

*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*

*HTTPS://ORCID.ORG/0000-0001-8766-4325*

*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*

*HTTPS://ORCID.ORG/0000-0002-4896-1930*

## ПРОБЛЕМИ ТА ПРИНЦИПИ УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИКОЮ РИНКУ

**Актуальність.** Найбільш невизначеною і мабуть головною серед інших, як в теорії, так і практиці логістики, є проблема управління логістикою. Особливо ця проблема стає актуальною і важливою при постановці теоретичного і практичного уявлення логістики, як форми організації ринкової системи, а точніше, логістичного ланцюга товарного ринку. Справа дійшла до того, що внутрішні виробники програють у конкурентній боротьбі імпортерам через неефективну логістику, організація якої у іноземних операторів краіна. Головною причиною цього є та, що держава випустила з поля зору проблему управління логістичними процесами, віддавши її вирішення на відкуп відповідним підприємницькими структурам, як внутрішнім, так і зовнішнім.

Перш за все для аналізу системи управління слід визначити всі складові елементи системи, а саме: мету, завдання, предмети, об'єкти і суб'єкти управління, сутність і природу управлінських заходів тощо.

**Мета та завдання** Метою статті є дослідження управління логістикою товарного ринку та проблем визначення принципів побудови системи управління. Найбільш ефективні товарні ринки ті, які функціонують у розширеному відтворювальному режимі, кількісним критеріям якого є обсяг доданої вартості (ДВ), що утворюється на ринку. Саме на цьому будується і теорія ефективності ринку. Таким чином метою управління логістикою ринку є побудова (створення) такої його логістики, яка б задовольняла цій вимозі.

**Результати.** Визначені принципи, суб'єкти та механізми управління логістикою ринку. Побудована структурна модель системи управління логістикою ринку. У структурній моделі, крім базових умов, які і визначають саму управлінську систему, визначені і суб'єкти управління, діяльність яких, з одного боку, підпорядкована цим базовим умовам, а з іншого, при застосуванні певних ринкових механізмів визначені (означені стрілками) можливі управлінські впливи на відповідні, параметри якими управляють логістичні ланцюги товарних ринків.

**Висновки.** Отже, у ході дослідження нами визначені ті фактори, що визначають умови функціонування товарних ринків, а також побудови структури їх логістичних ланцюгів.

Таким чином, означені і вище викладені принципи, поняття та категорії, ми поєднали у побудовану нами структурну модель управління логістичним ланцюгами товарних ринків, яку ми можемо рекомендувати для запровадження з метою їх прискореного розвитку.

**Ключові слова:** управління логістикою, логістика ринку, логістичний ланцюг, додана вартість.

*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*

*HTTPS://ORCID.ORG/0000-0001-8766-4325*

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  
HTTPS://ORCID.ORG/0000-0002-4896-1930

## PROBLEMS AND PRINCIPLES OF MARKET LOGISTICS MANAGEMENT

**Topicality.** The most uncertain and perhaps the main among others, both in theory and in logistics, is the problem of logistics management. Especially this problem becomes relevant and important in the formulation of the theoretical and practical presentation of logistics, as the form of organization of the market system, or rather, the logistics chain of the commodity market. It has come to the point that domestic producers lose in the competition to importers due to inefficient logistics, which is better organized by foreign operators. The main reason for this is that the state has out of sight the problem of managing logistics processes, giving its solution to the salary of the relevant business structures, both internal and external.

First of all, for analysis of the management system, all the constituent elements of the system should be defined, namely: the purpose, tasks, objects, objects and subjects of management, the nature and nature of management measures, etc.

**Aim and tasks.** The purpose of the article is to study the management of the logistics of the commodity market and the problems of defining the principles of building a management system. The most effective commodity markets are those that operate in expanded reproduction mode, the quantitative criteria of which are the value added (DF) that are generated on the market. It is on this that the theory of market efficiency is also being built. Thus, the purpose of managing the market logistics is to build (to create) such logistics that would satisfy this requirement.

