

навч. посібник / С.Г. Гуржій, С.М. Ключке, В.М. Кірсанов, О.Ю. Феценко. – К.: Такі справи, 2008. – 560 с. 4. Зубков В.А., Осипов С.К. *Российская Федерация в международной системе противодействия легализации (отмыванию) преступных доходов и финансированию терроризма* / В.А. Зубков, С.К. Осипов. – М.: Спецкнига, 2007. – 752 с. 5. Удодова В.І. Офішорний бізнес в умовах інтернаціоналізації економіки // Вісник Університету банківської справи Національного банку України. – 2010. – №1 (7) – С. 15 – 18. 6. FATF-XII *Report on Money Laundering Typologies 200–2001*. 7. Masciandaro Donato, *The Illegal Sector, Money Laundering and the Legal Economy: a Macroeconomic Analysis*, *Journal of Financial Crime*, vol. 8, no. 2, pp. 103 – 112, 2000. 8. Mauro Paulo, *Institute for International Economics, The Effects of Corruption on Growth, Investment, and Government Expenditure: a Cross-Country Analysis*, *Corruption and the Global Economy*, p. 83 (June 1997). 9. Peter Quirk, *Macroeconomic Implications of Money Laundering*, (IMF Working Paper 96/66, "Quirk 1996"). 10. John Walker, *AUSTRAC, Estimates of the Extent of Money Laundering In and Throughout Australia (September 1995) ("AUSTRAC 1995")*. 11. *UK banks warned over Nigerian money*, *BBC News*, Mar. 8, 2001 at http://news.bbc.co.uk/1/hi/english/business/newsid_1209000/1209798.stm. 12. *Zambia bank accused of laundering*, *BBC News*, June 6, 2000, *BBC News*, at http://news.bbc.co.uk/1/hi/english/world/africa/newsid_1372000/1372368.stm. 13. Електронний ресурс Державного комітету фінансового моніторингу України: <http://www.sdfm.gov.ua>. 14. Електронний ресурс Financial Action Task Force: <http://www.fatf-gafi.org>. 15. Електронний ресурс International Monetary Fund: <http://www.imf.org>. 16. Електронний ресурс World Bank: <http://www.worldbank.org>.

УДК 35.073.515

З.В. Герасимчук

Луцький національний технічний університет

СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНИХ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

© Герасимчук З.В., 2010

Обґрунтовано, що комплексний розвиток регіонів держави неможливий без виваженого вибору стратегічних пріоритетів розвитку регіональних логістичних систем. Запропоновано етапи формування та реалізації логістичної стратегії розвитку регіону. Залежно від рівня логістичного потенціалу та рівня логістизації економіки регіону проведено групування регіонів держави та запропоновано обрати одну із типів логістичних стратегій.

Ключові слова: логістична система, логістичний ланцюг, стратегія, регіон.

The statement, that complex development of state regions of the state is impossible without the self-weighted choice of strategic priorities of development Regional Logistic Systems. The stages of forming and realization of logistic strategy of regional development are offered. Depending on the level of logistic potential and level of logistigation of regional economy grouping of Ukrainian regions are conducted and how to choose one of types of logistic strategies is suggested.

Keywords: logistic system, logistic chain, strategy, region.

Постановка проблеми. Нераціональне використання наявного потенціалу регіонального розвитку, неефективна спеціалізація регіонів, відсутність виваженого механізму управління економічними потоками потребує впровадження нових підходів до управління економікою регіонів на засадах логістики. Виконання логістикою інтегруючої функції, яка охоплює усі аспекти оптимізації економічних потоків на мікро-регіональному та міжрегіональному рівнях, зумовлює формування регіональних логістичних систем (РЛС) для забезпечення сталого та конкурентоспроможного розвитку регіонів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний внесок у розвиток теорії та методології логістики зробили такі зарубіжні та вітчизняні вчені, як Д. Бауерсокс, Р. Баллоу, Д. Уотерс, Б. Анікін, А. Альбеков, М. Гордон, М.Григорак, С. Карнаухов, Д. Костоглодов, Є. Крикавський, Р. Ларіна, Л. Мяснікова, В. Николайчук, Д. Новіков, О. Новіков, М. Окландер, М. Постан, А. Семененко, В. Сергєєв, О. Смєхов, Н. Чухрай, В. Щєрбаков та ін.

