

РОЛЬ СУЧАСНИХ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ В АКТИВІЗАЦІЇ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В НОВИХ КРАЇНАХ- ЧЛЕНАХ ЄС

**Сідоров В.І., к.е.н., професор, декан,
Азібек'ян Г.Я., аспірант (ХНУ ім. В.Н.Каразіна)**

В роботі авторами проаналізовані роль та значення формування найсучасніших логістичних транспортних систем для активізації зовнішньоекономічної діяльності в умовах інтеграційних процесів, які сьогодні відбуваються в Європі. Автори роботи довели, що макрологістична європейська регіональна структура має великий вплив на подальшу активізацію зовнішньоекономічної діяльності та особливо в країнах, які нещодавно стали членами ЄС. Авторами роботи доведено, що для оптимізації розміщення логістичних потужностей на макрорівні найбільш сприятливим являється метод визначення місця розташування логістичного центру на основі показників привабливості регіону по запропонованій системі факторів.

Ключові слова: глобалізація, інтеграційні процеси, транспорт, регіональні логістичні системи.

РОЛЬ СОВРЕМЕННЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ В АКТИВИЗАЦИИ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В НОВИХ СТРАНАХ - ЧЛЕНАХ ЕС

**Сидоров В.И., к.э.н, профессор, декан,
Азибекьян Г.Я., аспирант (ХНУ им. В.Н. Каразина)**

В работе авторами проанализированы роль и значение формирования современных логистических транспортных систем для активизации внешнеэкономической деятельности в условиях интеграционных процессов, которые сегодня происходят в Европе. Авторы работы доказали, что макрологистическая европейская региональная структура имеет большое влияние на дальнейшую активизацию внешнеэкономической деятельности и особенно в странах, которые недавно стали членами ЕС. Авторами работы доказано, что для оптимизации размещения логистических мощностей на макроуровне наиболее благоприятным является метод определения места расположения логистического центра на основе показателей привлекательности региона по предложенной системе факторов.

Ключевые слова: глобализация, интеграционные процессы, транспорт, региональные логистические системы.

THE ROLE OF MODERN LOGISTICS SYSTEM IN ENHANCING FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY IN THE NEW EU MEMBER STATES

**Sidorov V.I., k.e.n, prof. , Dean,
Azibek'yan H.Ya., postgraduate student (Kharkiv National University VN Karazin)**

In this paper reveals the essence and content of macrologistical European regional structure, which today is one of the most important factors in further intensification of foreign trade activities in terms integrotsionnyh processes that occur in the European Union.

In addition, the authors proved that for optimization of logistics capacities at the macro level is the most appropriate method for determining the location of the logistics center on the basis of

indicators of the attractiveness of the region to the proposed system factors. Methods of selecting the location of the logistics center was introduced in the stepwise algorithm. The algorithm used in the method of statistical analysis of the "pattern", the matrix of pairwise comparisons, analytic hierarchy process. With the help of the algorithm choice of the location of the logistics center will be scientifically based, which will allow to attract investments and create an efficient transport and logistics system.

Keywords: *globalizatsiya, integration processes, transportation, regional logistics systems.*

Постановка проблеми.

Структурні зрушення, які сьогодні характеризують процеси як світового виробництва так і процеси, які відбуваються в світовій торгівлі, значною мірою визначаються саме змінами, які відбуваються в світовому транспортному комплексі. Сучасні процеси глобалізації передбачають безперешкодне переміщення товарів та ресурсів, що об'єктивно неможливо здійснити без розвинутої транспортної системи.

В сучасному транспортному комплексі існують суперечливі тенденції. З одного боку, транспорт є інфраструктурною галуззю, яка залежить від галузей матеріально-технічних благ, а з другого боку, транспорт має істотний вплив на регіональний розподіл виробничих потужностей та приймає участь в процесі відтворення в якості важливої складової частини системи економічних відносин.

