

кер. проекту М. З. Згуровський. – К.: НТУУ «КПІ», 2012. – 232с.

5. Білорус О. Г. Глобальна перспектива і сталий розвиток: (системні дослідження) / О. Г. Білорус, Ю. М. Мачейко. – К.: МАУП, 2005. – 492 с.

6. Індекс людського потенціалу 2013 року (рейтинг України) – Режим доступу: <http://infolight.org.ua/content/index-rozvitku-lyudskogo-potencialu-2013-reyting-ukrayini>

7. Національна парадигма сталого розвитку України [Текст] / за заг. ред. Б. Є. Патона. – К.: Державна установа "Інститут економіки природокористування та сталого розвитку Національної академії наук України", 2012. – 72 с.

8. Monterrey Consensus of the International Conference

on Financing for Development [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.un.org/esa/ffd>

*In this article, the author reflects the need for the formation of Ukraine on the way of sustainable development. The theory of sustainable development is an alternative to paradigm of economic growth that ignores environmental risk from the development according to extensive model. Historical experience shows that sustainable development has become the general direction of mankind in an era of globalization to strong economic growth, social progress and clean environment. Ukraine can not stay out of this determining process.*

УДК 338.47: 656

Михайлів Г. В.

## КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ЦЕНТРУ

*Розглянуто питання функціонування логістичних центрів, що забезпечують оптимальне використання транспорту і обладнання, а також остаточний розподіл товарів до адресата.*

**Ключові слова:** концепція, логістична інфраструктура, логістичний центр, інтермодальні перевезення, вантажні перевезення.

**I. Вступ.** 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.

Наполегливе прагнення України до якнайшвидшої інтеграції у світове співтовариство, партнерські багатовекторні наміри в розвитку торгово-економічних відносин з іншими державами об'єктивно створюють сприятливі умови для вільного переміщення товарів, послуг, капіталів і робочої сили через нашу державу. Це у свою чергу веде до росту транснаціональних товарних потоків і збільшенню міжнародного транзиту вантажів. Тому, Україна має досить реальні перспективи в самоствердженні своєї ролі як транзитної держави.

Цьому сприяють у першу чергу такі об'єктивні фактори, як геополітичне положення і наявність на її території могутнього транспортного комплексу.

Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією з достатньо розвинутою транспортною інфраструктурою, у якій зосереджена десята частина національного багатства країни, створює всі необхідні передумови для збільшення обсягів транзиту вантажів.

На сучасному етапі збільшення обсягів міжнародного транзиту територією України може стати важливим фактором стабілізації та структурної перебудови її економіки. При цьому слід враховувати, що транзит, як вид експорту транспортних послуг є одним з найбільш ефективних, а інвестиції у цю сферу транспортної діяльності дають швидку віддачу.

Транспортна система України, що об'єднує всі сучасні види транспорту, які в цілому відповідають внутрішнім та зовнішнім транспортно-економічним зв'язкам країни, потребує на даному етапі істотного вдосконалення та модернізації для підвищення якості транспортних послуг і, в першу чергу, у міжнародному сполученні. Це зумовлено докорінними змінами характеру транспортно-економічних зв'язків України в умовах її незалежності, коли основна їх частина перетворилася на категорію зовнішньоекономічних, експортних, імпорتنих і транзитних.

**II. Постановка завдання.** Однією з основних ознак сучасного розвитку світового господарства стає розгортання процесів глобалізації, які можна охарактеризувати як посилення взаємозалежності і взаємовпливу різних сфер і процесів світової економіки, що виражається в поступовому перетворенні світового господарства на єдиний ринок товарів, послуг, капіталу, робочої сили і знань. Глобалізація світу і активний розвиток інтернаціональної співпраці приводить до значного зростання об'ємів руху товару і, відповідно, вантажних потоків, як внутрішніх, так і міжнародних, у тому числі транзитних, тому підвищення ефективності доставки вантажів входить в пріоритетні напрями скорочення витрат промислових організацій, торгівлі сфери послуг. У зв'язку з цим останнім часом актуалізуються питання оптимізації процесу планування і організації доставки товарів і ресурсів до кінцевого споживача, іншими словами, зростає потреба в ефективній транспортній логістиці.

У визначенні ролі транспортного процесу в загальному процесі суспільного відтворення помітний внесок зробили такі відомі дослідники як Крикавський С. В., Чухрай Н. І., Лукінський В. С., Бережний В. І. та інші.

