

of theoretical views on government regulation of the agricultural sector]. *Mekhanizm rehulivannia ekonomiky*, no. 3 (2012): 112-125.

Veber, M. *Protestantska etyka i dukh kapitalizmu* [The Protestant Ethic and the Spirit of Capitalism]. Kyiv: Osnovy, 1994.

Villiamson, O. E. *Ekonomichni instytutsii kapitalizmu: firmy, marketynh, ukkladennia kontraktiv* [The economic institutions of capitalism: firms marketing contracts]. Kyiv: ArtEK, 2001.

Viskuzi, V. K., and Harynhton, Dzh. E. *Ekonomichna teoriia rehulivannia ta antymonopolna polityka* [The economic theory of regulation and competition policy]. Kyiv: Osnovy, 2004.

Veblen, T. *Teoriia prazdnogo klassa* [Theory of the Leisure Class]. Moscow: Progress, 1984.

Zheltoy, A. M. *Gosudarstvennoe regulirovanie ekonomiki* [State regulation of the economy]. Nizhny Novgorod: Volgo-Viatskaia akademiia gosudarstvennoy sluzhby, 2000.

УДК 65.013012.34

СУТНІСТЬ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ У СИСТЕМІ ГЛОБАЛЬНОГО ЛОГІСТИЧНОГО СЕРВІСУ

© 2015 СИВАК Р. Б., ПОДА А. С.

УДК 65.013012.34

Сивак Р. Б., Пода А. С. Сутність трансформації логістичних центрів у системі глобального логістичного сервісу

Метою статті є окреслення еволюції сутності логістичних центрів у процесі формування глобальної логістичної системи світового господарства. Глобальний логістичний центр визначено як ланку глобального ланцюга поставок, функціональним призначенням якого є логістичне управління глобальними матеріальними потоками з метою їх логістичної трансформації та/або адаптації до вимог наступних ланок означеного ланцюга. Філософія створення та управління глобального логістичного центру, а також стратегічні пріоритети його функціонування мають враховувати глобальні виклики світового господарства, зокрема – необхідність дотримання параметрів сталого розвитку, упорядкування глобальних ланцюгів поставок і скорочення транзакційних витрат на переміщення та споживання матеріальних потоків. Виокремлено чотири рівні логістичних центрів, що послужило базисом для формування різноманітних концептуальних моделей таких центрів, а також сформульовано еволюційні ознаки виникнення логістичних центрів кожного з цих рівнів. Зроблено висновок про те, що формування мережі міжнародних логістичних центрів в Україні, з огляду на низку адміністративно-правових, методичних та інституційних обставин, може реалізуватися на принципах державно-приватного партнерства із залученням глобальних логістичних провайдерів, що володіють значним досвідом та інвестиційним і організаційним потенціалом.

Ключові слова: логістика, логістична система, глобальний логістичний центр, світове господарство.

Бібл.: 12.

Сивак Роман Богданович – кандидат економічних наук, доцент, докторант кафедри менеджменту організацій та інноваційного підприємництва, Тернопільський національний економічний університет (вул. Львівська, 11, Тернопіль, 46020, Україна)

E-mail: syvak_roman@ukr.net

Пода Анастасія Станіславівна – кандидат економічних наук, старший викладач кафедри міжнародних фінансів та глобальної економіки імені С. І. Юрія, Тернопільський національний економічний університет (вул. Львівська, 11, Тернопіль, 46020, Україна)

E-mail: nastyapoda@yahoo.com

УДК 65.013012.34

UDC 65.013012.34

Сивак Р. Б., Пода А. С. Сущность трансформации логистических центров в системе глобального логистического сервиса

Syvak R. B., Poda A. S. Essence of Transformation of Logistic Centers in a System of Global Logistic Service