**Research results.** The principles, subjects and mechanisms of market logistics management are defined. The structural model of the market logistics management system is constructed. In the structural model, in addition to the basic conditions, which determine the management system itself, management entities whose activity is subordinated to these basic conditions, on the other hand, and, on the other hand, when certain market mechanisms are used, certain (indicated by arrows) are possible managerial influences on corresponding managing parameters of the logistic chains of commodity markets.

**Conclusions.** Consequently, in the course of the study, we have identified the factors that determine the conditions for the functioning of commodity markets, as well as the construction of their logistic chains.

Thus, the above and above principles, concepts and categories, we combined in our constructed model of management of the logistics chains of commodity markets, which we can recommend for introduction in order to accelerate their development.

**Keywords:** logistics management, market logistics, logistics chain, added value.

### **Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.**

Одним з напрямів вирішення проблеми управління економікою, за авторською концепцією, полягає в побудові зваженої управлінської системи регулювання логістики ринків реального сектора економіки. Саме ці ринки носять найбільший внесок у виробництво і відтворення доданої вартості у ВВП, яка в свою чергу є ресурсом економічного розвитку. Отже, вирішення проблеми у такому послідовному зв'язку має сприяти створенню ефективних організованих логістичних ланцюгів товарних ринків, а відтак і економіки в цілому.

**Аналіз останніх публікацій по проблемі.** Сутність управління логістики є предметом дослідження багатьох науковців. Опрацювання цієї проблеми відображене у публікаціях М. Василько, О.П. Величко, А.М. Гаджинського, Дж. С. Джонсона, А.Г. Кальченка, Є.В. Крикавського, М.А. Окландера, Ю.В. Пономарьової, О.М. Сумця, А. Харісона та інших.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Слід зазначити, що саме мета управління логістикою ринку є ключовим елементом, якій відрізняє зміст категорії «логістика ринку» від традиційного розуміння категорії «логістика підприємства», якого дотримуються сьогодні Крикавський В., Окландер М., Пономарьова Ю. та інші. Слід додати, що хоча вони і визначають поняття логістики, як науку (теорію і практику) про управління матеріальними і пов'язаними з ними потоками, насправді, всі їх висновки з цього приводу прив'язані до економіки (ефективності) підприємств – суб'єктів логістичного ланцюга. З цього і випливає принципова різниця систем логістичного управління ринку від управління логістикою підприємства.

**Формулювання цілей дослідження.** Ціль дослідження полягає у визначенні принципів та механізмів управління логістикою товарних ринків задля підвищення їх ефективності.

**Виклад основних результатів та їх обґрунтування.** Дослідження проблем створення (побудова) логістики ринку за означеною метою у найпоширенішому розумінні - це створення такого маршруту руху товарів по ринку від його походження (утворення) до його споживання, який відповідає визначеній меті – тобто за прийнятими термінами ця мета передбачає побудову відповідного ефективного логістичного ланцюга руху товару по ринку.

При цьому, під логістичним ланцюгом (ЛЛ) ми розуміємо послідовно упорядкований маршрут руху товарного потоку (товару) між суб'єктами ринку, які надають логістичні послуги на всьому протязі ринку від виникнення (виробництва) до споживання товару[5,6].

Отже, з точки зору управління цей ЛЛ і є об'єктом, на який спрямоване управління логістикою товарного ринку і який під дією управлінських впливів може видозмінюватись. Він може міняти напрям, маршрут, наприклад – з експорту – на внутрішню переробку або з імпорту – на виробництво власного товару. До нього можливо додавати (включати) проміжні структури: первісні та логістичні центри, елеватори, склади, комплекси з доробки товару тощо, з різними додатковими функціями, які можуть сприяти прискоренню його руху, або підвищенню якості товару.

Крім того, протягом свого руху по маршруту товарний потік може об'єднувати у собі більш дрібні товарні партії, або накопичуватись на складах, утворюючи оптові партії, з якими зручно проводити оптові логістичні операції. А може, навпаки – подрібнюватись, розподіляючись між окремими операторами і споживачами, з застосуванням механізму дистрибуції, тобто до його управління можливо застосовувати інтеграційні механізми [3,7].

