

## ЛОГІСТИЧНИЙ ПАСПОРТ КРАЇНИ CONTRA “ЛОГІСТИЗАЦІЇ”

© Крикавський Є.В., Похильченко О.А., 2012

Обґрунтовано потребу у введенні терміна “логістичний паспорт країни”, представлено його дефінування. Наведено аргументи щодо необґрунтованого поширення терміна “логістизація”, зокрема відносно економіки країни чи регіону. Розглянуто основні детермінанти логістичного паспорта країни, а саме наявність на її території автострад, транспортних коридорів, складських потужностей, дистрибуційних, логістичних центрів, хабів, терміналів, логістичних операторів, транспортно-логістичних кластерів, а також суб’єктів, що володіють спеціальним статусом (АЕО) та впроваджують системи управління якістю (ІСО).

**Ключові слова:** логістичний паспорт країни, логістична інфраструктура, логістизація, індекс ефективності логістики, європейська транспортна мережа, логістичний центр, транспортно-логістичний кластер.

## LOGISTICS PASSPORT COUNTRY CONTRA “LOGISTYCZATION”

© Krykavskuy E., Pokhylchenko H., 2012

The article discusses the need for the introduction of the term “logistics passport country”, represented by its definition. The arguments about unwarranted dissemination of the term “logistyczation”, in particular in relation to the economy or region. The main determinants of logistics passport country, namely the presence in its territory freeways, transport corridors, storage facilities, distribution, logistics centers, hubs, terminals, logistics operators, transport and logistics clusters and subjects with special status (AEO ) and implement a quality management system (ISO).

**Key words:** logistics data sheet country, logistics infrastructure, “logistyczation”, logistics performance index (LPI), logistics center, cluster transport and logistics.

**Постановка проблеми.** Глобалізація світової економіки в економічному сенсі поширює передусім ефект масштабу поза національні кордони, що є вагомим джерелом конкурентоспроможності та мотивом долучитися до цього процесу. Водночас розширення меж простору для фізичного переміщення товарів створює безліч перешкод щодо його безконфліктної, безперервної реалізації з орієнтацією на досягнення мінімально необхідних потреб зусиль (коштів) для подолання простору і часу. Значна частина таких перешкод пов’язана зі сферою логістики, передусім із логістичною інфраструктурою (транспортною, складською, інформаційною, консолідаційно-деконсолідаційною тощо), яка стає тим “вузьким” місцем, котре стримує транзитні та місцеві матеріальні потоки (згідно з теорією обмежень (ТОС) Голдрата), унеможливаючи їх оптимізацію, раціоналізацію чи просто звичайну реалізацію.

Зокрема, індекс ефективності логістики (Logistics performance index – LPI) (рейтинг в діапазоні від 1 (низький) до 5 (дуже високий)), що відображає якість торговельної та транспортної інфраструктури, в Україні за підсумками 2012 року відповідно до даних Світового банку становив всього 2,85, забезпечивши їй 66-те місце серед 155 країн. Для порівняння індекс сусідньої Польщі дорівнював 3,43, що забезпечило цій країні 30-ту позицію. Індеси першої п’ятірки країн – на позначці 4,13–4,02 (відповідно Сингапур, Гонгконг, Фінляндія, Німеччина, Голландія) [1, 2].

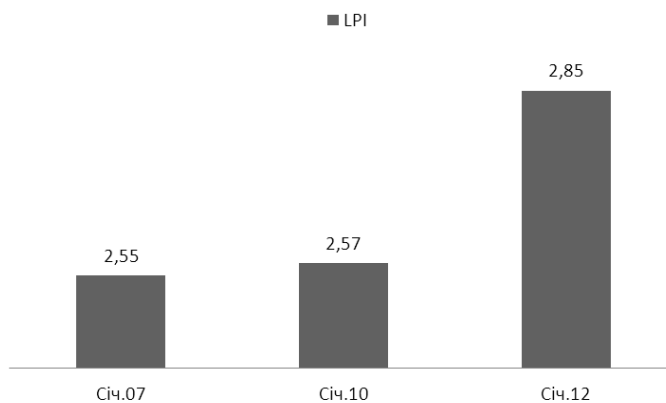


Рис. 1. Індекс ефективності логістики в Україні [1,2]