Целью статьи является определение эволюции сущности логистических центров в процессе формирования глобальной логистической системы мирового хозяйства. Глобальный логистический центр определен как звено глобальной цепи поставок, функциональным назначением которого является логистическое управление глобальными материальными потоками с целью их логистической трансформации и/или адаптации к требованиям следующих звеньев указанной цепи. Философия создания и управления глобальным логистическим центром, а также стратегические приоритеты его функционирования должны учитывать глобальные вызовы мирового хозяйства, в частности – необходимость соблюдения параметров устойчивого развития, упорядочение глобальных цепей поставок и сокращение транзакционных издержек на перемещение и потребление материальных потоков. Выделены четыре уровня логистических центров, что послужило базисом для формирования различных концептуальных моделей таких центров, а также сформулированы эволюционные признаки возникновения логистических центров каждого из этих уровней. Сделан вывод о том, что формирование сети международных логистических центров в Украине, в силу ряда административно-правовых, методических и институциональных обстоятельств, может реализоваться на принципах государственно-частного партнерства с привлечением глобальных логистических провайдеров, обладающих значительным опытом, инвестиционным и организационным потенциалом.

The article is aimed to define the evolution of essence of logistic centers in the process of establishing a global logistic system of the world economy. A global logistic center is defined as a link in the global supply chain, whose function is the logistic management of the global material flows with a view to their logistic transformation and/or adaptation to requirements of the next links in the indicated chain. Philosophy of creation and management of a global logistic center, as well as strategic priorities of its operation, should take into account the global challenges of the world economy, in particular the need to take into consideration the parameters of sustainable development, harmonizing of the global supply chains and reducing the transaction costs for relocation and consumption of material flows. Four levels of the logistic centers have been allocated, providing a basis for building different conceptual models of such centers; the evolutionary signs of appearance of the logistics centers as to each of these levels have been formulated as well. It has been concluded that formation of a network of international logistic centers in Ukraine, due to a number of administrative-legal, methodical and institutional circumstances, can be materialized on the principles of public-private partnership, involving the global logistics providers with their considerable experience as well as both investment and institutional potential.

Key words: logistics, logistic system, global logistic center, world economy.

Bibl.: 12.

Ключевые слова: логистика, логистическая система, глобальный логистический центр, мировое хозяйство.

Библ.: 12.

Сивак Роман Богданович – кандидат экономических наук, доцент, докторант кафедры менеджмента организаций и инновационного предпринимательства, Тернопольский национальный экономический университет (ул. Львовская, 11, Тернополь, 46020, Украина)

E-mail: syvak_roman@ukr.net

Пода Анастасия Станиславовна – кандидат экономических наук, старший преподаватель кафедры международных финансов и глобальной экономики им. С. И. Юрия, Тернопольский национальный экономический университет (ул. Львовская, 11, Тернополь, 46020, Украина)

E-mail: nastyapoda@yahoo.com

Syvak Roman B. – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Candidate on Doctor Degree of the Department of Management of Organizations and innovative business, Ternopil National Economic University (vul. Lvivska, 11, Ternopil, 46020, Ukraine)

E-mail: syvak_roman@ukr.net

Poda Anastasiya S. – Candidate of Sciences (Economics), Senior Lecturer of the Department of International Finance and the Global Economy named after S. I. Yurii, Ternopil National Economic University (vul. Lvivska, 11, Ternopil, 46020, Ukraine)

E-mail: nastyapoda@yahoo.com

Динаміка сучасного глобального економічного середовища обумовлює пошук резервів підвищення ефективності глобальних ланцюгів поставок. З огляду на підвищення складності таких ланцюгів, пов'язаної з географічним розпорощенням виробничих ланок і ланок споживання, виникає необхідність пошуку нових інструментів управління ними на мікро-, мезо-, макро- та глобальному рівнях.

Розвиток теорії логістики в цілому та розвиток концепції ланцюгів поставок зокрема і впровадження напрацьованих у цій сфері наукових результатів у практику підприємств, а також тенденції логістизації сфер виробництва, торгівлі й транспорту на глобальному, міжнародному, національному та регіональному рівнях актуалізують необхідність поглиблення досліджень формування та функціонування логістичних центрів з метою вироблення теоретико-методологічного, інституційного, нормативно-правового та методичного забезпечення діяльності таких центрів.