Саме тому, вивчення системи формування регіональних логістичних транспортних систем є актуальною темою, та потребує подальших наукових досліджень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сьогодні ціла низка вчених займається питаннями формування та розвитку логістичних систем. Так, дослідженням теоретико-методологічних аспектів створення та функціонування інтегрованої логістичної системи присвячені роботи таких вчених, як Карасева В.А., Голікова А.П., Довгаль О.А., Назаренка В.М., Назаренка К.С., Емирова А.Е., Килля М.Ю., Сергеева В.І., Бауерсокса Д.Дж., Сагайдак - Никитюк Р.В., Дібської В.В., Бродецького Г.Л., Рахмангулова А.Н., Сааті Т., Сизого С.В. [1-17] та ін. Усі ці вчені в своїх роботах розглядали теоретичні аспекти функціонування логістичних систем або на рівні підприємства, або на рівні галузі.

Але ж питання формування національної логістичної системи,

незважаючи на їх актуальність, ще не знайшли достатньої розробки як в працях вітчизняних, так і зарубіжних авторів. Особливої уваги потребують питання методології розробки та функціонування таких систем.

Метою статті є аналіз загальних аспектів формування макрологістичної європейської регіональної системи та розгляд методологічних питань розташування національних логістичних центрів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Характерне посилення інтернаціоналізації та глобалізації виробництва, яке спостерігається останні десятиріччя, призвело в свою чергу, до інтернаціоналізації та глобалізації транспортно-логістичних систем та товаропровідних мереж.

Відповідно до досліджень Д. Бауерсоксу, в логістиці основними рушійними силами глобалізації є: економічне зростання; перспективи розвитку світових ринків; регіоналізація; глобальна конкуренція; експансія технологій; перерегулювання транспорту; розвиток логістичної інфраструктури [1]. Сьогодні глобалізація стає основною тенденцією розвитку макрологістичних систем, що з одного боку відображає глобалізацію ринків збуту готової продукції, виробництва, постачання матеріальних та трудових ресурсів, капіталів, а з другого боку створення та функціонування глобальних міждержавних транспортно-логістичних, телекомунікаційних, дистрибутивних та інших макрологістичних систем.

Особливого значення сьогодні набуває в сучасному світовому розвитку таке явище, як економічна інтеграція. Під інтеграцією економічних систем розуміється «взаємодія економічних систем держав-учасниць інтеграційного угруповання, з метою усунення дискримінацій між господарськими одиницями та створення якісної нової

міжнародної економічної структури більш високого рівня за допомогою злиття економічних систем - суб'єктів, що інтегруються [3, с.454].

Об'єктивний процес інтернаціоналізації господарського життя, який є наслідком стрімкого зростання науково-технічного прогресу, визначає необхідність світової та регіональної інтеграції.

Вплив вищезазначених процесів усе більше поглиблює міжнародний розподіл праці, який посилює взаємозалежність соціально-економічного та політичного розвитку окремих країн, а їхні економічні системи усе більш доповнюють одна одну, роблячи вкрай необхідною підтримку відповідності між матеріальним виробництвом та споживанням товарів в міжнародному масштабі. Проблеми, які виникають, з успіхом вирішуються об'єднаними зусиллями декількох країн. Виникає спільність господарчого життя певних країн, яка характеризується наявністю свого міжнародного ринку, окремих загальних економічних пропорцій, спільних завдань та виробничих організацій, інститутів, тобто починається процес господарчої, у тому числі і логістичної інтеграції.

Важлива роль в глобальній логістиці відводиться фактору регіоналізації. На думку автора, регіональні аспекти логістики потрібно розглядати не тільки на рівні окремої країни, але й на рівні регіонального об'єднання країн, яким є Європейський Союз. Європейське інтеграційне угруповання, його створення є об'єктивним процесом, який відобразив закономірності світового розвитку, метою якого є об'єднання зусиль для створення оптимальної структури виробництва, стимулювання його оновлення на основі новітніх досягнень науки і техніки, підвищення конкурентоспроможності продукції, забезпечення успішного її збуту та оновлення економіки на основі логістизації.

Макрологістична європейська регіональна структура вважається однією з найуспішніших систем серед інших макрологістичних регіональних структур. Проаналізуємо генезис створення макрологістичної системи Європейського Союзу.

Країни ЄС одними з перших серед інших країн та регіонів світу зіткнулись з проблемами транспортної логістики. Основною причиною цього була значна кількість країн на досить невеликій світовій території, коли процеси інтеграції стримувались відцентровими тенденціями в транспортній галузі, яка залишається важливою зброєю держави та національних корпорацій проти монополій інших країн.

Спеціалістами було підраховано, що збитки внаслідок відомої автономії та захисту економічного суверенітету в країнах-членах ЄС наприкінці 80-х років складали біля 400 млрд. дол. на рік [4].