Водночас, як зазначають самі ж виконавці розрахунків індексу ефективності логістики, цей індикатор є лише грубою оцінкою ситуації, оскільки не враховує специфічні умови, притаманні кожній конкретній країні. Натомість, кожна країна, для підвищення якості своєї логістичної інфраструктури, а отже, і своєї привабливості та відкритості для партнерства та припливу інвестицій, також повинна на національному рівні проводити систематичні оцінки, що, своєю чергою, потребує упорядкування в певний спосіб статистичної бази даних. В цьому аспекті, актуальним, на нашу думку, є введення нового терміна – “логістичний паспорт країни”.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Порівняно нетривалий розвиток теорії і практики сучасної логістики зумовив широке зацікавлення її проблематикою фахівців зі сфер техніки, інформатики, економіки, транспортних галузей, складської діяльності, постачальницько-збутових та торговельних структур, навіть політичної сфери. Можна констатувати своєрідну моду на вживання терміна “логістика”. Закономірно, що у цей період відбувається інтенсивна розбудова термінологічного апарату логістики, осучаснення та уведення окремих термінів та понять. Зокрема, один із авторів статті зробив певний внесок у розбудову термінологічного апарату логістики: першим в Україні узагальнив дефініції із англійських, німецькомовних, російськомовних літературних джерел у навчальному посібнику з грифом МОН України “Логістика підприємства” [3] (термінології стосується окремий параграф [3, с. 16–21]) де, зокрема, викладено власний погляд на базові терміни, такі як логістика, логістична система, концепція логістики, логістичний менеджмент, цілі та функції логістики, логістичний ланцюг, логістичний контролінг, конфлікт цілей, аутсорсинг (використання “третьої” сторони), логістичні рішення, логістичні витрати тощо; у другому, значно розширеному виданні навчального посібника “Логістика” [4] та в наступних підручниках [5–9] приділено увагу іншим термінам: ланцюг поставок, логістичний продукт та послуга, синергійний ефект, логістичний аутсорсинг, логістична інфраструктура, логістична стратегія, логістичний центр.

Очевидно, що теорія та практика і в майбутньому вимагатиме дефінування нових чи модернізованих термінів і це цілком нормально. В цьому дослідженні ідеться про необхідність введення до термінологічного апарату логістики терміна “логістичний паспорт країни”. Водночас у науковій думці все більшого поширення набуває термін “логістизація”, зокрема і відносно економіки країни. Термін “логістизація” ввів у 1999 році доктор економічних наук, професор логістики А.І. Семененко [10]. В економічній літературі представлені такі різновекторні трактування поняття “логістизація”: – база зниження витрат на всьому шляху просування товару від виробника до споживача, концептуальна основа оптимізації виробничо-комерційної діяльності, умова конкурентоспроможності сучасного підприємства [10]; – тотальна організація логістичних систем та ланцюгів на основі теорії логістики [10]; – формування потокових процесів і потоків у економічній діяльності підприємницьких структур різного ієрархічного рівня на основі наскрізної оптимізації усіх процесів, які утворюють і обслуговують потоки матеріальних і нематеріальних цінностей [11]; – систематизація сукупності операцій, дій щодо практичного впровадження основних принципів логістичної концепції та логістичного підходу в управлінні суб’єкта господарювання на засадах логістичної стратегії [12]; – цілеспрямований процес запровадження логістичного підходу до організаційно-економічної діяльності окремих підприємницьких структур як елементів економіки регіону, країни й світу [12]; – “логістизація економіки” полягає в оптимізації взаємозв’язків сукупності організаційно- економічних процесів, метою яких є ефективне формування логістичних потоків ... та охоплює формування потокових процесів і потоків в економічній діяльності підприємницьких структур різного ієрархічного рівня на основі наскрізної оптимізації усіх процесів, які утворюють і обслуговують потоки матеріальних і нематеріальних цінностей. Результатом такої оптимізації виступає мінімізація сукупних витрат обігу, максимізація прибутку підприємницьких структур і соціального ефекту суспільства...” [12].