Вітчизняні та зарубіжні вчені, які здійснюють дослідження у сфері логістики, мають неоднозначні розуміння сутності логістичного центру.

Зокрема, В. Ширяєва визначає логістичні центри як функціональні елементи логістичної системи, що є ланкою логістичного ланцюга з доставки вантажів між постачальниками і споживачами. Вони також є стиковими пунктами, у яких здійснюється координація та взаємодія видів транспорту, відбувається концентрація вантажопотоків та їх подальший розподіл між споживачами. Як правило, у межах логістичного центру відбувається співробітництво логістичних посередників, транспортних структур та організацій, що надають додаткові послуги (митні брокери, охоронні служби, страховики, банки, поштові послуги, відділення зважування й міри, заправні станції, ремонтні майстерні, ветеринарні служби тощо) [1, с. 133].

Є. Крикавський визначає логістичний центр як вузловий об'єкт логістичних мереж, в якому відбуваються процеси розподілу вантажопотоків, зміна транспортних засобів, складування, зберігання, управління запасами [2, с. 39].

І. Стутинська трактує логістичний центр як діловий центр (складну систему), що складається з численних взаємопов'язаних елементів, який акумулює резерви матеріальних ресурсів, необхідних для демпфування коливань обсягів постачань і попиту, а також синхронізації швидкостей потоків товарів у системах просування від виробників до споживачів або потоків матеріалів у виробничих системах на національному, і міжнародно-му рівнях [3, с. 38].

Н. Жуманіязов дійшов висновку, що логістичний центр – це великий портал, призначений для обробки великого обсягу вантажів. Інфраструктура такого комплексу залежить від специфіки бізнесу і охоплює об'єкти різноманітного функціонального спрямування. Це можуть бути складські та офісні приміщення, зони митного контролю, холодильні та морозильні камери, зони зберігання небезпечних вантажів, шоу-руми, мийки автомобілів, ремонтні зони для обслуговування транспорту, місця відпочинку [4].

Метою статті є окреслення еволюції сутності логістичних центрів у процесі формування глобальної логістичної системи світового господарства.

Беручи за основу наведені трактування, визначимо *глобальний логістичний центр* як ланку глобального ланцюга поставок, функціональним призначенням якого є логістичне управління глобальними матеріальними потоками з метою їх логістичної трансформації та/або адаптації до вимог подальших ланок означеного ланцюга. Глобальний вимір логістичного центру передбачає його позиціонування як елемента глобальної логістичної системи світового господарства, тобто філософія створення та управління таким центром, а також стратегічні пріоритети його функціонування мають враховувати глобальні виклики світового господарства, зокрема – необхідність дотримання параметрів сталого розвитку, упорядкування глобальних ланцюгів поставок і скорочення трансакційних витрат на переміщення та споживання їхніх матеріальних потоків.

Важливим аспектом розуміння сутності логістичного центру як елемента глобальної логістичної системи є його класифікаційні ознаки.

Обираючи основною класифікаційною ознакою площу господарювання та радіус дії, Є. Крикавський виділяє такі види логістичних центрів: міжнародні (100–150 га, 500–800 км); регіональні (20–50 га, 50–80 км); локальні, галузеві та центри логістичних послуг [5, с. 265].

І. Стутинська класифікує логістичні центри, беручи за основу класність складських площ: міжнародні (класу А), національні (класу А), регіональні (класу А і В), місцеві (класів ABCD), центри фірм (класів ABCD) [6, с. 304].

А. Пасічник, В. Кутирев класифікують транспортно-логістичні центри (ТЛЦ) за спектром клієнтів [7]:

- ✦ ТЛЦ певної компанії, що надає транспортні послуги (використовуються наявні на підприємстві виробничі потужності);
- ✦ ТЛЦ, що має певну виробничу базу як термінал (включає потужності з приймання, відправлення, переробки і доставки вантажів та контейнерів, складські потужності, власний автопарк);
- ✦ регіональний ТЛЦ (розташовується в місцях скупчення, сортування або перевантаження товарів і виконує особливо важливі завдання, забезпечує прискорене проходження вантажів);
- ✦ ТЛЦ функціонального значення, який належать декільком компаніям і здійснює один вид транспортної діяльності;
- ✦ ТЛЦ, що спеціалізується на перевезеннях певним видом транспорту;
- ✦ комплексний ТЛЦ, що надає послуги всім компаніям всіма видами транспорту (завдання такого центру – забезпечити конкурентоспроможність держави у сфері міжнародних і транзитних перевезень).