У 80-х роках 20 століття гостро постало питання про об'єднання окремих транспортних систем в загальноєвропейську регіональну транспортну систему, метою якої повинен бути безперервний процес транспортування вантажів, зменшення часу їх доставки, вартості та певних ризиків. З моменту створення Європейського Союзу (Конференція Європейських Співтовариств у Люксембурзі, у 1985 році, яка прийняла Європейський Акт), наголосивши чотири свободи в міжнародному руслі товарів, людей, послуг та капіталу, створений новий тип міждержавних виробничо-економічних зв'язків мав потребу об'єднання національних транспортних систем цих країн в єдину транспортну систему та її розвиток в напрямі створення відсутніх ланок мережі; збільшення пропускної здібності та кількості природних транспортних переходів та зіткнень; зміну співвідношення видів транспорту в перевезеннях, пов'язаного зі складом вантажної маси по видах вантажу та далеких перевезень; удосконалення роботи транспорту та вироблення загальної транспортної політики (ЗТП) у зв'язку із загостренням конкуренції між окремими видами транспорту, так і з боку іноземних транспортно-експедиційних компаній, які отримали доступ на національний ринок транспортних послуг [5].

Європейський Союз на протязі десятиріч вирішує питання щодо розвитку загальної транспортної політики, головною метою якої є створення єдиного ринку транспортних послуг, з підвищенням ефективності функціонування транспортних підприємств, підвищенням безпеки

перевезень, надійності та комфортності перевезенні пасажирів.

У березні 1994 року, на конференції по європейському транспорту, було сформульоване завдання: розробити у рамках Європейського Союзу концепцію єдиної системи - Транс'європейську Транспортну Мережу (ТТМ), пріоритетним напрямком розвитку якої є її об'єднання з мережею країн Центральної та Східної Європи за допомогою пріоритетних міжнародних транспортних коридорів (МТК) [7].

Група експертів КВТ ЄЕК ООН прийняла наступне визначення міжнародного транспортного коридору (МТК): «це частина національної або міжнародної транспортної системи, яка забезпечує значні міжнародні вантажні та пасажирські перевезення між окремими географічними районами, містить у собі рухомий склад та стаціонарні пристрої усіх видів транспорту, які роблять у даному напрямі, а також сукупність технологічних, організаційних та правових умов здійснення цих перевезень» [7].

В своїх роботах, вчені А.П. Голиков та О.А. Довгаль, під міжнародним транспортним коридором розуміють «сукупність різних видів транспорту, що забезпечують значні перевезення вантажів і пасажирів у напрямках їх найбільшої концентрації» [3].

Програма створення міжнародних транспортних коридорів здійснюється і в теперішній час, її реалізацією керує спеціально створене у 2006 році агенство при Європейській Комісії. Цей проект розраховано до 2030 року. Також збільшилась кількість пріоритетних проектів (тепер їх 30), які отримали підтримку та фінансування з боку Європейської Комісії [9].

Згідно з планом розвитку та створення міждержавних та транснаціональних макрологістичних та транспортних систем з початку 90-х років минулого століття в Європейському Союзі розробляються різні проекти та програми з даного питання.

Кінцевою метою більшості цих програм та проектів є удосконалення сервісу, екології та зниження логістичних витрат за рахунок зняття митних, податкових та інших бар'єрів, формування раціональних вантажних потоків, створення інтегрованої мережі

регіональних розподільчих логістичних центрів, формування транспортної та телекомунікаційної інфраструктури [10].

Таким чином, на думку авторів, сьогодні в розвитку та удосконаленні транспортної системи Європейського Союзу основною тенденцією стає розповсюдження та використання концепцій логістики та управління нею, тобто усього комплексу послуг по швидкій та якісній доставці товарів. Головною стратегією зовнішньоекономічної діяльності на світових ринках є чіткість та велика швидкість оформлення угод, тобто ключовим моментом діяльності в європейському суспільстві стає підсилення ролі та значення логістики. На порядку денному постають питання формування єдиної транспортної системи Європейського Союзу, узгодженого розвитку транспортної інфраструктури та транспортного машинобудування, створення міжнародних транспортних коридорів, логістичних систем, удосконалення транспортного законодавства, спрощення митних процедур. Збільшення обсягів вантажів та пасажирів сьогодні вже перевищує обсяги світового виробництва. Саме тому, транспорт розглядається не тільки як галузь, яка забезпечує перевезення вантажів та пасажирів, але й у першу чергу, як міжгалузева та міжрегіональна система, яка перетворює умови життєдіяльності та господарювання.