Водночас лише окремі науковці, такі як: Є. Белякова, Р. Ларіна, О. Носов, В. Сергєєв, І. Рабаданова, Т. Прокоф'єва в наукових роботах звертають увагу на доцільність застосування логістичних підходів в управлінні комплексним розвитком регіону; окремі наукові праці присвячені питанням становлення та функціонування транспортно-логістичної інфраструктури в Україні та формування транспортно-логістичних

центрів, кластерів (В. Алькема, М. Григорак, М. Довба, В. Захарченко, Є. Крикавський, О. Кутаха, Л. Мікула, Л. Пономаренко) тощо.

Формулювання цілей статті. Комплексний розвиток регіонів держави неможливий без обґрунтування та виваженого вибору стратегічних пріоритетів розвитку регіональних логістичних систем, спрямованих на оптимізацію матеріальних, інформаційних, транспортних потоків, оптимізацію попиту та пропозиції тощо.

Питання вибору стратегічних пріоритетів розвитку регіональних логістичних систем пов'язуються насамперед з розробкою логістичної стратегії регіону, з формуванням збалансованого набору політик, створенням розгалуженої логістичної інфраструктури регіону, що уможливить забезпечити високий рівень розвитку регіональної логістичної системи, що, власне, і є основною метою цієї роботи.

Виклад основного матеріалу. Проблеми управління регіональними логістичними системами недостатньо розроблені як у теоретичному, так і практичному плані. Під час управління регіональними логістичними системами не завжди враховуються ресурсні можливості регіону чи його економічний потенціал, логістичні можливості, ефективність управління матеріальними, фінансовими, інформаційними потоками, що створює додаткові труднощі у її збалансованому розвитку і ефективному функціонуванні. Отже, відсутність виваженої логістичної стратегії регіонів держави призводить до негативних наслідків, пов'язаних із неефективним функціонуванням регіональних логістичних систем.

Оскільки процес розробки логістичної стратегії регіону є складним та багатоаспектним процесом, то представимо його у вигляді схеми (рис. 1).

Передумовою вибору логістичної стратегії регіону та вибору стратегічних пріоритетів розвитку регіональної логістичної системи є аналіз та оцінка рівня її розвитку. Аналіз та оцінка рівня розвитку регіональної логістичної системи здійснювались за двома напрямками: аналіз та оцінка логістичного потенціалу регіону, аналіз та оцінка логістизації економіки регіону.

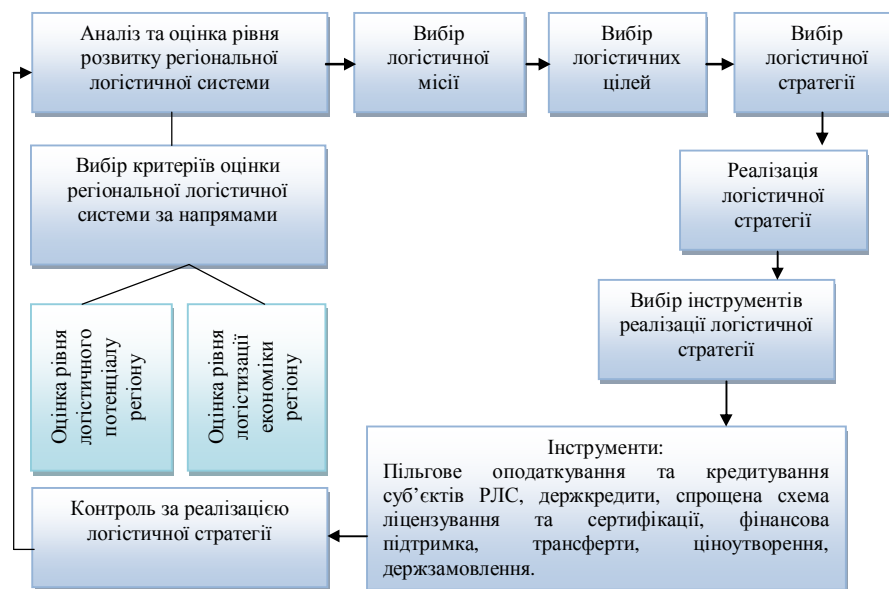


Рис. 1. Процес розробки та реалізації логістичної стратегії регіону

високий ↑ ↓ низький	Луганська, Запорізька, Харківська	Донецька, Дніпропетровська,
	Вінницька, Рівненська, Житомирська, Хмельницька, Тернопільська, Івано-Франківська, Черкаська, Кіровоградська, Миколаївська, Херсонська, Чернівецька, Чернігівська	Волинська, Львівська, Закарпатська, Київська, Сумська, Одеська, АР Крим, Полтавська
	низький	високий
	Рівень логістизації економіки регіону	