Теоретичне організування фрагментарних досліджень логістичних центрів дозволило виокремити чотири рівні логістичних центрів, що служило базисом

для формування різноманітних концептуальних моделей таких центрів. Нами відстежено також формування еволюційних ознак виникнення логістичних центрів кожного з цих рівнів.

До логістичних центрів *першого рівня* віднесемо центри, сформовані за принципом виробничо-торговельної доцільності. Такі центри формуються, як правило, одним чи декількома виробничими та/або торговельними підприємствами для обслуговування власних матеріальних потоків. Мотиваційними елементами створення логістичних центрів першого рівня виступили тенденції географічного розширення спочатку ринків збуту, а з розвитком глобалізаційних процесів – виробничих структур.

Перевагою логістичних центрів першого рівня є доволі просте управління, пов'язане з їхнім підпорядкуванням одному суб'єкту господарювання.

До логістичних центрів *другого рівня* віднесемо такі, що сформовані через необхідність налагодження координації різних видів магістрального та локального транспорту. Такі логістичні центри формуються, в основному, магістральними перевізниками, і основною їхньою функцією є формування кількісних і часових параметрів транспортних партій. Становлення таких центрів прямо пов'язане з розвитком транспортних засобів, транспортних технологій, а також динамікою та структурою товарного обміну як основного споживача транспортних послуг. Учасники ланцюгів поставок, що проходять через означені логістичні центри, мають опосередкований вплив на їхню діяльність, який обмежується, в основному, контрактними умовами.

Особливим різновидом центрів другого рівня є митні логістичні центри, що створюються на прикордонних і регіональних митницях з метою митної очистки міжнародних товарних потоків. Варто зазначити, що операції з митної очистки можуть проводитися у логістичних центрах першого рівня та транспортних логістичних центрах, або навпаки: транспортно-складські операції можуть проводитися у митних логістичних центрах.

До логістичних центрів *третього рівня* віднесемо логістичні центри, створені вузькоспеціалізованими логістичними операторами, які пропонують частковий або повний спектр логістичних послуг (від надання спеціалізованих складських площ до комплексної системи управління ланцюгами поставок). По суті, на відміну від логістичних центрів першого та другого рівнів, які виконують фізичні операції з транспортно-складської обробки матеріальних потоків, основними у центрах третього рівня є операції з управління ланцюгами поставок, а фізичні логістичні операції є обслуговуваними, тобто такими, що допомагають реалізовувати комплексні управлінські логістичні рішення. Особливість таких логістичних центрів полягає в тому, що їхнім ключовим завданням є узгодження функціональних, ділових, а іноді й корпоративних стратегій учасників ланцюгів поставок. Складність управління ними поглиблюється масштабами діяльності та розмаїттям видів діяльності, рівнем інформаційних систем управління та ступенем

відкритості систем стратегічного управління означених учасників.

Еволюція розвитку таких логістичних центрів простежується у трансформації логістичних операторів: з 1PL до 4PL провайдерів логістичних послуг, розвиток яких пов'язаний, в основному, з реалізацією концепції аутсорсингу в цілому та аутсорсингу логістичних і управлінських процесів зокрема.

До логістичних центрів *четвертого рівня* віднесемо такі, що створені галузевими, кластерними або регіональними адміністративними структурами з метою підвищення конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості галузі, кластера чи регіону, а в багатьох випадках – їхнього поєднання. Як правило, ініціатори створення таких центрів надають різні переваги, земельні ділянки та доступ до комунікаційної, комунальної та транспортної інфраструктури. Особливістю таких центрів є економічно обґрунтоване формування пропозиції логістичних послуг широкого спектра, зокрема – залучення логістичних провайдерів. Як показує практика, за умови якісного стратегічного й техніко-економічного обґрунтування такі центри перетворюються у «магніти» ланцюгів поставок, учасники яких переносять до них виконання не тільки транспортно-складських і логістично-управлінських, а й виробничих операцій.