Проблеми транспортної логістики знайшли своє відображення у дослідженнях таких вчених як: Анікін Б. А., Бакаєв О. О., Бауерсокс Д. Дж., Дикань В. Л., А. А. Смахов, Ларіна Р. Р., Миротін Л. Б., Некрасов А. Г., Неруш Ю. М., Прокоф'єва Т. А., Смахов А. А. та ін. [1-9]. У своїй роботі вони досліджують загальнотеоретичні проблеми логістики і, у тому числі транспортної логістики, вирішуються завдання з оптимізації роботи транспорту в логістичних системах з внутрішнім перевезенням і взаємодією роботи транспортних засобів у логістичних системах.

**III. Результати.** Розвиток подальшої глобалізації економічної діяльності, зміни потреб споживачів і розробка сучасних технологій привели до зростання кількості новацій у сфері вантажних перевезень. Загальне збільшення вантажних перевезень в викликає значні проблеми, вирішення яких можливе в разі прийняття як традиційних рішень, тобто збільшення інвестицій в оновленні автомобільних доріг, залізничної мережі та ін., а також прийняття сучасних рішень, спрямованих на більш ефективне використання існуючої інфраструктури, а саме створення ефективної концепції роз-

витку логістичних центрів та інтермодальних перевезень.

Логістичні центри сприяють розвитку інтермодальних перевезень, оскільки тісна співпраця між транспортними компаніями в складі логістичного центру дає можливість планувати міжнародні перевезення і оптимізувати використання транспортних засобів і ресурсів. Важливою особливістю логістичних центрів є тенденція розвитку співпраці на міжнародному та національному рівні, що ефективно сприяє оптимальному розподілу вантажного потоку в ланцюгу постачань.

Глобалізація, збільшення вантажного транспорту, зростання конкуренції у сфері виробництва привели до необхідності прийняття ефективних рішень в транспортно-логістичній діяльності. Таким чином, у ситуації, що склалася, створення логістичних центрів, на думку експертів, є правильним рішенням для держави. Розвиток логістичної діяльності завжди припускає збільшення вантажних перевезень. Оскільки важливим елементом перевезення вантажів є оптимізація або, швидше зниження терміну поставки до кінцевого пункту призначення чи проходження чергового логістично-транспортного ланцюга, забезпечуючи гнучкість між усіма транспортними зв'язками і координацію всіх видів транспорту – це є головним завданням логістичного центру. Таким чином, логістичний центр повинен бути розташований у місці зі зручним доступом до міжрегіональної інфраструктури та міських районів [1].

Логістичні потужності розташовуються на ключових транспортних вузлах. Обсяги перевезень є найбільшими в цих коридорах і розташовані в місцях перетину різних видів транспорту зі сприятливими для логістичного центру під'їзними дорогами.

Крім розташування, важливим питанням для розгляду, є захист навколишнього середовища. Тому у зв'язку з розширенням діяльності логістичного центру, наприклад, в порту чи аеропорту, екологічні проблеми повинні бути прийняті до уваги при плануванні діяльності логістичного центру, а не на етапі будівництва нових центрів.

Для ефективного функціонування логістичних центрів існує ряд найважливіших аспектів [2]:

– інтермодальність: зв'язок різних видів транспорту для швидкої перевалки;

– багатофункціональність: транспорт і логістика представлені через перевізників, експедиторів, агентів, вантажників, брокерів, митних брокерів, уповноважених осіб (порт, митниця);

– обробка інформації: доступ до телематичної системи, яка пов'язана з управлінням транспортом і ланцюгом постачань;

– обробка вантажу: широкий асортимент обладнання для обробки вантажів, тобто розподіл, комбіновані контейнери і місця для зберігання, розміщення в готелях тощо;

– доступність: для державних і приватних компаній, щоб знайти і/або використовувати інформацію центру;

– міжгалузевий: інтегрована співпраця з діловим сектором, що обслуговується;

– розподіл витрат: надання послуги зберігання, використання ІТ-систем, розвиток послуг та знань;

– послуги: упаковка, митне оформлення, АЗС з об'єктами мийки автомобілів, дослідницька діяльність.

Поняття «логістичний центр» у науковій літературі трактується по-різному. Іноді використовують такі назви, як транспортний центр, логістичний парк, логістичне село (freight village), центр товароруху (Güterverkehrszentrum), логістичний вузол, інтермодальний термінал, Інтерпорт та ін. У зв'язку з цим доцільно розглянути основні змістовні концепції, які стоять за цим поняттям.

Логістичний центр є центром у певній галузі, в якій всі види діяльності пов'язані з транспортом, логістикою і розподілом товару, що здійснюються різними операторами на комерційній основі як для національного так і для міжнародного транзиту.

Оператори можуть бути як власниками, так і орендарями будівель і споруд (склади, розподільні центри, складські приміщення, офіси, СТО та ін.), які були побудовані.