Рис. 2. Групування регіонів за інтегральними індексами логістичного потенціалу та логістизації економіки регіону

Результати проведених аналітичних досліджень засвідчили, що спостерігається різний рівень розвитку регіональних логістичних систем, де регіони держави значно різняться як за рівнем логістичного потенціалу, так і за рівнем логістизації їх економіки, що відповідно потребує застосування диференційованих підходів до вибору логістичної стратегії та стратегічних пріоритетів розвитку регіональної логістичної стратегії.

Як бачимо з рис. 2, регіони України, маючи надзвичайно вигідне геополітичне розташування та значний рівень логістичного потенціалу, не повністю використовують свої можливості та не залучають необхідних обсягів інвестиційних вкладень, що свідчить про нагальність розробки логістичних стратегій розвитку регіонів залежно від наявного логістичного потенціалу та рівня логістизації їх економіки.

Логістичною місією є забезпечення високої якості життя населення регіону через підвищення ефективності функціонування регіональної логістичної системи. Це потребує знаходження та підтримки оптимального балансу взаємодії між усіма елементами регіональної логістичної системи. Логістичний потенціал регіону дає змогу реалізувати цільові орієнтири розвитку регіональної логістичної системи в рамках місії, що є стратегічним чинником в умовах посилення конкуренції. У цьому плані логістичну місію за кордоном часто трактують, як правило «семи Р-с». Це можна перекласти як «забезпечення наявності потрібного продукту в потрібній кількості і заданої якості в потрібному місці у встановлений час для конкретного споживача з найкращими (мінімально можливими) затратами» [1, с. 190; 2]. В правилі «семи Р-с» відображені істотні ознаки логістичної місії, ключовими чинниками якої є якість, час і витрати. Тобто регіональна логістична система повинна забезпечити надання високої якості логістичних послуг у найкоротші терміни з найменшими витратами ресурсів, що дасть змогу здійснити логістизацію економіки регіону.

На кожному рівні управління місія повинна трансформуватись у конкретні логістичні цілі регіональної логістичної системи. Вибір логістичних цілей повинен здійснюватися за чітко вираженими критеріями оцінки рівня розвитку регіональної логістичної системи. Такими критеріями є рівень логістичного потенціалу та рівень логістизації економіки регіону. Логістичні цілі регіональної логістичної системи показано на рис. 3.