Щодо виконання логістичних операцій, варто зазначити, що у логістичних центрах четвертого рівня, як правило, виконуються всі види операцій, притаманних логістичним центрам першого – третього рівня.

Логістичні центри усіх рівнів можуть набувати ознак глобальних за умови їхньої участі у глобальних ланцюгах поставок (розмір, радіус дії, структура та характеристики задіяних логістичних потужностей, а також спектр виконуваних логістичних операцій у цьому випадку не мають, на наш погляд, суттєвого значення).

Як зазначає В. Дикань, діяльність міжнародних транспортно-логістичних центрів повинна будуватися на таких основних принципах [8, с. 173]:

- ✦ пропозиція максимально повного переліку транспортних і супутніх послуг на основі договірних відносин з кожним учасником логістичного ланцюга (формування банку даних логістичних ланцюгів та інформаційного банку даних щодо існуючих світових пропозицій сучасних за технічними характеристиками сировини, матеріалів, модулів, вузлів тощо);
- ✦ 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;
- ✦ максимальна стандартизація та уніфікація перевізних та інших документів з метою забезпечення можливості створення єдиного інформаційного простору;
- ✦ єдина маркетингова стратегія і тактика учасників логістичного ланцюга на ринку транспорт-

них послуг, спільне проведення дослідження ринків і маркетингових заходів, що забезпечують просування всіх учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг;

- ✦ організація співробітництва з українськими та міжнародними організаціями, що займаються питаннями транспортної логістики;
- ✦ інтеграція з міжнародними логістичними центрами і забезпечення інформаційного обміну з ними;
- ✦ формування та реалізація основ інноваційної логістики.

У цьому контексті варто проаналізувати використання двох термінів, які досить часто використовуються як тотожні або як синоніми до терміна «логістичний центр». Мова йде про терміни «логістичний хаб» і «логістичний кластер». На наш погляд, використання терміна «хаб», з огляду на його змістовне навантаження (англ. *«hub»* – вузол), доцільно використовувати для просторово-географічного опису об'єкта (у тому числі й логістичного), а не для опису різновиду логістичного центру.

Логістичний кластер, у нашому розумінні, – це об'єднання логістичних провайдерів з метою створення логістичного продукту. У такому трактуванні логістичні центри швидше виступають засобами реалізації мети, аніж самою метою діяльності кластера. Подібної думки дотримується С. Гриценко, зазначаючи, що транспортно-логістичний кластер передбачає об'єднання окремих регіонально, функціонально і економічно пов'язаних між собою логістичних ланок: міжнародних транспортних коридорів, транспортних вузлів магістральної інфраструктури, транспортно-розподільчих логістичних центрів, магістральних, регіональних і локальних шляхів сполучення в єдину систему перевізного процесу, здатне надати якісний логістичний сервіс внутрішнім або зовнішнім споживачам при мінімізації загальних логістичних витрат [9]. Ознак кластера можуть набувати також об'єднання зацікавлених сторін (не тільки логістичних провайдерів), метою якого є створення логістичних центрів четвертого рівня.

А. Сумець та Ю. Кушнерук подають визначення регіонального логістичного кластера як добровільне договірне об'єднання суб'єктів господарювання (ядро кластера – підприємство або логістичний центр, постачальники, споживачі, страхові організації, фінансово-кредитні установи, конструкторські та науково-дослідні організації, навчальні заклади, консалтингові та аудиторські компанії, регіональні органи влади та інші суб'єкти) в межах регіону, які надають повний комплекс логістичних послуг, пов'язаних з переміщенням вхідних і вихідних вантажопотоків по території цього регіону, орієнтований на обробку різноманітних, різноформатних вантажів (у тому числі тих, що вимагають специфічних умов зберігання) та володіє в сукупності достатніми потужностями для переробки цих вантажів. Функцію управління матеріальними потоками в кожному регіональному логістичному кластері виконує регіональний логістичний центр, територіально розташований в ме-