У даному випадку логістичний ланцюг, як «об'єкт управління» представляє собою товарний потік у русі по ринку. Від початку, включаючи процес його утворення – до кінця, тобто до моменту його споживання. При цьому рух ТП по ринку відбувається у різних формах: фізичний, (транспортування, складування і перевантаження) правовий (зміна права власності на товар, передача функцій з його обслуговування, відповідальності та ризиків щодо його безпеки), фінансовий (перерозподіл фінансів платників) між суб'єктами логістичного ланцюга за виконання логістичних послуг, а також додаткових платежів у вигляді страхових платежів, штрафних санкцій, покриття збитків тощо. Всі ці види руху товару на основі товарообмінних операцій організаційно об'єднуються у логістичний ланцюг товарного потоку, ефективність руху якого залежить від ефективності (правильності вибору) вибраного маршруту товароруху та логістичних суб'єктів, які послідовно виконують функції просування товару (потіку) по цьому маршруту та його логістичному обслуговуванню.

Зосереджуючи увагу на матеріальних логістичних потоках реальних товарів, ми можемо відмітити, що вони мають різну фізичну форму, а саме:

- індивідуальну товари (обладнання, комп'ютери, сільгосптехніка, автомобілі, побутова техніка тощо);
- партії товарів (ці ж самі товари, об'єднанні у партії по декілька десятків, тисяч одиниць);
- насипні або наливні партії (вугілля, зерно, нафта, руда, добрива тощо);
- безперервні товарні потоки однорідного за фізичними властивостями товару (природний газ, нафта, вугілля, руда, аміак, карбонід, скраплений газ, бензин тощо).

Відповідно сформувались і способи та технології транспортування, збереження, а відтак, і логістика, перевантаження цих товарів і в цілому просування цих товарів на ринок і в кінцевому рахунку до кінцевого споживача.

Так, для товарів **першої групи** характерною сьогоднішньої логістики їх ринку в Україні є дистрибуційний характер. Це обумовлено перш за все перевантаженням пропозиції у зв'язку з перевиробництвом їх провідними світовими виробництвами та імпортною спрямованістю їх логістичних потоків у зв'язку з наявністю внутрішнього мотиву. Для логістичного ланцюга ринків цих товарів переважають неупорядковані перевезення різними видами транспорту (автомобільним, залізним, морським) користування випадковими наявними складами, як правило, на орендних умовах та залежність дистрибуторів від роздрібних торгівельних установ.

Логістика ринків **другої групи** товарів відрізняється від першої більш стабільними зв'язками постачальників з роздрібними мережами торгівельними значними обсягами постачання та сталими каналами розподілення продукції, користування послугами спеціалізованих видів транспорту та

складів, а також логістичних центрів. У цьому випадку логістичні ланцюги (ЛЛ) вибудовуються під впливом споживчого ринку і його суб'єктів - великих торговельних мереж.

Організація ринкової логістики **третьої групи** товарів набуває специфічних ознак, обумовлених як: фізичними характеристиками товару (газоподібні, рідкі, насипні - дрібно та крупно фракційні), так, обсягами та частотою постачання. Відповідно вибудовується специфічна логістика транспортування – будуються газо- та нафтопроводи, аміакопроводи для газових та рідких продуктів, а також організація перевезення у залізничних цистернах та морськими спеціалізованими суднами: газозамами (скраплений газ), нафтоналивними (нафта, нафтопродукти), зерновозами, сухогрузами (зерно, добрива, бавовна, вугілля, руда), контейнеровозами тощо.

Ефективність логістичного управління залежить і від правильно вибраних параметрів об'єкту управління ЛЛ, на які мають бути спрямовані управлінські зусилля. Тільки при обґрунтованому підході до визначення цих параметрів ми зможемо об'єктивно оцінити стан та його змін у ЛЛ ринку, також управлінські ефекти.

