес стран ЕС во внешней торговле Украины в 2010–2015 гг.**

Составлено автором по данным: Зовнішня торгівля України товарами з країнами ЄС / Держстат України [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

Для детализации запрашиваемых параметров системы транспортного обслуживания товаропотоков между Украиной и странами ЕС (кроме отнесения их к внутриконтинентальной торговле, которая потенциально обслуживается автомобильным, железнодорожным, речным и трубопроводным видами транспорта) можно определить долю стран — торговых партнеров, которые, например, имеют выход к морю или соединяются с нашей страной судоходными реками, и, соответственно, уточнить необходимые объемы грузоперевозок морским и речным транспортом. По аналогии, для сухопутного сообщения значимым критерием является удаленность основных поставщиков импортной продукции и рынков сбыта для отечественного экспорта.

Более полное представление о возможностях участия каждого из видов транспорта в перевозках экспортных и импортных товаров между Украиной и странами ЕС дает анализ их товарной структуры (табл.).

**Основные товарные группы товарного экспорта и импорта Украины со странами ЕС в 2014 г. \***

Экспорт			Импорт		
группы товаров	объем (млн. дол.)	доля (%)	группы товаров	объем (млн. дол.)	доля (%)
(72) черные металлы	3890,2	22,9	(27) минеральное топливо, нефть и продукты ее перегонки	3793,0	18
(10) зерновые культуры	1805,4	10,6	(84) ядерные реакторы, котлы, машины	2278,0	10,8
(85) электрические машины	1646,5	9,7	(30) фармацевтическая продукция	1826,8	8,7
(26) руды, шлаки, зола	1582,1	9,3	(39) пластмассы, полимерные материалы	1470,4	7
(27) минеральное топливо, нефть и продукты ее перегонки	1030,1	6,1	(85) электрические машины	1403,4	6,7
(12) семена и плоды масличных культур	919,0	5,4	(87) средства наземного транспорта (кроме железнодорожного)	1198,8	5,7
(15) жиры и растительные масла животного или растительного происхождения	793,0	4,7	(48) бумага и картон	744,0	3,5
(44) древесина и изделия из нее	744,8	4,4	(38) разнообразная химическая продукция	639,9	3

\* Составлено автором по: Співробітництво між Україною та країнами ЄС у 2014 році : стат. зб. / Держстат України. – К., 2015 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

Так, товарный экспорт из Украины в страны ЕС в большинстве случаев должен обслуживаться железнодорожным транспортом с учетом значительного удельного веса в нем массовых грузов. В свою очередь, автомобильному транспорту, в связи с его небольшой провозной способностью, высокими стоимостью и качеством доставки, следует отдавать предпочтение в транспортировке древесины и изделий из нее, изделий из черных металлов и продуктов пищевой промышленности.

Ввоз импортных товаров в Украину (если не принимать во внимание энергетические материалы, нефть и продукты ее перегонки, которые преимущественно доставляются трубопроводным транспортом, монополизированным государством), по нашему мнению, тоже должен ориентироваться на автомобильный транспорт. Объяснением этому может служить тот факт, что в Украину преобладающее большинство генеральных грузов поступают именно из стран ЕС: около 44% котлов, машин, аппаратов и механических устройств; свыше 30% наземных транспортных средств (кроме железнодорожных); 32% полимерных материалов и пластмасс; 23% съедобных плодов, орехов и цитрусовых \*. Незаменимы грузовые автомобили и в

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

перевозках из данного региона текстильных изделий, бумаги и картона, а также части продукции химической и связанных с ней отраслей промышленности.

Фактическое распределение экспорта и импорта товаров в торговле Украины со странами ЕС по видам транспорта демонстрирует высокую затребованность железнодорожного, автомобильного и морского транспорта. Между тем в обслуживании импортного товаропотока из стран ЕС на первом месте находится автомобильный транспорт.

Кроме анализа фактических показателей внешней торговли со странами ЕС, с целью установления запрашиваемых параметров системы ее логистического обслуживания необходимо прогнозировать также их перспективные значения, опираясь, например, на настроения представителей бизнес-среды. Так, результаты опроса, проведенного Институтом экономических исследований и политических консультаций, показали повышенный интерес среди украинских предприятий-экспортеров к рынкам сбыта стран ЕС: в период с 2013 до 2016 г. прогнозировалось увеличение с 5,7% до 15,3% доли предприятий, которые ожидали роста ориентации их экспортной деятельности на страны Западной Европы. Наблюдалось и увеличение (до 67,1% в 2013 г. по сравнению с 2012 г.) доли предприятий, имевших более одного направления экспорта. Реализация экспортного потенциала Украины в разрезе отраслей промышленности преимущественно за счет поставок продукции в европейском направлении подтверждается также количеством как малых, так и крупных предприятий – сторонников западного вектора: 64,1% предприятий промышленности строительных материалов, 62,5% предприятий тяжелой промышленности, 59,4% предприятий легкой и пищевой промышленности, 50% предприятий деревообрабатывающей и 51,6% предприятий полиграфической промышленности [3]. Ожидаемо, что такие настроения предприятий-экспортеров с высокой вероятностью могут реализоваться с начала 2016 г. в связи со вступлением в силу положений Соглашения о расширенной ЗСТ с ЕС.