жах кожного конкретного кластера. Цілями створення такого регіонального логістичного кластера визначено [10, с. 28]:

- 1) підвищення конкурентоспроможності організації, що формують кластер;
- 2) сприяння економічному розвитку регіону;
- 3) отримання синергічного ефекту від співпраці організації, що формують кластер;
- 4) розвиток транзитного потенціалу країни;
- 5) інтенсифікація ринкових механізмів;
- 6) покращення соціально-економічної взаємодії регіонів країни;
- 7) реалізація масштабних проектів у сфері логістики;
- 8) забезпечення високих темпів економічного зростання і диверсифікації економіки;
- 9) підвищення рівня національної технологічної бази;
- 10) підвищення рівня економічної безпеки регіону;
- 11) зростання економічного потенціалу країни.

Створення логістичних центрів як елементів глобальної логістичної інфраструктури сприяє формуванню цілісної глобальної логістичної системи.

Саме з розвитком трансєвропейської мережі логістичних центрів формується уявлення та розробляються проекти, що пов'язані з єврологістичною системою, тобто логістикою в європейському масштабі.

Створення великих логістичних центрів у Європі розпочалося нещодавно. Знадобилося 10–15 років для того, щоб поодинокі приклади будівництва мультимодальних центрів перетворилися в незворотну тенденцію, і такі центри стали основною частиною транспортної, виробничої та соціальної інфраструктури в європейських країнах. Довгострокове щорічне зростання транспортно-логістичних послуг в Європі оцінюється в межах 4–8% [4].

Досвід країн Західної Європи показує суттєву роль таких транзитних логістичних центрів у формуванні бюджету. Так, у Голландії діяльність транзитних логістичних центрів приносить 40% доходу транспортного комплексу, у Франції – 31%, у Німеччині – 25%. У країнах Центральної та Східної Європи ця частка в середньому складає 30%. Усього ж загальний обіг європейського ринку логістичних послуг сягає понад 600 млрд євро, з них близько 30% логістичних функцій у всіх галузях економіки щороку реалізується логістичними компаніями [11].

Мережа логістичних центрів країн Європейського Союзу (ЄС) дозволила об'єднати їх логістичні системи та логістичні системи магістральних видів транспорту в єдину європейську логістичну систему. Дещо складнішою є ситуація у країнах Східної Європи, що не є членами ЄС або приєдналися до нього порівняно недавно.

Упродовж 2009–2011 рр. Європейською комісією реалізовано проект «Міжнародні логістичні центри для країн Закавказзя та західних нових держав (Азербайджан, Вірменія, Болгарія, Грузія, Молдова, Румунія, Туреччина, Україна)», головною метою якого визначено створення фінансових, технічних, екологічних та

інституційних умов, а також проведення досліджень, спрямованих на створення мережі логістичних центрів коридором ТРАСЕКА. У процесі дослідження експертами згруповано категорії виявлених проблемних питань щодо створення міжнародних логістичних центрів, характерних для усіх означених країн:

- ✦ невідповідність організаційних та адміністративних процедур;
- ✦ невідповідність правового поля;
- ✦ невідповідність чи недієвість законів та процедур, включаючи корупційну практику;
- ✦ надлишковий контроль транспортних операторів;
- ✦ фізичні недоліки: земля, інфраструктура, технології.

Крім того, експертами конкретизовано основні проблемні питання для України [12]:

- ✦ відсутність офіційної транспортної політики (лише концепція, що охоплює стратегічні цілі);
- ✦ існування адміністративних процедур, що перешкоджають формуванню чіткої політики для усіх адміністрацій по усіх видах транспорту;
- ✦ відсутність сприяння правової системи процесам реалізації намірів законодавців (зокрема, некоректне використання митного законодавства, недотримання міжнародних конвенцій);
- ✦ обмеженість напрямів залізничних контейнерних перевезень та низька швидкість змішаних залізничних перевезень;
- ✦ необґрунтовано високі ставки на страхування вантажів;
- ✦ неадекватне, порівняно з країнами-конкурентами, податкове навантаження на українських перевізників.