З іншого боку, постає логічне питання: чому ж тоді спеціалісти з маркетингу не говорять про маркетологізацію чи маркетизацію, а інформатики, і не тільки вони, говорять про інформатизацію, екологи – про екологізацію, стратеги – про глобалізацію, маркетологи – про індивідуалізацію, наприклад, масову. Цей список можна продовжити та спільним для них є те, що вони стають відповідними трендами поза нашою уявою як об’єктивні явища, причому мають чітке цільове спрямування: більше інформатизації, більше глобалізації, більше екологізації, більше індивідуалізації, хоч це і має певні негативні наслідки (чи зростання витрат, чи ризиків, чи ще щось подібне). Розглянемо детальніше ці терміни.

Із дефініції означених термінів виникає питання – як тоді розуміти логістизацію економіки, логістизацію регіону, логістизацію виробництва, логістизацію дистрибуції, логістизацію процесів, коли “логістики” має бути більше чи менше, чи коли управління має бути більш або менш логістичним тощо? Прикро, що із цим терміном пов’язані численні публікації, захищені дисертації, однак до уваги не беруться наявні терміни з їх змістовими характеристиками, які визнані у світі, чого не скажеш про термін “логістизація”. Виникла ситуація: країна, де найменш послуговуються логістичною концепцією (мислення системними категоріями, мислення категоріями повних витрат, мислення категоріями вартості та користі, мислення категоріями ефективності, мислення категоріями обслуговування клієнта), де найменше логістичних цілей у системі менеджменту, де бракує добрих практик реалізації логістичних проектів, де

сфера логістики є занедбаною та детермінується переважно на операційному рівні, претендує разом із РФ на роль лідера у формуванні теорії логістики. Стосовно вживання терміна “логістизація” лише в Україні та РФ та його відсутності у мовному вживанні в країнах Європи та Америки не важко переконатися.

Таблиця 1

### Дефініція термінів

Термін	Дефініція
<i>Інформатизація</i>	скерована на раціональне використання попередньо розміщеної в інформаційних системах інформації у якнайбільшому допустимому діапазоні іншими інформаційними системами
<i>Екологізація</i>	створення умов та виконання дій, котрі закладають <b>обмеження</b> впливу на середовище
<i>Глобалізація</i>	сукупність процесів, котрі ведуть до щораз <b>більшої</b> співзалежності та інтеграції країн, громад, економік і культур, наслідком чого є створення “єдиного світу”, світового суспільства, світового простору та занепадання категорії національної країни, скорочення національного простору
<i>Індивідуалізація</i>	<b>приспосовування</b> норм, засад до потреб певних структур, конкретних груп чи створення комусь індивідуальних умов: для споживачів – більша додана вартість, для надавачів – конкурентна перевага, вища маржа, сатисфакція та лояльність клієнтів

*Джерело: інформація, що є у вільному доступі в мережі Internet*

Відповідно вважаємо, що в контексті підвищення економічного потенціалу галузі логістики на національному рівні слід користуватись не таким “розпливчастим” терміном, як “логістизація економіки країни”, а натомість вжити інший термін – “логістичний паспорт країни”. Своєю чергою, це потребує ґрунтовного дослідження.