Економічний простір Європейського Союзу, при своєму різноманітті, є загальним, завдяки єдиним інфраструктурним системам, які забезпечують вільне переміщення людей, товарів, капіталу та послуг. Успішне приєднання кандидатів до вступу в ЄС до транс'європейської мережі є попередньою умовою їхньої інтеграції до європейського ринку. Прийняття процедури «transportasguis» дозволяє здійснити проведення законодавчо-правової бази в галузі транспорту у повну відповідність до стандартів Європейського Союзу. Основною ідеєю проекту TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) є координація інфраструктурних проектів країн-кандидатів до вступу у ЄС з проектами, які вже прийняті в Європейському Союзі.

Проаналізувавши генезис та основні напрями створення макрологістичної системи Європейського Союзу, розглянемо стан

логістичних систем в нових країнах-членах ЄС.

Основою транспортно-логістичної системи будь-якої країни є наявність логістичної інфраструктури.

Наприклад, логістична інфраструктура Болгарії в її міжнародному аспекті, значно відстає від досягнень розвинутих європейських країн в галузі логістики. Як зазначають експерти, у першу чергу, це пов'язано з незадовільним станом транспортної інфраструктури країни, повільним процесом її оновлення, відсутністю інвестицій в модернізацію доріг, аеропортів, в будівництво інтермодальних терміналів [12]. Це відставання визначає більш слабкі конкурентні позиції Болгарії у порівнянні з її сусідами (в першу чергу Грецією та Румунією). Тим самим обмежується можливість збільшення обсягів комбінованих, у тому числі контейнерних перевезень. Розвиток інтермодального транспорту є важливим кроком на шляху створення сучасних міжнародних логістичних центрів, які повинні відповідати світовим стандартам та збільшувати міжнародний товарний трафік через Болгарію. Спираючись на досвід розвитку транспортно-логістичної системи країн-членів ЄС Західної Європи, треба визначити, що саме розвиток великих західних портів, а саме Роттердаму, Гамбургу, Бремену, Марселю та інш., здійснювався на інтермодальній основі і на протязі останніх двадцяти років головне місце в їх діяльності поступово зайняли логістичні послуги. На цій основі створюються інтегровані логістичні мережі, які діють не тільки на території Західної Європи, але й в останні роки на території Східної Європи [12].

Але в останні роки, в Болгарії об'єкти логістичної інфраструктури як місцевого так і регіонального значення поступово мають тенденцію до зростання, що пов'язано з підвищенням інтересів інвесторів до будівництва складів більшої місткості та дистриб'юторських центрів для обслуговування збільшеного потоку товарів, як великих іноземних, так і болгарських компаній. Але, не зважаючи на позитивні зрушення, сьогодні процес їх створення не регулюється, не використовується комплексний підхід при виборі найліпшого місця та взаємного місця розташування з

точки зору необхідних вимог та критеріїв, які сьогодні з успіхом діють в розвинутих країнах-членах ЄС.

Для створення сучасної логістичної інфраструктури Болгарії та реалізації переваг, на думку експертів, позитивну дію може виявити ціла низка факторів, а саме [12]:

- географічне положення Болгарії;
- наявність п'яти загальноєвропейських транспортних коридорів, які проходять через країну (MTKN 9, MTKN 4, MTKN 7, MTKN 8, MTKN 10);
- високий темп зростання сектору логістичних послуг у розвинутих країнах-членах ЄС;
- зміни в секторі логістичних послуг в світовій економіці, які характеризуються тенденцією до поступового перетворення його учасників з партнерів виробничих та торговельних фірм при здійсненні логістичних операцій та функцій в інтеграторів, які координують взаємодію між усіма учасниками визначеної логістичної системи;
- зі збільшенням частки болгарських фірм, які приймають участь в міжнародних логістичних мережах;
- розвиток ринку логістичних послуг в Болгарії.