Вибору цих параметрів ЛЛ мають передувати економічні дослідження та відповідні розрахунки, крім того, вони за нашими рекомендаціями мають базуватись на наших же розробках щодо секторного моделювання та відтворювальної спрямованості товарообмінних процесів, що відбуваються на ринку між суб'єктами ЛЛ [10].

Згідно проведеним дослідженням на ефективність ЛЛ впливає ефективність проходження товару (товарного потоку) по всьому логістичному маршруту ринку. А на цю ефективність, у свою чергу, впливають такі характеристик, як: час проходження, географічні параметри розповсюдження товару, якість як самого товару, так і логістичних послуг (сервісу), цінні характеристики, стан національної безпеки, з одного боку, щодо забезпечення необхідними товарами функціонування національної економіки, а з другої – безпеки проходження товару по ЛЛ. При цьому кожен параметр ЛЛ має декілька кількісних і якісних визначень і може відображати за своїми значеннями якість управління ЛЛ. Визначення цих параметрів також залежить від інтересів всіх учасників логістичного процесу.

Певні види і групи товарів визначаються як стратегічні для держави і відповідно, держава, за нашою думкою, має приймати активну участь, як у організації логістики, так і в управлінні логістичними ланцюгами. Так, наприклад, закордонний досвід показує відомий логістичний проект «Шовковий шлях» ставить на меті просування китайських товарів на певні світові ринки, зокрема ЄС. З цією метою Китай інвестує значні кошти у облаштування зручних і швидкісних маршрутів транспортування з будівництвом відповідних інфраструктурних об'єктів: портів, логістичних центрів, швидкісних доріг тощо. Тобто при наявності товарного виробництва країна вкладає значні кошти у логістику доставки товарів власного виробництва на ринки збут – споживання.

США також значну увагу приділяє захисту сформованих логістичних маршрутів постачання нафти для потреб власної економіки, а також розвитку логістики постачання скрапленого газу у Європу. Логістичні проекти реалізації постачання надлишків газу власного видобутку носять протекціоністський характер.

Європейський Союз, що є самодостатнім в забезпечення населення майже всіма видами товарів внутрішнього виробництва, більшою частиною опікується налагодженням і ефективним управлінням експортної логістики, тобто, постачанням своїх товарів на інші світові ринки при 100% забезпеченні власних споживчих ринків. Виключенням для Європи є ринки енергоносіїв: газу, нафти, попит на які зростає, а організація ефективної логістики постачання яких знаходиться під значним впливом змін світової кон'юнктури та геополітики.

Для України, як вже відмічалось раніше, у зв'язку зі значним занепадом внутрішнього виробництва і, відповідно, дефіцитом, актуальним стало питання розвитку логістики ринків імпортованих товарів, особливо товарів масового вжитку. Саме така логістика внутрішніх ринків сьогодні в національній економіці приваляє. Справа дійшла до того, що внутрішні виробники програють у конкурентній боротьбі імпортерам через неефективну логістику, організація якої у іноземних операторів значно краща. І однією з головних причин є та, що держава випустила з поля зору проблему управління логістичними процесами, віддавши їх вирішення на відкуп відповідним підприємницькими структурам, як внутрішнім, так і зовнішнім.

Наскільки це питання є сьогодні актуальним - говорять дані деяких досліджень, які оцінюють логістичну складову у ВВП у обсягах від 30% до 70% [9]. Можна при цьому говорити, що

національна економіка – це економіка логістичного типу, і значний резерв економічного розвитку вбачається саме у вдосконаленні логістики внутрішніх та товарних ринків.

Натомість, сьогодні наша держава обмежилась проведенням пасивної політики, яка заснована на корпоративній логістиці і не сприяє прискореному розвитку ринків і збільшенню бюджетних надходжень саме від логістичних ефектів.