**Цілі статті.** Метою статті є обґрунтування потреби у введенні терміна “логістичний паспорт країни” та його дефінування через розгляд основних детермінант.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Від ефективності логістики в країні істотно залежить її економічне зростання, стабільність та привабливість для іноземних інвесторів. Уряди провідних країн світу вже давно витрачають мільярди доларів на покращення власної логістичної інфраструктури і досягають на цій основі стійких конкурентних переваг. В останнє десятиліття така тенденція характерна для більшості країн Європи, Азії та Америки. Це свідчить про активну роль держави, зокрема її політики в галузі будівництва інфраструктури, регулювання транспортних послуг, забезпечення ефективності процедур митного контролю тощо. Популярним індикатором якості логістичної інфраструктури в країні, як зазначено вище, є індекс ефективності логістики. Незважаючи на позитивну динаміку упродовж останніх п’яти років, за цим індексом Україна належить до групи країн, для яких характерний фрагментарний розвиток логістики та наявність низки обмежень в цій сфері. А взявши до уваги відсутність національних індикаторів рівня якості та розвитку логістичної інфраструктури в країні, які б давали більш вичерпну інформацію про стан справ у цій галузі та були б її візитною карткою у світі, можна говорити про велику кількість втрачених шансів у прокладанні такої бажаної “дороги до Європи”. У цій статті ми хочемо зупинитися саме на репрезентативній стороні логістики країни і в цьому аспекті вважаємо доцільним введення терміну “логістичний паспорт країни”.

В нашому розумінні “логістичний паспорт країни” – це документ, який містить детальний опис кількісних та якісних характеристик елементів логістичної інфраструктури країни, тобто, по суті, відображає “портрет” країни з позиції ефективності її логістики.

Першою детермінантою логістичного паспорта країни можна вважати наявність автострад, кваліфікуючи їх як перепустку до Європи ХХІ століття [13]. Автостради для території України – це один із небагатьох доступних інструментів мінімізації “часопростору” як вимірювача зусиль щодо переміщення матеріального потоку. Однак є одна особливість автострад, яку не можна оминути: їх не можна купити, їх необхідно створити, побудувати, а це потребує тривалого часу, що може істотно вплинути на доцільність певного проекту. В цьому аспекті привабливою перспективою виглядає можливість України за зразком Польщі долучитися до реалізації проектів Європейського Союзу, спрямованих на стимулювання розвитку міжнародної торгівлі і туризму, а також транспортних комунікацій: проект транс’європейських транспортних мереж (TEN-T), проект транс’європейської автомагістралі (TEM), проект TINA (Transportation Infrastructure Needs Assessment) тощо. Наприклад, відповідно до підписаних Польщею міжнародних договорів стосовно долучення до європейських транспортних мереж (стосуються не тільки автострад, але і залізничного, морського, річкового, авіатранспорту та інтермодального) через її територію проходять чотири основні транспортні коридори, значення яких полягає у забезпеченні великих обсягів вантажоперевезень між різними географічними регіонами:

- європейський маршрут E67 з Гельсінкі (Фінляндія) до Праги (Чеська Республіка);
- європейський маршрут E30 з Кірка (Ірландія) до Омську (Росія);
- європейський маршрут E40 від Кале (Франція) до Ленінгорська (Казахстан);
- європейський маршрут E75 від Варді (Норвегія) до Сітії (Греція).

Загалом польська транспортна мережа охоплює 4700 км державних доріг (враховуючи автомагістралі та міжнародні маршрути), а також 5500 км залізничної мережі, 8 аеропортів і 4 морські порти, збудовані в ході реалізації проекту TINA [14], а Польща за рівнем ефективності логістики належить до групи країн, які слідують за лідерами.

Черговою детермінантою логістичного паспорту країни є достатнє забезпечення її території складськими потужностями, дистрибуційними, логістичними центрами, хабами, терміналами, іншими об'єктами, де можуть відбуватися навантажувально-розвантажувальні операції, операції з переробки вантажів (консолідаційно-доконсолідаційні, маніпуляційні), утримання запасів матеріалів і товарів тощо. Власне, йдеться передусім про загальнодоступні об'єкти такого типу, які за потреби можна винайняти чи купити. Не обнадіює і сформована динаміка у цій сфері. Наприклад, за статистикою сусідньої Польщі все більша частина складської нерухомості, побудованої девелоперами, є інвестиційно захищеною договорами найму (pre-let і BTS), для вільного (спекулятивного) використання залишається заледве 8,5 %. Водночас близько половини складської поверхні винаймають логістичні оператори, що є теж характерним трендом.