Логістичний центр повинен бути оснащений новітніми системами, що дозволяють скорочувати ланцюг поставок, оптимізувати товарні потоки, підвищувати маневреність поставок. Дана система формує основні та технічні вимоги до складської системи, встановлює цілі та критерії її оптимального функціонування, диктує умови переробки вантажу [4].

Для того щоб відповідати правилам вільної конкуренції, логістичний центр має бути відкритий, щоб забезпечити доступ для експеди-

торських та транспортних компаній, які беруть участь у перевізному процесі.

З метою стимулювання інтермодальних перевезень, логістичний центр повинен обслуговувати різні види транспорту (автомобільний, залізничний, морський, річковий та повітряний).

З метою забезпечення спільної діяльності та комерційного співробітництва важливо, щоб логістичний центр належав одній нейтральній юридичній особі (переважно як державно-приватне партнерство). Таким чином, для вирішення питань безперебійного постачання вантажу логістичний центр повинен відповідати міжнародним стандартам і показникам якості.

Відповідно до визначення та концепції, логістичні центри здебільшого складаються з малих та середніх підприємств, які працюють як комерційні підприємства. Існують також інші суб'єкти, які зацікавлені в існуванні логістичних центрів, ними виступають органи державної влади. Основними функціями логістичних центрів є транспортування, оброблення, зберігання, сортування, маркування, перепакування, оренда торгових площ, консалтинг та ін. Центри доступні до наземних транспортних коридорів – шосе, залізничні мережі, морські шляхи для здійснення інтермодальних перевезень. Інтермодальні перевезення здійснюються кількома видами транспорту. Транспортні засоби, що використовуються при інтермодальних перевезеннях, – це судноплавні, авіаційні, залізничні та автомобільні.

Логістичні центри мають різні етапи розвитку. На сьогодні можна визначити декілька етапів розвитку логістичних центрів, а саме: транспортний кластер; віртуальні логістичні центри; фізичний логістичний центр; мережевий логістичний центр [5].

Одним з головних пріоритетів утримання і зміцнення позицій вітчизняного транспорту на міжнародному транспортному ринку, безсумнівно є ефективне функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів, що відповідає світовим стандартам комплексного транспортно-експедиційного обслуговування міжнародних перевезень, у якій немаловажне місце займає 5-й (Критський) міжнародний транспортний коридор.

За умови державної підтримки Україна, маючи вигідне геополітичне розташування, може значно збільшити об'єм транзитних вантаж-

них перевезень, забезпечивши таким чином зростаючі надходження у бюджет.

Отже одним із стратегічних завдань держави є ефективне використання резервів, котрі є у системі товарних потоків між Європою та Азією. Для цього повинні бути здійснені невідкладні заходи щодо приведення національної транспортної мережі і транспортних засобів у відповідність з міжнародними стандартами: від спрощення порядку перетинання державного кордону України до широкого впровадження передових технологій під час перевезення зовнішньоторговельних і транспортних вантажів [6].

Одним з основних напрямів сучасної європейської транспортної політики є перехід до транспортної логістики та транспортно-термінальних систем вантажних перевезень, що дозволяють удосконалювати організацію перевезень, забезпечувати комплексне обслуговування споживачів транспортних послуг, створювати умови для розвитку комбінованого транспорту, знижувати екологічне навантаження на навколишнє природне середовище.

Враховуючи сучасні тенденції розвитку ринку логістичних послуг, можна стверджувати, що базовими елементами управління товарними потоками стали логістичні центри. Такі центри відіграють координуючу та інтегруючу роль у логістичній системі обігу та транспортування вантажів.

Впровадження таких технологій викликає необхідність створення мережі нагромаджувальних і розподільчих логістичних центрів, які виконують функції взаємодії між видами транспорту та організації матеріального розподілу в економічному регіоні. Вони є базовою основою управління матеріальними потоками, забезпечують взаємозв'язок з відправниками, споживачами, перевізниками, експедиторами, забезпечують своєчасні взаєморозрахунки через банки.

На думку фахівців, функціонування таких центрів дозволяє скоротити час доставки вантажів на 20%, зменшити сумарні витрати на транспортування вантажів і скоротити складські запаси на 30%, зменшити середнє навантаження на обробку товарно-транспортних документів на 50% [7].

Робота логістичного центру повинна будуватися на таких основних принципах [8]:

– пропозиція максимально повного переліку транспортних і супутніх послуг на осно-

ві договірних відносин з кожним учасником логістичного ланцюга (формування банку даних логістичних ланцюгів);

– організація комплексного транспортного обслуговування на основі єдиного договору на комплексне обслуговування і 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 й інших документів, необхідних для виконання перевезення, що застосовуються учасниками логістичних ланцюгів, з метою забезпечення можливості створення єдиного інформаційного простору;

– єдина маркетингова стратегія і 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 з метою максимального охоплення ринку транспортних послуг, виконання оперативного управління роботою логістичних ланцюгів у місцях формування вантажопотоків та їх перетину;

– організація співробітництва з українськими і міжнародними організаціями, що займаються питаннями транспортної логістики;

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

– інтеграція з міжнародними логістичними центрами і 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.