На наш погляд, і підтвердженням нашої думки є практика застосування ефективної логістичної політики розвинутими країнами (США, Китай, ЄС та інші), державна підтримка розвитку логістики має полягати у активній підтримці розвитку ефективних ланцюгів товароруку, як на внутрішніх так і на зовнішніх рівнях з охопленням всіх національних релевантних товарних ринків. Так, наприклад, проблему скорочення часу подолання значних відстаней при доставці товару та прискорення руху пасажиропотоків Японія, Південна Корея та Китай вирішили шляхом будівництва швидкісних колій та потягів. Цей логістичний проект дозволив, наприклад, Китаю, за 10 років збільшити до 7 млрд. кількість пасажироперевезень та в декілька разів збільшити бюджетні надходження від розширення внутрішнього ринку туристичних послуг. Ще більший ефект держава отримала від підвищення швидкості товарообороту за рахунок скорочення товарообмінних операцій та часу доставки товарів споживачам.

Слід зазначити, що ефективні сформовані корпоративні ЛЛ, які включають в себе суб'єкти, що надають логістичні послуги, тільки ті, що входять до складу корпорації, або тісно пов'язані з ними спільними інтересами, скидають за різними оцінками від 0,3 до 0,7 частки всього товарообігу внутрішнього товарного ринку. Отже, інші господарюючі суб'єкти (як правило МСП) змушені або співпрацювати з корпораціями на їх умовах, або власноруч вибудовувати власні логістичні ланцюги просування своїх товарів на споживчий ринок. Або, якщо суб'єкт спеціалізується на наданні логістичного сервісу – докладати певні значні зусилля, щоб вбудовуватись у вже існуючі ЛЛ. Таким чином, ми спостерігаємо наявність певних бар'єрів, які мають долати ці суб'єкти, щоб самотужки будувати ефективну логістику просування власного товару на ринок[9, 11].

Тому завдання держави у вирішенні цієї проблеми ми вбачаємо у створенні системи підтримки зусиль МСП щодо подолання існуючих бар'єрів і диспропорції на існуючих товарних ринках, а саме: цінових, регламентних, ліцензійних, інформаційних, технологічних тощо.

Слід окремо зупинитись на функціях держави у регулюванні логістики власних товарних ринків. На наш погляд, їх в частині економічного управління, слід розширити та конкретизувати у напрямку прискореного та інтеграційно-логістичного розвитку ринків реального сектору економіки. Ці функції мають бути спрямовані на досягненні вище означеної мети та полягати у наступному[9]:

- створенні (вдосконаленні) інституціональної бази функціонування суб'єктів ЛЛ національних товарних ринків;

- створенні та будівництві ЛЛ, що неефективно функціонують, необхідних логістичних елементів – ланок (ОРСП, логістичних центрів, центрів з доробки товару тощо) з відповідним регламентом виконання їх функцій;

- контролі за економічною безпекою держави (енергоринки та інші стратегічні ринки від яких залежить функціонування інших ринків і галузей);

- контролі за продовольчою безпекою в країні (продовольчі ринки, ринки зерна, м'яса, молоко тощо);

- спрямуванні (за допомогою відповідних економічних інструментів) експортних потоків сировинних товарів на внутрішню переробку;

- підтримці МСП, як суб'єктів ринків щодо подолання ними існуючих бар'єрів входження на ринок і включення їх у ЛЛ;

- моніторингу цінової ситуації на важливих ринках, зокрема тарифів логістичного сервісу та тарифів на локальних ринках житлово-комунальних послуг, що значно впливають на кінцеву внутрішню ціну споживчих товарів;

- підтримці створення об'єднань МСП (кооперативів, асоціацій, кластерів тощо) з метою їх підвищення спроможності щодо входу на ринок;

- імплементація міжнародних правил («Інкотермс-2010») тощо.

Якщо розглядати принципи логістичного управління ринками, то вони формуються таким же чином, як і принципи управління будь-якої економічної системи і мають ґрунтуватись на двох базисах:

- по-перше, загальні принципи побудови системи управління будь-якою економічною системою передбачають визначення мети управління, об'єктів, суб'єктів, предметів та засобів та розробку і впровадження на цій основі відповідних механізмів та засобів управління цими елементами системи;

- по-друге, визначення специфічних особливостей елементів системи управління, які вимагають особливих підходів до управління даною економічною системою (у нашому випадку логістичним ланцюгом товарного ринку).