В Україні логістична нерухомість є одним з найперспективніших секторів вітчизняної нерухомості, що зумовлено такими особливостями [15]: – вигідне географічне розташування; – наявність дефіциту якісних площ на ринку складської нерухомості, а також складів, які б задовольнили специфічні вимоги клієнтів; – плани з виходу іноземних складських операторів на український ринок; – невеликий порівняно із Заходом термін окупності складських об'єктів (до семи років) (у Європі термін окупності такого формату об'єктів становить 20–25 років); – порівняно низькі витрати на будівництво складської нерухомості; – висока рентабельність послуг складування – до 18–20 % за рік. Сьогодні на ринку складської нерухомості України працює не більше ніж 20 професійних компаній. Серед них логістичні компанії і трейдери, великі міжнародні, а також вітчизняні логістичні компанії, прерогативою яких є будівництво власних складів або їх оренда у девелоперів на тривалий термін (наприклад Kuehne & Nagel, Raben, Schenker Ukraine, Maersk Logistics Україна, FM Logistic, Revival Express; кілька українських компаній, серед яких “УВК – Українські Вантажні Кур’єри”, “Ост-Вест Експрес” тощо) [15]. Серед споживачів складських об'єктів можна виділити три порівняно однорідні групи: 1. Професійні логістичні компанії-оператори з надання послуг складування та перевезення вантажів і великі компанії-виробники, котрі найчастіше мають у своєму розпорядженні власні спеціалізовані логістично-складські комплекси чи орендують складські комплекси класів А, В площею понад 5000 м<sup>2</sup>. 2. Компанії-дистрибутори та мережі закладів торгівлі, які спрямовані здебільшого на професійні та напівпрофесійні приміщення (переважно класів С і В) розміром до 2000–3000 м<sup>2</sup>; 3. Компанії малого та середнього бізнесу, які орендують або купують приміщення класів D, рідше С, площею до 600 м<sup>2</sup>.

Важлива роль у забезпеченні високої ефективності логістики країни також належить вузловим інфраструктурним об'єктам, передусім логістичним центрам (ЛЦ), оптимальне розміщення яких насамперед пов'язане з наближеністю до важливих автомагістралей, міжнародних транспортних коридорів (табл. 2).

Таблиця 2

### Класифікація логістичних центрів та структурування їх функцій

Класифікація логістичних центрів					
З погляду пріоритетності надання послуг	З погляду доступності для споживача	Елементи	За функціональною ознакою		
			Типи логістичних центрів		
			Локальні логістичні центри	Регіональні логістичні центри	Глобальні логістичні центри
<i>фрахтові</i>	<i>загально-доступні</i>	Радіус співпраці	5–8 км	50–80 км	500–800 км
<i>транспортні дистрибуції</i>	<i>галузеві</i>	Загальна площа	2–10 га	20–50 га	100–150 га
	<i>фірмові</i>	Логістична інфраструктура	<i>обмежена</i>	<i>добре розвинена</i>	<i>дуже добре розвинена</i>
<i>перевалочні (cross-docking)</i>		Логістичні послуги	<i>обмежений перелік логістичних послуг</i>	<i>вибрані логістичні послуги</i>	<i>повний набір логістичних послуг</i>
<i>“city-logistic”*</i>					
Функції логістичних центрів					
<b>1. Базові</b>	складування, транспортування, пакування, обслуговування споживачів, управління процедурами замовлень, управління запасами				
<b>2. Спеціальні</b>	митне обслуговування, оборот багаторазових упаковок, оренда контейнерів, піддонів, інформаційні послуги, маркетингові послуги				
<b>3. Додаткові</b>	технічне обслуговування транспорту, продаж палива, ремонт контейнерів, готельні послуги, банківські послуги, телекомунікаційні послуги				

\* Форма великого центру, локалізованого за межами міської агломерації, яка має на меті доставку товару у відповідний час за одночасного обмеження руху.