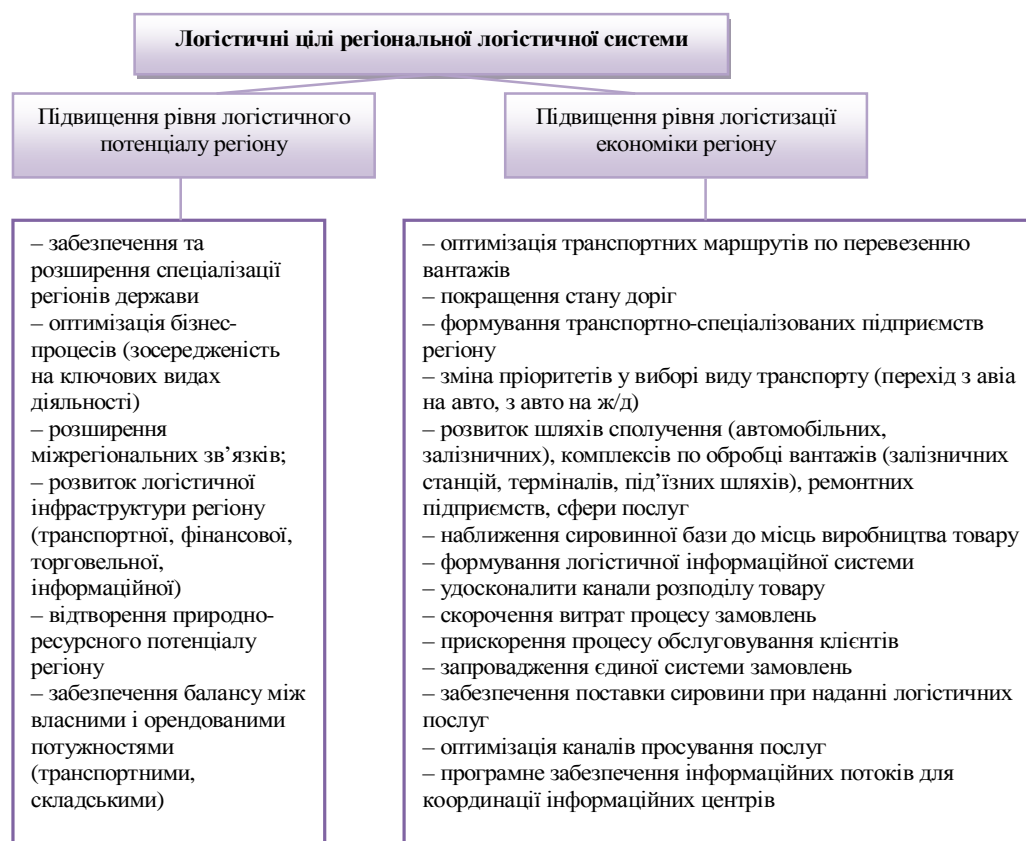


Рис. 3. Логістичні цілі регіональної логістичної системи

На наступному етапі обирається логістична стратегія регіону та стратегічні орієнтири розвитку регіональної логістичної системи. Пропонується обрати такі види логістичних стратегій залежно від рівня розвитку регіональної логістичної системи (рис. 4).

Для групи регіонів, у яких спостерігається високий рівень логістичного потенціалу та високий рівень логістизації економіки регіону, пропонується обрати *стратегію лідерства, глобалізації та міжрегіональної інтеграції*, яка спрямована на розвиток міжрегіональних, міжгалузевих та міжнародних стійких економічних

зв'язків, створення єдиної системи взаємовідносин учасників інтегрованої як макрологістичної, так і регіональної логістичної системи на основі узгодження інтересів їх елементів шляхом перерозподілу сукупного синергетичного ефекту між суб'єктами системи.

Ця стратегія передбачає формування стійких торговельно-економічних зв'язків між окремими країнами чи групами країн на основі міжнародного поділу праці. Ця стратегія передбачає досягнення збільшення ефективності ланцюга поставок, коли всі його учасники, працюючи спільно і разом, отримують вигоди від довгострокової кооперації. Стратегія інтеграції дає змогу охопити та поєднати у єдиний процес виробничі, сервісні, комерційні та інші види діяльності, що пов'язані із плануванням та управлінням потоковими процесами, які відбуваються у РЛС.

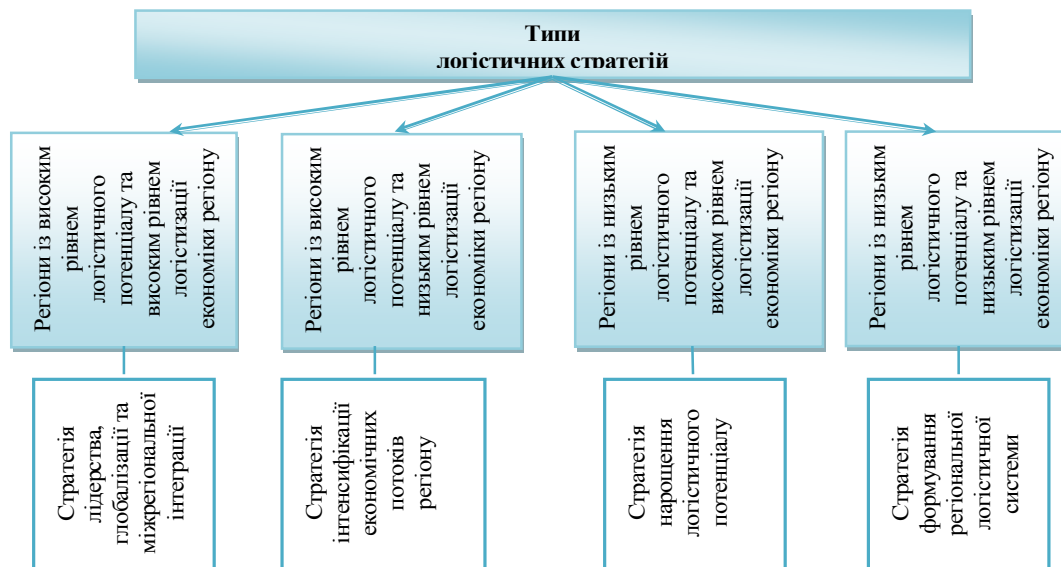


Рис. 4. Типи логістичних стратегій

Водночас задля забезпечення ефективного функціонування регіональної логістичної системи необхідна інтеграція як локальних, так і регіональних логістичних систем у національну макрологістичну систему. Інтеграція макрологістичної системи, регіональної та локальної логістичної системи повинна відбуватися шляхом інтеграції їх елементів. Це дасть змогу ефективно управляти економічними потоками, що входять у регіональну логістичну систему із національної, і навпаки. Отже, національна макрологістична система забезпечить ефективне переміщення потоків між регіонами. Під час формування інтегрованої системи управління необхідно дотримуватись таких вимог:

- дотримання взаємовигідних умов співпраці, створення єдиної системи взаємовідносин учасників інтегрованої логістичної системи товароруху на основі узгодження їх інтересів шляхом перерозподілу сукупного синергетичного ефекту між суб'єктами системи;
- основою логістичної інфраструктури повинна бути система логістичних центрів загального користування, які надають широкий спектр сучасних логістичних послуг;
- реалізація інтермодальної логістичної технології, що ґрунтується на скоординованій роботі транспорту;
- організація професійної підготовки кадрів у сфері різних логістичних послуг;
- забезпечення необхідних умов для створення інтегрованої системи інформаційного забезпечення учасників регіональної логістичної системи;
- забезпечення інтеграції регіональної логістичної системи із національною.

Стратегія інтенсифікації економічних потоків передбачає активізацію зусиль регіональних органів влади та регіональних логістичних центрів щодо впорядкування системи руху як внутрішньорегіональними, так і міжрегіональними економічними потоками та ефективне управління ними.

Тут необхідно активізувати зусилля щодо впорядкування системи руху товарних потоків, організації їх концентрації та трансформування у регіональних логістичних центрах (терміналах), ефективного управління системами управління запасами і замовленнями та забезпечення обслуговування об'єктів логістичної інфраструктури на умовах календаризації товаропостачання і оптимізації маршрутів доставки товарів.

Рациональна організація транспортних потоків передбачає розвиток як шляхів сполучення (автомобільних, залізничних), так і комплексів з обробки вантажів (залізничних станцій, терміналів, під'їзних шляхів), ремонтних підприємств, сфери послуг. Від залучення транзитних вантажопотоків та організації ефективного їх проходження будь-який регіон може одержати багато переваг, зокрема, повніше використання

шляхів сполучення, нарощування обсягів перевалки вантажів, збільшення платежів до бюджетів усіх рівнів, можливість залучення інвесторів, створення нових робочих місць тощо.

Впровадження системи логістики, як правило, припускає використання сучасних корпоративних інформаційних систем, що одержали назву SCM (Supply Chain Management – "система управління ланцюгами поставок"), які дають змогу ефективно управляти інформаційними потоками регіону. SCM забезпечує повніше задоволення попиту на продукцію компанії, а також дають можливість істотно знизити витрати на логістику і закупівлі. У загальній вартості товару такі витрати (залежно від галузі) переважно знаходяться в межах 10–15 %. Сучасні системи постачання, управління складами і логістикою дають змогу у багатьох випадках знизити їх до 1–2 %.

Важливе місце в системі інтенсифікації економічних потоків регіону займає використання геоінформаційних систем, які уможливають поєднати модельне зображення території (електронне відображення карт, схем) з інформацією табличного типу (різноманітні статистичні дані, списки, економічні показники тощо). Конкретніше, – це комп'ютерна система, що забезпечує можливість використання, збереження, редагування, аналізу та відображення географічних даних, які дають можливість оптимізувати економічні потоки регіону [3].

Інформаційні потоки повинні бути присутні на усіх стадіях реалізації ланцюга поставок: попит, замовлення, стан запасів, виробництво, поставка, контроль виконання замовлень. А це означає, що повинні бути інтегровані інформаційні потоки усіх ланок логістичного ланцюга (постачальників, виробників, дистрибуторів, перевізників, логістичних операторів тощо).

Отже, використання інформаційних систем дає змогу забезпечити централізацію усіх робіт з інформаційної технології в межах виробничо-збутової системи як єдиного цілого. Централізований збір і обробка інформації, забезпечення нею усіх учасників забезпечує горизонтальні зв'язки між ними. Відповідно цим досягається ефект інтеграції всіх учасників регіональної логістичної системи в єдине ціле. Централізована інформаційна система надає можливість управління різноманітними запасами, взаємозв'язками та взаємозамінністю підрозділів, що здійснюють взаємні поставки, тобто забезпечують загальний матеріальний потік.