Якщо з першим питанням ми і наші колеги, що займаються теорією управління економічних систем більш-менш розібрались, то стосовно специфічних особливостей теорії і практики управління логістичними системи товарних ринків є певні колізії, які ми намагаємось визначити і вирішити в даній статті. Ці колізії, по-перше, опираються на домінуючий підхід, що зовнішнє регулювання ринку не потрібно, бо воно вступає в протиріччя з ринковими законами, які природно регулюють попит і пропозицію і подальші ринкові процеси. Це так звані теорія «невидима рука ринку». То з іншого боку, практика показала, що за останні часи значних економічних здобутків отримують саме ті ринкові суб'єкти, а також ті країни, які надбали і виконують функції регулювання ринків, при цьому, головним об'єктом регулювання вони обрали саме логістичні ланцюги товарних ринків, побудову і управління якими вони організували на свою користь. Саме таке регулювання впроваджують ТНК. Крім того, протекціоністська політика, яка за ініціативою США почала впроваджуватись у практику і призвела до конкурентних війн між США та Китаєм, США та ЄС офіційно має право на існування і слід враховувати приклад Китаю, США, Японії, Південної Кореї та інші.

Як відомо, всі відносини суб'єктів логістичного ланцюга товарних ринків, як між собою, так у процесі виконання ними логістичних сервісів, так і між ними і власниками товару, будуються на 4-х базових умовах дотримання яких обов'язкове, а саме:

- дотримання вимог інституціональної бази (закони, норми, положення, інструкції тощо);
- договірних умовах, що укладаються між власниками товару та іншими суб'єктами ЛЛ;
- національних традиціях, неформальних правилах, довірі;
- міжнародних правилах «Інкотермс-2010».

У представленій на рисунку 1 структурній моделі, крім базових умов, які і визначають саму управлінську систему, визначені і суб'єкти управління.

Структурна модель показує вплив з боку управлінської (регулюючої) бази, яка складається з інститутів та інституцій впливу на параметри логістичного ланцюга, які визначені числовими значеннями від 1 до 7 (рис. 1).