Джерело: [16, с. 139; 17].

Мала кількість логістичних центрів в Україні (різного типу) зумовлює необхідність швидкої побудови таких об'єктів, що потребує, зокрема, термінового визначення їх локалізації у тісному прив'язуванні до системи автострад. Серед позитивних кроків у цьому напрямі відзначимо розроблену Концепцію програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів (МТК), в якій ідеться про плани будівництва близько 50 логістичних центрів до 2015 року. До логістичних центрів, будівництво яких пропонується в першу чергу, входять такі вісім міст України (або їх околиці): Київ, Ковель, Львів, Одеса/Іллічівськ, Донецьк, Сімферополь, Харків, Рені. Вже розроблено проект ЛЦ "Яворів" поблизу Львова, продовжується створення ЛЦ "Ковель", є цікава розробка ЛЦ "Маріуполь" [18]. Формування в мережах МТК системи регіональних логістичних центрів як у теоретичному, так і у практичному плані розглядається як основний напрям забезпечення інтеграції транспорту України до європейської транспортної системи на основі впровадження логістичних технологій [19, с. 11]. Крім очевидної зовнішньої користі, яку може принести активна політика держави в напрямку розбудови мережі логістичних центрів з погляду притягування міжнародних товарних потоків, варто також підкреслити внутрішню користь, зокрема, для економіки регіону, де розташований ЛЦ, що зумовлена їх здатністю генерувати синергійний ефект (рис. 2).



Рис. 2. Логіко-структурна схема формування синергійного ефекту від діяльності ЛЦ у регіоні [17]

Особливі умови ставляться до партнерів у бізнесі в умовах функціонування міжнародних ланцюгів поставок, зокрема правові, якщо йдеться про безпеку переміщення товарів, зниження ризику порушення цієї безпеки. Очевидно, що значна частина циклу поставки в міжнародному ланцюгу поставок припадає на митні процедури. Якщо ж ланки цього ланцюга поставок підбрано так, що до них можуть застосовуватися спрощені митні процедури, то такий ланцюг стає ефективнішим та продуктивнішим. У цьому контексті заслуговує на увагу досвід Європейського Союзу надання суб'єктам господарювання статусу АЕО (англ.: *Authorised Economic Operator* – уповноважений суб'єкт господарювання). Процедура надання статусу АЕО вимагає встановлення відповідності певним вимогам та критеріям, верифікація яких відбувається згідно з анкетною аудитування. Очевидно, чим більше учасників міжнародного ланцюга поставок володіють таким чи подібним статусом, тим вища користь буде з причини зменшення кількості та обсягу контрольних функцій.

Ще один важливий аспект логістики пов'язаний зі зростанням вимог клієнтів, по-перше, щодо поглиблення спеціалізації (конкретизації) послуг логістичних операторів, що рівнозначно тренду індивідуалізації, по-друге, щодо їх еластичності, що актуалізує інші тренди – автоматизацію та інформатизацію. У цьому контексті не зайвим буде згадати концепцію *Lean Management*, якщо інтерпретувати типи марнотратства стосовно логістики, а відтак причетність логістичних дій до доставлення вартості кінцевому клієнту. Реалізація цієї концепції у всьому ланцюгу поставок із одночасним забезпеченням виконання норм ISO (ISO 9001 – система управління якістю; ISO 27001 – система управління безпекою інформації; ISO 28000 – система управління безпекою ланцюга поставок) створить привабливість логістичного простору України для глобальних логістичних операторів, девелоперів, дистрибуційних та торговельних мереж, а, відтак, підвищить її інвестиційну привабливість.