Ефективне управління інформаційними потоками дає змогу інтегрувати та глобалізувати ланцюги поставок, які функціонували ізольовано, скоротити час поставок товару, зменшити витрати, покращити якість наданих послуг.

Стратегія нарощення логістичного потенціалу передбачає нарощення потенціалу регіону, розвиток його логістичної інфраструктури, формування оптимальної структури економіки регіону, задля забезпечення його спеціалізації та впровадження сучасних логістичних технологій управління РЛС. Логістичний потенціал регіону повинен бути спрямований на підвищення ефективності обслуговування споживачів за рахунок високої якості надання логістичних послуг, наближення їх до світових стандартів, впровадження сучасних логістичних технологій управління регіональною логістичною системою.

У межах цієї стратегії регіонам необхідно визначитись зі спеціалізацією регіону на окремих видах економічної діяльності. Для цих регіонів держави характерний низький технологічний уклад виробництва, що вимагає насамперед зміни спеціалізації регіону в напрямку розвитку наукомістких видів діяльності. Водночас основними проблемами розвитку регіонів цієї групи є уповільнення темпів зростання виробництва, нерозвиненість ринків технологій, нематеріальних активів, відсутність повноцінної системи моніторингу, регіонального менеджменту, недосконалість внутрішньогалузевої структури виробництва тощо. Така ситуація вимагає зміни секторальної та галузевої структури економіки регіону. Основними заходами у цьому напрямі є:

- інтеграція усіх елементів регіональної логістичної системи у єдиний логістичний ланцюг;
- підвищення частки новітніх галузей, таких як виробництво електричного та електронного устаткування, машинобудування, фармацевтична, біотехнології, системи штучного інтелекту, глобальні інформаційні мережі та інтегровані високошвидкісні транспортні системи, що становлять V та VI технологічні уклади;
- удосконалення територіальної структури економіки регіону шляхом формування «полосів» росту, що позначиться на рівні розвитку економічних зв'язків всередині регіональної логістичної системи;
- забезпечення транспортної освоєності регіону. Регіони держави можуть виступати транзитними територіями залізничного, автомобільного, водного та авіаційного транспорту, що уможливить забезпечення проходження транспортних потоків регіональної логістичної системи. Зростатиме щорічний прибуток від транзиту вантажів, відповідно збільшуватимуться податкові надходження від експлуатації цих об'єктів інфраструктури, істотно поживається економічна активність прилеглих територій. Значно зростуть потреби в послугах будівельної індустрії з благоустрою великих автомагістралей. Реалізація транзитних можливостей регіону і транспортної інфраструктури позитивно позначиться на рентабельності багатьох видів економічної діяльності та забезпечить проходження транспортних потоків [4, с. 253–256; 5].

Отже, запропонована стратегія передбачає формування єдиного логістичного ланцюга, який орієнтований на усі елементи регіональної логістичної системи і міститиме п'ять областей ефективності:

- зв'язок із постачальниками;
- зв'язок із споживачами;
- технологічні процеси всередині логістичної системи;
- логістичні процеси між елементами регіональної логістичної системи;
- логістичні зв'язки між підприємствами в логістичному ланцюгу.

У цій групі регіонів можуть бути створені усі економічні передумови для формування ефективної регіональної логістичної системи, якщо спрямувати зусилля регіональних органів влади на забезпечення та розвиток спеціалізації регіону, формування розвинутої транспортної, торговельної, фінансової інфраструктур. Зокрема, фактично усі регіони держави мають належну ресурсну базу, що може слугувати для формування замкнених логістичних ланцюгів; достатній рівень інтегрованості як у міжнародному, так і в національному економічному просторі. Однак, незважаючи на створені економічні передумови для розвитку регіональної логістичної системи, ці регіони мають низький рівень логістичного потенціалу, що унеможливило забезпечити ефективність її функціонування. У зв'язку з цим об'єктом застосування логістичного підходу має бути будь-яка діяльність, де сукупність процесів або подій, а також їх проміжних результатів має альтернативну послідовність у просторі і в часі. Тут логістика повинна охопити діяльність усіх елементів регіональної логістичної системи як на рівні окремих процесів, так і на рівні координації усіх структур, необхідно забезпечити упорядкування і розподіл продукції від виробника до кінцевого споживача, враховуючи рентабельність, результативність, продуктивність, ефективність системи загалом [6, с. 37–39].