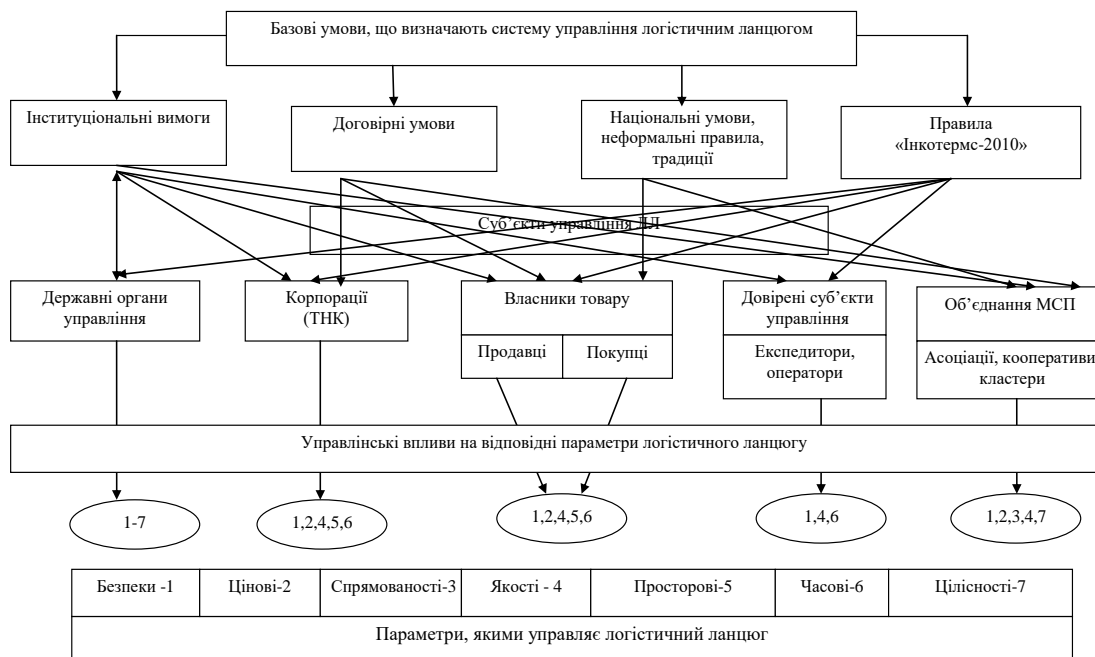


Рис. 1. Структура управління логістичним ланцюгом товарного ринку

Діяльність суб'єктів управління з одного боку підпорядкована цим базовим умовам, а з іншого, при застосуванні певних ринкових механізмів визначені (означені стрілками) можливі управлінські впливи на відповідні параметри, якими управляють логістичних ланцюгів товарних ринків. Зміна (покращення) цих параметрів, якими управляє логістична модель ринку призведе до підвищення ефективності товароруку по логістичному ланцюгу з точки зору:

- безпеки (скорочення ризиків втрати товару);
- цінової конкурентоспроможності логістичних структур до сервісів спрямованості маршруту товароруку (виключення зворотних кроків, повернення на доробку);
- якості ( скорочення ризиків втрати товарних характеристик при русі по ринку);
- підвищення можливості більш широкого просторового розповсюдження товару;
- скорочення часу товароруку;
- цілісність ЛЛ, що має на увазі введення у його структуру відсутніх для досягнення високого рівня вище означених параметрів логістичних елементів (структур) – логістичних центрів, складів, відповідної тари, елеваторів тощо.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Отже, у ході дослідження нами визначені ті фактори, що визначають умови функціонування товарних ринків, а також побудови структури їх логістичних ланцюгів.

Таким чином означені і вище викладені принципи, поняття та категорії, ми поєднали у побудовану нами структурну модель управління логістичним ланцюгами товарних ринків, яку ми можемо рекомендувати для запровадження з метою їх прискореного розвитку.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Balassa V. The Theory of Economic Integration. Homewood, IL: Richard D. Irwin, 1961.
2. Белявцев М.И. , Шестопалова Л.В. Инфраструктура товарного рынка . Київ: Центр навч. літ-ри, 2005. 416 с.
3. Крикавський Є. В. Логістика. Основитеорії: Підручник. Л.: Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2004. 416 с.
4. Лисюк В.М. , Тараканов М.Л. Логістичний фактор відтворювальної функції виробничих секторів товарних ринків . Вісник соціально-економічних досліджень. Вип. 39. Одеса: ОДЕУ, 2010. С. 98-102.
5. Окландер М.А. Логістика: підручник. К.: Центр учбової літератури, 2008. 346 с.
6. Экономическая энциклопедия: В 3-х т. / С.В. Мочерный (отв. ред.) и др. Т.1. К.: Изд-во центра «Академия», 2000. 864 с.
7. Лисюк В.М., Нікішина О.В., Зарудна О.П. Інтеграційні механізми в товарних ринках: концептуальна сутність та практична . Економічні інновації: Зб. наук. праць. Одеса, 2017. Вип. 63 С. 155-164.
8. Тараканов Н.Л. Региональные логистические системы: проблемы формирования и развития: монография . НАН України, ин-т пробл. рынка и экон.-экол. исследований. Одесса, 2013. 312 с.
9. Логістика товарного ринку : монографія / [Буркинський Б.В. та ін.]; за заг. ред. Буркинського Б.В., Лисюка В.М.; НАН України, Ин-т пробл. ринку та экон.-экол. дослідж. Одеса: ППРЕД НАНУ, 2018. 244 с.
10. Лысюк В.М., Деркач Т.В. Воспроизводственная функция товарных рынков. Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2011. 225 с.
11. Лисюк В.М. Теоретико-сутнісний аналіз економічної інтеграції, як економічного процесу. НАН України, Інститут проблем ринку та економіку-екологічних досліджень. Одеса: ППРЕДНАН України. 2015, № 59. С. 194-201.
12. Теория полюсов роста Ф. Перру. URL: <https://studfiles.net/preview/3173470/page:5/>
13. Пономарьова Ю.В. Логістика: Навчальний посібник: Вид. 2-ге., перероб. та доп. К.: Центр навчальної літератури, 2005. 328 с.