По аналогии, на основе показателей внешней торговли Украины со странами ЕС можно прогнозировать и параметры других подсистем ее логистического обслуживания. Товарная структура экспорта и импорта свидетельствует, в частности, о потребности в разных типах складских помещений, целесообразности создания и функционирования распределительных центров, требованиях к упаковке. Интенсивность товаропотоков между Украиной и странами ЕС влияет на решение о количестве участников логистических цепочек, указывает на целесообразность создания логистических центров и оптимальное место их расположения. Например, в процессе формирования сети логистических центров необходимо принимать во внимание тот факт, что наибольшие объемы импортных грузов поступают из Польши и Германии автомобильным транспортом и из Словакии и Литвы – железнодорожным. Следовательно, логистические центры с соответствующей транспортно-логистической специализацией целесообразно создавать в приграничных городах, наиболее приближенных к этим европейским странам.

В целом создание и развитие системы логистического обслуживания товаропотоков между Украиной и странами ЕС должны осуществляться, с одной стороны, с учетом потребностей самих внешнеторговых отношений, а с другой – в соответствии с современными тенденциями логистического сервиса трансграничных товаропотоков, ориентированного, прежде всего, на критерии качества, скорости и стоимости. Кроме того, поскольку основным стратегическим торговым партнером Украины выступают страны ЕС, доля которых на мировом рынке транспортно-логистических услуг составляет свыше 27%, то первоочередным должно быть достижение европейских стандартов в логистическом сервисе. К таким стандартам

---

относятся, например, требования, сформулированные Еврокомиссией в отношении максимально допустимого промежутка времени между прибытием состава и готовностью вагонов к разгрузке (не более 1 час.), а также в отношении сокращения простоев (до 20 мин.) автотранспортных средств, обеспечивающих доставку или консолидацию грузов.

Ключевую роль в обеспечении эффективного логистического сервиса товаропотоков со странами ЕС могут сыграть системы интегрированной организации движения товаров, основой которых служат мультимодальные перевозки. Активное внедрение таких перевозок в Украине предполагает консолидацию отечественного рынка транспортно-логистических услуг, экспансию перевозок, осуществляемых одним экспедитором из одного диспетчерского центра по единому транспортному документу и с использованием унифицированных международных тарифов. Такой подход к организации товаропотоков в (из) Украину из (в) ЕС позволит улучшить показатели скорости и качества доставки внешнеторговых грузов.

Поскольку логистическая активность должна обеспечивать соответствующее качество логистического сервиса, то возрастает значение логистических операторов, осуществляющих комплексное обслуживание экспортно-импортных операций. В существенных изменениях нуждается и состав участников украинского рынка логистических услуг, задействованных в реализации экспортно-импортных товаропотоков со странами ЕС. Прежде всего, речь идет о централизации логистических функций в руках экспедиторских компаний, которые, согласно общемировым тенденциям, должны превратиться в операторов общего распределения или в экспедиторов-интеграторов, распространяя технологию доставки “one-stop shopping”, по которой они берут на себя розничную реализацию и доставку товара. Сегодня такими участниками на отечественном рынке транспортно-логистических услуг являются преимущественно операторы из Германии и Франции (например, DHL, “Raben”, “Gefko”). Среди украинских операторов следует отметить “BM Trans”, “LAA Trans”, “Орлан Транс” (“Orlan Trans” group).

Кроме того, в силу отсутствия практического опыта в управлении товаропотоком в направлении стран ЕС, отечественным экспортерам и импортерам иногда уместнее включить в логистическую цепочку управляющую экспортом или экспортную торговую компанию, которые представляют собой разновидности логистических посредников и выполняют дополнительно к внешнеторговым еще и транспортно-логистические функции.

В целом же логистический провайдер в системе обслуживания товаропотоков со странами ЕС должен характеризоваться диверсифицированностью деятельности, способностью обеспечить осуществление всего комплекса услуг по доставке по принципу “от дверей до дверей”, устоявшимися связями с крупными промышленными и торговыми компаниями, иметь собственный подвижной состав (в том числе специальные вагоны, автофургоны, цистерны), соответствовать стандартам электронного обмена документами (например, стандартам специальной рабочей группы ООН в финансовой сфере, коммерции и на транспорте – UN/EDIFACT).