Формується тенденція, відносно якої йде поступовий перехід від надання окремих традиційних послуг (транспортування, складування, експедиція), до забезпечення комплексних логістичних послуг, які надають спеціалізовані компанії, як міжнародні так і болгарські. На думку експертів, розвиток логістики та її інфраструктури буде відбуватися в Болгарії в силу переваг її географічного положення, яке забезпечує країні місце в першій п'ятірці країн, в якості побудови логістичних центрів.

Таким чином, як вже було зазначено вище, найбільш перспективним напрямом розвитку логістичної інфраструктури Болгарії треба вважати напрямок створення логістичних центрів. Цей вид об'єктів логістичної інфраструктури створюється на прийнятному місці з урахуванням інтенсивності товарних потоків, при наявності інтермодальних транспортних терміналів, які забезпечені найсучаснішими комунікаційними засобами та необхідним устаткуванням, яке дозволяє виконати широкий комплекс логістичних видів діяльності. Західна Європа

сьогодні вже охоплена мережею логістичних центрів, які якнайкраще оптимізують її внутрішній та міжнародний економічний обмін. Постійно стимулюється розширення цієї мережі, у тому числі й у бік Східної Європи.

Потенціал для створення в Болгарії міжнародних логістичних центрів такого виду мають великі міста: Софія, Варна, Бургас, Русе, які є транспортними вузлами країни з великою інтенсивністю міжнародних товарних потоків. Для їхнього якісного обслуговування та відповідного зростання товаропотоків важливе значення мають створення в Болгарії інтермодальних терміналів.

Найбільш сприйнятими для їх створення є також місця в точці перехрещення двох транс'європейських коридорів, які проходять через країну. Наприклад, в районах біля міст Пловдіва та Дмитрівграду, де перехрещуються коридори № 9 та № 4 [12]. При побудові таких значних об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, основну участь повинна приймати держава. Участь держави повинна виявлятися не тільки в забезпеченні бюджетними коштами, але й в розробці та популяризації масштабних інвестиційних проектів для розвитку транспортної інфраструктури інтермодального типу, а також в залученні великих інвесторів на основі публічно-приватного партнерства, та у залученні ресурсів міжнародних фінансових організацій.

Розглянемо транспортний сектор Румунії. Національна політика Румунії в галузі стійкого розвитку сектору транспорту орієнтується на такі аспекти [13]:

- внутрішній ринок: узгодження законодавчих та бюджетно-податкових положень; створення середовища для вільної конкуренції; реконструкція та модернізація інфраструктури та устаткування; поновлювання якості та диверсифікації транспортних послуг;

- розвиток загальноєвропейської транспортної мережі: подальша діяльність по реконструкції та модернізації інфраструктури загальноєвропейських транспортних коридорів № 4, 7, 9;

- охорона навколишнього середовища та ремонтно-технічне обслуговування: матеріалізація концепції

стійкого розвитку транспорту шляхом використання транспортних методів з урахуванням необхідності охорони навколишнього середовища та ремонтно-технічного обслуговування, екологічно сприятливі транспортні системи, заохочування науково-дослідної діяльності та дослідно-конструкторських робіт в галузі автотранспортних засобів з більш низькими витратами палива та альтернативних транспортних технологій.

Ще у 2006 році, напередодні вступу Румунії до Європейського Союзу, експерти відзначали, що потенціал Румунії відносно полегшення євроазіатських перевезень забезпечено вигодами конкурентоспроможності Румунії, а саме з'єднання національної мережі транспортної інфраструктури, автодоріг, залізничних та внутрішніх водних шляхів, морської транспортної інфраструктури з транс'європейськими транспортними мережами TEN-T [15].

Румунія активно розвиває та модернізує транспортні мережі, щоб здійснити нову транспортну модель, яка б сприяла подальшому розвитку економіки країни. Як інтегруюча сторона, Румунія активно проводить політику найліпшого доступу для комерційних та економічних зв'язків зі своїми сусідами - країнами членами ЄС та державами Чорноморського басейну. Тому, дуже важливо, щоб транспортна мережа Румунії відповідала стандартам, які були б адекватними ефективним перевезенням.