## REFERENCE

1. Balassa, V. (1961). The Theory of Economic Integration. Homewood, IL: Richard D. Irwin [in English].

2. Belyavtsev, M.Y. & Shestopalova, L.V. (2005). Ynfrastruktura tovarnoho rynku Infrastructure of commodity market [Infrastructure of commodity market]. Kyiv, Educational Center. lit-ry [in Russian].
3. Krykavskyy, YE. V. (2004). Lohistyka [Fundamentals of Theory: Textbook]. L., Vat. Na. University Lviv Polytechnic [in Ukrainian].
4. Lysyuk, V.M. & Tarakanov, M.L. (2010). Lohistychnyy faktor vidtvoryuval noyi funktsiyi vyrobnychkykh sektoriv tovarnykh rynkiv [Logistic factor of reproduction function of production sectors of commodity markets]. Bulletin of Social and Economic Research, 39. Odessa, ODEU, pp.98-102 [in Ukrainian].
5. Oklander, M.A. (2008). Lohistyka: pidruchnyk [Logistics: a textbook]. K., Center for Educational Literature [in Ukrainian].
6. Ekonomicheskaya entsiklopediya, (2000). [Economic Encyclopedia: In 3 t.] S.V. Mocharyn (ed.) And others. K., Izd-o center "Akademiya" [in Russian].
7. Tarakanov, M.L., Topalova, I.A. & Makovyeyev, A.P. (2018). Skladovi tovarorukhu plodoovochevoyi produktsiyi: problemy ta instrumenty yikh usunennya [Ingredients of commodity rotund of fruit and vegetable production: problems and tools for their elimination]. Odessa, IREPR NAS of Ukraine, 66, pp.190-196 [in Ukrainian].
8. Lysyuk, V.M., Nikishyna, O.V. & Zarudna, O.P. Intehratsiyini mekhanizmy v tovarnykh rynkakh: kontseptualna sutnist ta praktychna diya [Integration Mechanisms in Commodity Markets: Conceptual Essence and Practical Action]. Economic Innovations: Coll. Sciences works. Odessa, 63, pp.155-164 [in Ukrainian].
9. Tarakanov, N.L. (2013). Regional'nyye logisticheskiye sistemy: problemy formirovaniya i razvitiya: monografiya [Regional logistics systems: problems of formation and development: monograph]. NAS of Ukraine, Institute of Prob. market and econ.-eco. research. Odessa [in Russian].
10. Burkynskyy, B.V. & Lysyuk, V.M. (2018). Lohistyka tovarnoho rynku : monohrafiya [Logistics of the commodity market: monograph]. National Academy of Sciences of Ukraine, Institute of Science and Technology. market and econ.-eco. Research. Odessa, Ipride NASU [in Ukrainian].
11. Lysyuk, V.M. (2011). Vosproizvodstvennaya funktsiya tovarnykh rynkov [Reproductive function of commodity markets]. Odessa: Institute for Market and Economic and Environmental Studies of the National Academy of Sciences of Ukraine [in Russian].
12. Lysyuk, V.M. (2015). Teoretyko-sutnisnyy analiz ekonomichnoyi intehratsiyi, yak ekonomichnoho protsesu [Theoretical-Essential Analysis of Economic Integration as an Economic Process]. NAS of Ukraine, Institute of Market Problems and Economics and Environmental Research. Odessa, IPREED NAN Ukraine, 59, pp.194-201 [in Ukrainian].
13. Ponomarova, YU.V. (2005). Lohistyka: Navchalnyy posibnyk [Logistics: Tutorial]. View. 2nd, processing. and add. K., Center for Educational Literature [in Ukrainian].