Еще одной тенденцией в развитии международных рынков логистического сервиса выступает корпоративность, которая проявляется в создании логистическими операторами ассоциаций, действующих на региональном, национальном и международном уровнях. В Украине примером корпоративного взаимодействия участников логистического обслуживания товарных потоков со странами ЕС выступает созданный в 2013 г. Комитет по логистике Европейской Бизнес Ассоциации, которая объединяет европейские, украинские и международные компании: ADM, “Asstra Ukraine”, “Bunge”, “Cargill”, “Containerships”, “Corcel”, CTS, “DB Schenker”, “Diana



Lux Logistic", "Dnepro-Bugskiy Sea Terminal LTD", "DPD Ukraine", "Freight One in Ukraine", "Kuehne + Nagel Ukraine", "Lamarin", "Lemtrans", "Nibulon", "NOBLE RESOURCES Ukraine LLC", "Nova Poshta", "Portinvest", "Raben Ukraine", "Risoil", TIS, "Ukravit", UVK и многие другие.

В целом весь комплекс мер по оптимизации логистического обслуживания экспортно-импортных товаропотоков между Украиной и странами ЕС должен быть сориентирован на унификацию национальных законодательств, гармонизацию транспортно-логистической инфраструктуры с тем, чтобы она имела единые технические параметры и обеспечивала применение единой технологии доставки товаров в международном сообщении.

Отдельным стратегическим направлением интеграции Украины в европейскую логистическую систему является приведение транспортных средств отечественных перевозчиков в соответствие с экологическими и техническими стандартами ЕС. Так, например, об ослаблении конкурентных позиций украинских компаний по сравнению с европейскими свидетельствует принятое Европарламентом решение о взимании на дорогах стран ЕС с грузовых автомобилей дополнительных сборов за загрязнение окружающей природной среды и шум, от которых до 1 января 2018 г. освобождают лишь грузовики стандарта EURO VI.

Для Украины особое значение в процессе развития интегрированной с ЕС логистической системы имеет сотрудничество в направлении развития европейских транспортных сетей (TEN-T), сориентированных сегодня больше на обеспечение мультимодальных перевозок. Так, свидетельствами развития комбинированных перевозок в европейском направлении с использованием водного и железнодорожного транспорта являются курсирование контейнерного поезда "Викинг", а с использованием железнодорожного и автомобильного — соответственно, организация перевозок автопоездов поездом "Ярослав" и строительство площадок для их накопления.

При этом основную координирующую и интегрирующую роль должны играть логистические центры (терминалы) и операторы мультимодальных перевозок, которые обеспечат более оперативное и качественное обслуживание товаропотоков. Такие центры могут быть созданы в крупнейших узловых центрах торговли со странами Европы:

- Львов (обслуживание товарных потоков с Польшей, Германией, Венгрией, Словенией, Италией, Словакией, Чехией и Австрией);
- Одесса (обслуживание товарных потоков с Болгарией и Грецией);
- Киев (обслуживание товарных потоков с Финляндией, Болгарией и Грецией);
- Ривне (обслуживание товарных потоков с Польшей и Данией).

Важными аспектами эффективного логистического обслуживания торговли Украины со странами ЕС являются также развитие складского хозяйства, кооперирование транспортных терминалов со складскими предприятиями коммерческо-посреднических организаций. Сегодня рынок складских услуг Украины характеризуется нехваткой складских помещений класса А, а наиболее качественные услуги по складированию в большинстве случаев предлагают европейские компании.

В принятии мер по совершенствованию нуждается и система приграничного и таможенного обслуживания товаропотоков со странами ЕС. По оценкам специалистов Всемирного банка, частный сектор Украины может сэкономить до 3% ВВП в год на расходах в отрасли логистики, усовершенствовав приграничные и таможенные процедуры и осуществив меры по противодействию коррупционной практики на границе.

**Выводы.** Таким образом, развитие системы логистического обслуживания товаропотоков между Украиной и странами ЕС имеет стратегическое значение с уче-

---

том новых перспектив расширения их внешнеэкономического сотрудничества. Управление комплексом логистического сервиса экспорта и импорта с европейскими странами должно осуществляться в соответствии с показателями динамики, географической направленности и товарной структуры таких товаропотоков. В целом весь комплекс мер в этом направлении должен быть сориентирован на повышение эффективности операций по экспорту и импорту, обеспечение конкурентоспособности украинских логистических операторов, расширение их участия в логистическом обслуживании товаропотоков со странами ЕС.

#### Список использованной литературы

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

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

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

#### References

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

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

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

---