У 2015 році уряд Румунії схвалив Загальний транспортний мастерплан країни, документ, за допомогою якого встановлюється загальний необхідний обсяг фінансування, в 45 млрд. 450 млн. євро до кінця 2030 року для проектів автотранспортної, залізничної, морської та повітряної інфраструктур [14]. Цим планом передбачається будівництво 1300 кілометрів високошвидкісних автомобільних доріг, загальною вартістю 13 мільярдів 700 мільйонів євро, а також 1825 кілометрів швидкісних доріг вартістю 9 мільярдів 900 мільйонів євро. Транспортний мастерплан передбачає також будівництво транс'європейських та трансрегіональних доріг, поновлення 2800 кілометрів залізниць, а також інвестиції у розмірі 3 мільярдів євро у сферу водного транспорту та інвестиції в один

мільярд євро для модернізації бухарестського аеропорту «Анрі Коанде», та аеропортів в містах Тімішоара, Клуж-Напока, Яси [14].

Якщо узагальнити стан розвитку транспортної інфраструктури країн-членів Європейського Союзу у Балканському регіоні, то можна чітко стверджувати, що вона є життєво важливим елементом для промислових та логістичних ринків цих країн.

Нажаль, на думку експертів, сьогодні вона ще залишається низької якості. Але ж її умови покращується як всередині цього регіону, так і навколо нього. Це відбувається завдяки цілої низки інфраструктурних проєктів, таких як TRACECA, TEN-T та загальноєвропейських транспортних коридорів. У найближчі роки вона буде повністю інтегрована у транспортні системи Європейського Союзу, що, в свою чергу, надасть поштовх для розвитку міжнародних транспортних компаній та активізації зовнішньоекономічної діяльності цих країн. Новий «Шовковий шлях» уявляє собою значну можливість для країн-членів ЄС (Болгарії, Румунії, Хорватії) та буде сприяти їх зростаючій ролі в якості транспортного вузла між Європою та Азією.

Важливою проблемою подальшого розвитку транспортно-логістичної системи нових членів ЄС, а саме Болгарії, Румунії та Хорватії, на думку авторів, та основі аналізу, зробленого вище, є створення логістичних центрів.

На сьогодні існує цілий ряд методів вибору місць розташування логістичних потужностей.

Вивчення основних підходів до оптимізації розміщення логістичних потужностей, викладених в роботах вчених [11-17] дає підстави зробити висновок, що існуючі методи визначають місцезнаходження складів або розподільчих центрів визначеної торгово-виробничої мережі на макро- та мезорівні. Але ж, визначені розташування логістичних центрів на макрорівні з великою кількістю учасників логістичного ланцюга та з важко визначаемими зв'язками між ними, цими методами, дають малий ефект внаслідок складної задачі з її великими розмірностями та багатфакторністю, впливів на вибір оптимального місця розташування. Найбільш прийнятним методом, на думку авторів, може бути метод вибору розташування логістичного

центру на основі показників привабливості регіону по запропонованій системі факторів.

Сутність цього методу визначається у тому, що основною вибору місця розташування транспортно-логістичного центру на макрорівні може бути інтегрований показник привабливості того чи іншого регіону країни.

Під інтегральним показником привабливості регіону для створення та розташування транспортно-логістичного центру будемо розуміти показник ефективності розміщення в даному регіоні усіх елементів транспортно-логістичної інфраструктури, який враховував би усі фактори: соціально-економічні, географічні, транспортні інфраструктурні. Цей показник є відносним показником, тому не залежить від розмірів території та кількості населення регіону.

Методику вибору місця розташування логістичного центру можна представити у вигляді покрокового алгоритму.

На першому кроці розраховується оцінка окремого фактору для *i*-го регіону за допомогою методу статистичного аналізу «Паттерн» та визначаються коефіцієнти вагомості кожного фактору за допомогою методу аналізу ієрархії.

На другому кроці розраховується оцінка регіону з врахуванням коефіцієнтів вагомості для кожної групи факторів: соціально-економічних; інфраструктурно-географічних; транспортних.

На третьому кроці визначаємо консолідовані коефіцієнти кожної групи факторів. Рівень привабливості регіону треба оцінювати на основі порівняння оцінки конкурентоспроможності досліджуваного регіону з оцінкою конкурентоспроможності регіону-еталону. В якості регіону-еталону треба обирати регіон, який має найкращі характеристики конкурентоспроможності.

На четвертому кроці визначаємо інтегровану оцінку привабливості. При остаточному виборі місцезнаходження майбутнього логістичного центру необхідно враховувати існуючі логістичні об'єкти, їх потужність, а також динаміку змін значень консолідованих коефіцієнтів з метою визначення перспективних регіонів.