Водночас стратегія нарощення логістичного потенціалу регіону повинна бути спрямована на формування та розвиток логістичної інфраструктури регіону. У цьому напрямі важливе місце посідають інвестори, які можуть спрямувати свої інвестиції на спорудження логістичних комплексів, тобто розбудову логістичної інфраструктури, що повинні задовольнити потреби найвибагливіших споживачів. Так, нарощення логістичного потенціалу регіону передбачає наявність спеціалізованих складських приміщень з високим рівнем забезпеченості устаткуванням та відповідними нормами зберігання, сортування та транспортування вантажів залежно від спеціалізації регіону. Об'єктивна необхідність у спеціально обладнаних місцях для зберігання запасів існує на усіх стадіях руху потоку, починаючи від первинного джерела сировини і закінчуючи кінцевим споживачем. Важливе місце тут займає проблема транспортування вантажів, що вимагає розбудови регіональних логістичних центрів або логістичних вузлів. Вони є свого роду центрами бізнесу, які відіграють істотну роль в управлінні товаропотоками, як вузлові центри для міжнародної торгівлі. У товаропостачанні виділяються такі основні заходи (стадії процесу товаропостачання): визначення потреби в товарах; вибір джерел товаропостачання і постачальників товарів; встановлення раціональних схем постачання; укладення угод на постачання товарів (договорів поставки, купівлі-продажу товарів); оперативний контроль за виконанням договорів поставки; вибір форм товаропостачання; визначення раціональної частоти доставки й оптимальних розмірів партій завезення товарів; організація доставки товарів у магазини; приймання товарів і його документальне оформлення [7]. Досягнутий рівень розвитку теорії та практики формування логістичних систем доводить, що для оптимізації руху товарних потоків у системі товаропросування необхідно активізувати зусилля щодо впорядкування системи руху товарних потоків, організації їх концентрації та трансформування в логістичних центрах (терміналах), ефективного управління системами управління запасами та замовленнями та забезпечення обслуговування роздрібних торговельних підприємств на умовах календаризації товаропостачання і оптимізації маршрутів доставки товарів.

Отже, ця стратегія займає важливе місце в регіональній логістичній системі. На рівні регіону формування логістичної системи у межах цієї стратегії повинно слугувати засобом подолання кризових явищ в економіці регіону, притаманних нинішньому етапу розвитку, створенню відповідної інфраструктури, розвитку міжрегіональних, міжгалузевих та міжнародних зв'язків, комплексному раціональному використанню, фінансових, матеріальних, інформаційних потоків.

Основною метою *стратегії формування регіональної логістичної системи регіону* є створення передумов для розвитку РЛС та забезпечення логістизації економіки регіону шляхом формування системи управління матеріальними та інформаційними потоками, яка б забезпечувала доведення потрібного товару необхідної якості у необхідній кількості в обумовлені місце і час з мінімальними витратами.

Основою для формування логістичної системи повинні стати логістичні центри, які мають достатню матеріально-технічну базу, досвід організації товаропостачання, кваліфікований комерційний апарат, використовуючи при цьому можливість зниження загальних логістичних витрат, отримання відповідних знижок і відносного скорочення питомих транспортних витрат.

Важливе місце в системі реалізації цієї стратегії належить заходам, пов'язаним із мінімізацією витрат. Цього можна досягти шляхом забезпечення найбільшої ефективності потоків ресурсів: виключення виробничих відходів, мінімізація часу виконання замовлень, відмова від формування резервних запасів тощо [8, с. 90].

Важливим напрямом скорочення витрат є скорочення транспортних витрат. Транспорт має забезпечувати перевезення невеликих партій вантажів (від 50 до 250 кг) через короткі інтервали часу відповідно до запитів споживачів. За цих умов перевага віддається транспортним підприємствам, що займаються комплектуванням та розподілом вантажів на регіональному рівні [9, с.95]. Вони, як правило, здійснюють перевезення вантажів невеликими партіями і дають економію витрат за рахунок використання власних розподільних центрів, замість залучення складських потужностей підприємства-виробника. Це приводить до скорочення тривалості доставки малих партій вантажів на 25–50 % і більше, залежно від виду обслуговуючої мережі [8, с. 96].