Окрім необхідності вдосконалення адміністративно-правового забезпечення, процес створення міжнародних логістичних центрів в Україні потребує вироблення адаптованого організаційно-методичного інструментарію. Зокрема, в Україні логістична інфраструктура в цілому та транспортно-логістичні центри зокрема, за винятком Київської області, – це, в основному, застаріла інфраструктура магістральних видів транспорту, яка потребує логістичного реінжинірингу та стратегічної переорієнтації на обслуговування глобальних ланцюгів поставок, а також створення та імплементації сучасних логістичних елементів (зокрема, міжнародних логістичних центрів).

ВИСНОВКИ

Загалом формування мережі міжнародних логістичних центрів в Україні, з огляду на низку адміністративно-правових, методичних та інституційних обставин, може реалізуватися на принципах державно-приватного партнерства із залученням глобальних логістичних провайдерів, що володіють значним досвідом та інвестиційним і організаційним потенціалом.

Глобальна виробнича кооперація, стрімкий розвиток глобальних торговельних відносин та пов'язані з ними виклики сталого поступу світового господарства потребують прискореного розвитку логістичного забез-

печення глобальних ланцюгів поставок, зокрема – вдосконалення глобальної логістичної інфраструктури у частині створення мережі глобальних логістичних центрів. Сучасне глобалізоване світове господарство висуває до таких центрів низку вимог, які зумовлюють оновлення їхньої концептуальної сутності – становлення логістичних інтеграторів в управлінні глобальними матеріальними потоками на засадах сталого розвитку, у першу чергу – через упорядкування глобальних ланцюгів поставок і зменшення глобальних транзакційних витрат. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Ширяєва Л. В. Форми та види взаємодії учасників логістичного ланцюжка з логістичним центром / Л. Ширяєва, І. Козиренко // Вісник Хмельницького національного університету. – 2010. – № 6. – С. 133 – 136. – С. 133.

2. Крикавский Е. В. Логистический центр – это узловой объект логистических сетей / Е. Крикавский // Логистика: проблемы и решения. – 2008. – № 5. – С. 38 – 39. – С. 39.

3. Струтинська І. Логістичні центри як чинник становлення глобальних логістичних систем / І. Струтинська // Галицький економічний вісник. – 2012. – № 5. – С. 54 – 61. – С. 58.

4. Жуманиязов Н. Мировая практика создания мультимодальных логистических центров и возможности ее применения в условиях Центральной Азии / Н. Жуманиязов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.cps.uz/ru/analitika-i-publikatsii/mirovaya-praktika-sozdaniya-multimodalnykh-logisticheskikh-tsentrov-i-vozmozh

5. Крикавський Є. Логістика. Основи теорії / Є. Крикавський // Львів : Інтеллект-захід, 2004. – 416 с. – С. 265.

6. Струтинська І. Класифікаційні ознаки в діяльності логістичних центрів / І. Струтинська // Соціально-економічні проблеми і держава. – 2012. – № 2. – С. 299 – 307. – С. 304.

7. Пасічник А. М. Транспортно-митні логістичні центри в Україні: проблеми і перспективи розвитку / А. Пасічник, В. Кутирєв [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.irbis.nbu.com.ua/./cgjirbis_64.exe

8. Дикань В. Л. Трансформація діяльності транспортно-логістичних центрів в умовах міжнародних транспортних коридорів та їх роль в інформаційному забезпеченні інтелектуалізації вітчизняного промислового комплексу / В. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 30. – С. 172 – 173.

9. Гриценко С. И. Транспортно-логистические кластеры в Украине: пути становления и развития : монография / С. Гриценко. – СПб. : Изд-во СПбГУЭФ, 2009. – 218 с.

10. Сумец А. Методика определения рациональной структуры системы региональных логистических кластеров / А. Сумец, Ю. Кушнерук // Логистика: проблемы и решения. – 2012. – № 2. – С. 26 – 30. – С. 28.