За допомогою представленого алгоритму, вибір місця знаходження

логістичного центру буде адекватним та науково обґрунтованим.

Висновки.

Зі зробленого вище аналізу стану транспортно-логістичної інфраструктури нових країн-членів ЄС Балканського регіону та ролі логістики в епоху глобалізації, автори робить висновок, що сучасні логістичні системи мають дуже важливий вплив на зовнішньоекономічну діяльність нових країн-членів ЄС, які в свою чергу мають неабиякі перспективи розвитку національної транспортно-логістичної інфраструктури, яка згодом стане важливою та невід'ємною частиною транспортної системи Європейського Союзу.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Карасев, В.А. Транспортная система США - элемент мировой производственной инфраструктуры и рынок транспортных услуг /В.А.Карасев // Транспорт Российской Федерации//Экономические науки-январь, 2008 - С.38-48.
2. Міжнародні економічні відносини: підручник/ за ред. А.П.Голікова, О.А.Довгаль-Х.:ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2015.- 464с.
3. Назаренко, В.М. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности/ В.М. Назаренко, К.С. Назаренко - М: Центр экономики и маркетинга, 2000. - 512 с.
4. Европейская транспортная политика: тенденции и приоритеты //Вестник транзитного бизнеса - 1998 - №41, С.6-8.
5. Эмирова, А.Е. Трансформация транспортных систем в условиях глобализации мировой экономики / А.Е.Эмирова //Научный журнал НИУИТМО. Серия "Экономика и экономический менеджмент"- №1 - 2014 -С.18-23.
6. Киль, М.Ю. Логистика международного товародвижения: учеб.пособие / М.Ю. Киль - СПб : Изд-во СПбГЭУ. 2013 - 87с.
7. Сергеев, В.И. Глобальные логистические системы: учеб.пособие/ В.И.Сергеев, А.А. Кизим, П.А.Эльяшевич / Под общ. ред. В.И. Сергеева.-СПб: Издательский дом "Бизнес-пресса", 2001. - 240с.
8. Логистическая инфраструктура как условие роста. Режим доступа: Biznes-kontakti.com/index.php.newsid510.
9. Сергеев, В.И. Общие тенденции развития логистических центров за рубежом/В.И.Сергеев//Логистика и управление цепями поставок.-№5(52)-2012.- Режим доступа: lscm.ru/index.php/ru/pogodam/item/1177.
10. Связь между транспортом и экономическим развитием. Европейская экономическая комиссия. Комитет по внутреннему транспорту. - Режим доступа:www.unecsc.org/fileadmin/DAM/trans/doc/.../TRANS-WP5-2004-05.r.do...
11. Бауэрсокс Доналд,Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок/ Доналд,Дж. Бауэрсокс, Дейвид Дж.Клосс. -М.: ЗАО"Олимп-Бизнес", 2008.-640с.
12. Логістичний менеджмент фармацевтичного виробництва:монографія /О.В.Посилкіна,Р.В. Сагайдак-Нікітюк, Г.В.Загорій та інш:за заг.ред.проф. О.В.Посилкіної-Х.: НФаУ, 2011 - 772с.
13. Дыбская,В.В. Логистика складирования для практиков/В.В. Дыбская-М.:Альфа-Пресс", 2005 - 208с.
14. Бродецкий, Г.Л. Применение метода аналитической иерархии для оптимизации места расположения регионального распределительного центра/ Г.Л.Бродецкий, П.А.Терентьева//Логистика и управление цепями поставок.-№6-2005.- С.26 - 34.
15. Рахмангулов, А.Н. Выбор мест для логистических мощностей/А.Н. Рахмангулов, О.А.Копылова, Е.К.Аутов//Мир транспорта -№1(39)- 2012- С. 84 - 91.
16. Саати, Т. Принятие решений. Метод анализа иерархий.-/Т.Саати-М.:Радио и связь,1993 - 278с.
17. Сизый, С.В. Методика вычисления показателей экономической привлекательности предприятия с использованием линейных форм-/ С.В.Сизый,В.К. Фомин//Вестник УрГУПС.- № 3- 4- 2009. - С. 33-41.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДУЗТ Зайцева І.Ю.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Полякова О.М.*