**IV. Висновки.** Таким чином, роль транспортної логістики полягає в забезпеченні ефективного руху товару і, відповідно, зниженні сукупних транспортних витрат. Важливим є і те, що транспортна логістика є процесом, що активізує роботу багатьох економічних суб'єктів, серед яких і промислові і транспортні підприємства, а також фінансові уста-

нови та інші, що прямо або опосередкована задіяні у здійсненні логістичного товароруку. Тобто, завдяки розвитку транспортно-логістичного сервісу істотно збільшується можливість для розширення комерційної ініціативи, зростає коло підприємств, що обслуговуються, обсяги їх діяльності й підвищиться рентабельність оптових посередників. Транспортно-логістичні послуги не тільки значно збільшують загальний спектр послуг, що надаються, а також збагачують їх асортименти, підвищують зацікавленість замовників і сприяють поглибленню спеціалізації оптових посередників, розвитку прогресивних форм обслуговування. Це сприяє розвитку економічних відносин та розбудові регіонального та національного господарства.

На сьогодні ринок транспортно-логістичних послуг активно розвивається у зв'язку з розширенням господарських зв'язків і міжнародної кооперації. Так, відбувається формування транспортних потоків, серед яких особливе місце займають міжнародні транспортні коридори, йде розбудова транспортно-логістичної інфраструктури, створюються нові транспортно-логістичні послуги. Крім того, сучасні тенденції розвитку транспортної логістики у світі відзначаються зростанням вимог споживачів до якості послуг та вимог закордонних партнерів у плані людських ресурсів та систем керування. Все це свідчить про зростання ролі транспортної логістики в світовій економіці.

УДК 338.433:330.342  
ББК 65.26

1. Гармаш О. М. Концептуальні засади механізму формування логістичного центру / О. М. Гармаш // Часопис Хмельницького університету управління та права «Університетські наукові записки»: зб. наук. пр. – Вип. 1 (29). – Хмельницький.: ХУУП, 2009. – С. 346-352.

2. Бакаєв О. О. Теоретичні засади логістики [Текст]: підр. для студ. екон. і транспорт. спец. / О. О. Бакаєв, О. П. Кутах, Л. А. Пономаренко. – К.: Фенікс, 2003. – Т. 1. – 429с.

3. Бауерсокс Дональд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логістика: інтегрована ланцюг поставок [Текст]: Пер. с англ. – М.: ЗАО «Олимп-бизнес», 2001. – 639 с.

4. Дикань В. Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети [Текст] // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. Праць. – Харків УкрДАЗТ. – 2006. – № 13. – С. 13-20

5. Ларіна Р. Р. Формування та забезпечення надійності регіональних логістичних систем [Текст]: Монографія. – Донецьк: «Норд-Пресс», 2005. – 284 с.

6. Інтегрована логістика накопичувально-розподільних комплексів(склади, транспортні вузли, терміналы) [Текст]: Учебник / Л. Б. Миротин, А. Г. Некрасов: – М.: Экзамен, 2003. – 446 с.

7. Устенко М. О. «Основні проблеми транспортної логістики» УкрДАЗТ / М. О. Устенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 29. – С. 2-5.

8. Смирнов І. Г. Світовий ринок логістичних послуг: географічні особливості [Текст] / І. Г. Смирнов // Вісник Київського ун-ту. Серія «Географія». Вип. 46. – 2009. – С. 60-65.

9. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mintrans.gov.ua/mintrans/control/uk/publish>

*The article deals with the operation of logistics centers that ensure optimal use of transport and equipment and in the distribution of goods to final destination.*

*Левандівський О. Т.*

## АГРАРНІ ВІДНОСИНИ В УМОВАХ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

*Розглядаються аграрні відносини в умовах світової економічної інтеграції. Звертається увага на державну політику у сільському господарстві. Запропоновані заходи підтримки як сільськогосподарських товаровиробників, так і сільських територій.*

**Ключові слова:** аграрні відносини, сільське господарство, продовольча безпека, державна підтримка.

**I. Вступ.** Питання аграрних відносин набуває особливого значення в умовах світової економічної інтеграції. Це, зокрема, пов'язано з глобалізацією процесів у світовій економіці, відкритості ринків, що активно впливає на формування державної політики у сільському господарстві.

У сформованому під впливом інтеграційних процесів механізмі світової економіки важливим елементом є діяльність міжнарод-