11. Пасічник А. М. Світовий досвід створення транспортно-логістичної інфраструктури: стан та перспективи застосування в Україні / А. Пасічник [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://vuzlib.com.ua/articles/book/13511-Sv%D1%96tovijj_dosv%D1%96d_stvorennja_/1.html

12. International Logistics Centres for Western NIS and the Caucasus – Final Report, Annexes 1-3, Additional Materials [Electronic resource]. – Mode of access : <http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/63ram/63ram6.pdf>

REFERENCES

Dykan, V. L. "Transformatsiia diialnosti transportno-lohistrychnykh tsentriv v umovakh mizhnarodnykh transportnykh korydoriv ta ikh rol v informatsiinomu zabezpecheni intelektualizatsii

vitchyznianoho promyslovoho kompleksu" [The transformation of the transport and logistics centers in terms of international transport corridors and their role in the information provided intellectualization of domestic industrial complex]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no. 30 (2010): 172-173.

Gritsenko, S. I. *Transportno-logisticheskie klasteri v Ukrainie: puti stanovleniia i razvitiia* [Transportation and logistics clusters in Ukraine: Ways of formation and development]. St. Petersburg: Izd-vo SPbGUEF, 2009.

"International Logistics Centres for Western NIS and the Caucasus – Final Report, Annexes 1-3, Additional Materials" <http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/63ram/63ram6.pdf>

Krykavskiy, Ye. *Lohistyka. Osnovy teorii* [Logistics. Basic theory]. Lviv: Intelekt-zakhid, 2004.

Krikavskiy, E. V. "Logisticheskiy tsentr - eto uzlovy obekt logisticheskikh setey" [The logistics center - a hub facility of logistics networks]. *Logistika: problemy i resheniia*, no. 5 (2008): 38-39.

Pasichnyk, A., and Kutuyev, V. "Transportno-mytni lohistychni tsentry v Ukraini: problemy i perspektyvy rozvytku" [Transportation and customs logistics centers in Ukraine: problems and prospects]. www.irbis.nbu.com.ua/.../cgiirbis_64.exe

Pasichnyk, A. M. "Svitovyi dosvid stvorennia transportno-lohistychnoi infrastruktury: stan ta perspektyvy zastosuvannia v Ukraini" [World experience of transport and logistics infrastructure: state and prospects of Ukraine]. http://vuzlib.com.ua/articles/book/13511-Sv%D1%96tovijj_dosv%D1%96d_stvorennja_/1.html

Shyriaieva, L., and Kozyrenko, I. "Formy ta vydy vzaiemodii uchastnykiv lohistychnoho lantsiuzhka z lohistychnym tsentrom" [Forms and types of interaction between participants of supply chain logistics center]. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu*, no. 6 (2010): 133-136.

Sumets, A., and Kushneruk, Yu. "Metodika opredeleniia ratsionalnoy struktury sistemy regionalnykh logisticheskikh klasterov" [Methods of determining the rational structure of the system of regional logistics clusters]. *Logistika: problemy i resheniia*, no. 2 (2012): 26-30.

Strutynska, I. "Klasyfikatsiini oznaky v diialnosti lohistychnykh tsentriv" [Classification of signs in logistics centers]. *Sotsialno-ekonomichni problemy i derzhava*, no. 2 (2012): 299-307.

Strutynska, I. "Lohistychni tsentry iak chynnyk stanovleniia hlobalnykh lohistychnykh system" [Logistics centers as a factor of global logistics systems]. *Halytskyi ekonomichni visnyk*, no. 5 (2012): 54-61.

Zhumaniazov, N. "Mirovaia praktika sozdaniia multimodalnykh logisticheskikh tsentrov i vozmozhnosti ee primeneniia v usloviakh Tsentralnoy Azii" [The world practice of creating multimodal logistics centers and the possibility of its application in the conditions of Central Asia]. www.cps.uz/ru/analitika-i-publikatsii/mirovaya-praktika-sozdaniya-multimodalnykh-logisticheskikh-tsentrov-i-vozmoz