Заходами реалізації цієї стратегії є вибір найпростіших операцій, вдосконалення потоків інформації та матеріалів, застосування стандартних процедур та матеріалів, відмова від послідовно виконуваних операцій до паралельних, усунення “вузьких місць” та забезпечення безперебійного матеріального потоку.

Отже, реалізація цієї стратегії передбачає здійснення таких заходів:

- знайти джерела закупівлі товарів та вибрати вигідних надійних постачальників, які зможуть запропонувати конкурентоспроможніший товар (за ціною, якістю та іншими параметрами), на вигідних умовах забезпечувати їх поставку і порядок розрахунків, надавати різні послуги, що збільшують цінність товару;

- встановити господарські зв'язки з постачальниками товарів і документально їх оформити шляхом укладання договорів поставки;

- визначити оптимальні розміри партій завезення товарів, частоту та способи їх доставки, вибрати найефективніший вид (види) транспорту для перевезення товарів, розрахувати потребу в ньому, розробити маршрути доставки товарів тощо;

- налагодити оперативний контроль за виконанням договорів поставки товарів, ходом реалізації, станом наявності товарних запасів та їх оборотністю, що дасть змогу своєчасно реагувати і вносити зміни в товаропостачання;

- створити оптимальні умови для накопичення і зберігання необхідних для безперебійної торгівлі товарних запасів;

- забезпечити належне приймання і підготовку товарів до продажу.

Серед інструментів реалізації вищезапропонованих стратегій доцільно виділити такі, як тарифне та нетарифне регулювання, фінансова підтримка, фінансово-бюджетне регулювання, цінова політика, ліцензування та сертифікація логістичних послуг, конкурсний розподіл замовлень тощо.

Контроль реалізації стратегії повинен здійснюватись за попередньо обраними критеріями оцінки. Процес контролю полягає у постійному або періодичному порівнянні заданих (базових) характеристик та параметрів до поточних значень цих параметрів. Контроль дає змогу оцінити рівень виконання замовлень, дистрибуції, виробництва продукції тощо. Він уможливує відстежити те, наскільки ефективно виконуються поставлені завдання, основним із яких є оптимізація потоків регіональної логістичної системи.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Розроблені стратегії розвитку регіональної логістичної системи дають змогу сформувати логістичний потенціал регіону, забезпечити високий рівень логістизації економіки регіону. Як наслідок, такий підхід сприятиме розвитку регіональної логістичної системи загалом. Синергійний ефект, що виникатиме у цьому випадку, формуватиме нову якість економічних процесів як на рівні окремо взятого регіону, так і на загальнонаціональному рівні.

У світлі вищесказаного перспективним напрямом подальших наукових досліджень бачиться виявлення можливостей міжрегіональної співпраці для утворення логістичних систем на понадрегіональному рівні.

1. Смирчинський В.В. Логістичний менеджмент державних закупівель. Теоретико-правовий та методологічний аспект: наук. вид. / В.В. Смирчинський. – Тернопіль: Карт-блани, 2004. – 390 с.
2. Смирчинський В. В. Сучасний стан формування ринку державних закупівель в Україні та його кадрове забезпечення [Текст] / В.В. Смирчинський / Тези доповідей IV Міжнародної НПК «Маркетинг та логістика в системі менеджменту». – Львів: Вид-во НУ «ЛП», 2002. 3. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.znannya.org/?view=gjs>.
4. Беленький П. Ю. Конкурентність на транскордонних ринках [Текст] / П. Ю. Беленький, Н. А. Мікула, С. Е. Матвеев. – Львів: ІРД НАНУ, 2005. – 214 с.
5. Ковальська Л. Л. Оцінка конкурентоспроможності регіону та механізми її підвищення: [Монографія] / Л. Л. Ковальська. – Луцьк: ЛДТУ, 2007. – 385 с.
6. Дерев'яно О. Г. Обґрунтування загальноекономічної стратегії організації та логістика [Текст] / О.Г. Дерев'яно // Експрес-новини: наука, техніка, виробництво. – 1998. – № 3–4. – С. 37–39.
7. Організація торгівлі: підручник / за ред. В.В. Анопія. – 2-ге вид., перероб. та доп. – К.: Центр навчальної літератури, 2005. – 616 с.
8. Тридід О. М. Логістичний менеджмент: навч. посібн. / О.М. Тридід, К.В. Таньков. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2005. – 224 с.
9. Могилевский В.Д. Методология систем: вербальный поход / В.Д. Могилевский. – М.: Экономика, 1999. – 251 с.