Ще одним важливим чинником забезпечення безконфліктної реалізації потоків матеріалів є рівень організування та насичення відповідної території суб'єктами логістичної діяльності, зокрема транспортної. Щодо останнього заслуговує на увагу створення так званих транспортних кластерів. Не відкидаючи прогресивності залучення до ланцюгів поставок логістичних операторів різного рівня (3 PL, 4 PL), які часто оперують глобальними масштабами, створення транспортних або транспортно-логістичних кластерів певною мірою додає користі від посилення конкуренції у поєднанні із кооперацією, симбіоз яких (кооперації і конкуренції) означений моделлю “*cooperation*” (коопетиція – укр.), нерідко вживається термін-синонім “кооперенція” [20,21]. “Кооперенція” – це новий термін відносин між суб'єктами, що конкурують, який передбачає одночасну кооперацію у створенні вартості і конкуренцію щодо її поділу з метою досягнення спільних користей [21, с. 37]. У транспортно-логістичні кластери входить комплекс інфраструктури та компаній, що спеціалізуються на зберіганні, супроводженні й доставці вантажів та пасажирів, а також організації, які обслуговують об'єкти портової інфраструктури, компанії, що спеціалізуються на морських, річкових, наземних, повітряних перевозках, логістичні, складські комплекси та інші та зазвичай розвиваються у регіонах із суттєвим транзитним потенціалом [22]. Добрим прикладом є створення на початку 2011р. в Польщі першого кластера такого типу за назвою “*SpediGo Polish Group*”, родоначальником і координатором у якого було товариство *Sawa Logistics* [23, с. 80]. Завданнями цього транспортного кластера – інтеграція малих і середніх підприємств та науково-дослідницьких організацій у секторі логістики, що є надзвичайно корисним у перші роки ведення ними власного бізнесу. В Україні серед потенційних транспортно-логістичних кластерів можна виокремити кластер у регіоні Загонь, розміщений на кордоні з Україною поблизу міста Чоп, розвиток якого останнім часом активно підтримує уряд Угорщини. За задумом угорської сторони, провідна роль у тристоронньому російсько-українсько-угорському співробітництві відведена ВАТ “*ZALORASZ ZALOPAC*”, яке створено на основі існуючих і діючих перевантажувальних підрозділів Загонського залізничного вузла. Товариство має статутний капітал розміром 6 мільярдів угорських форинтів (30 млн. доларів США). На підприємстві працюють 650 осіб, які щорічно обробляють 5–6 мільйонів тонн вантажів. На думку угорської сторони, це підприємство повинно розвиватись за рахунок участі української та російської залізниць так, щоб усі учасники володіли по 1/3 частини статутного капіталу підприємства. Угорська сторона здійснює комплексний аналіз можливостей розвитку логістичного центра в районі міста Загонь. Окремо проводиться аналіз розвитку українського регіону Чоп з метою вироблення конкретних пропозицій для роботи суб'єктів економічної діяльності. Перспективним також є те, що проект є невід'ємною частиною розбудови п'ятого пан'європейського транспортного коридору Лісабон-Київ. За проектом також здійснюється будівництво автомагістралі, що проходить через пункти пропуску Чоп-Загонь та Дідово-Берегдороц [24].

Водночас в Україні досі не має жодного конкурентоздатного кластера. На фоні чималої кількості заяв щодо ініціації кластерів, кластерами, що реально функціонують, стають лише поодинокі ініціативи бізнесу, що вимагає актуалізації чіткої промоційної політики держави (табл. 3) та прямих іноземних інвестицій (ПІІ), як реального джерела фінансової підтримки їх розвитку [25].

## Державна політика підтримки розвитку кластерів

Блоки політики	Рівні		
	держави	області	регіону
1. Інформаційна підтримка	<ul style="list-style-type: none"> <li>• методологія ідентифікації кластерів;</li> <li>• утворення механізмів обміну інформацією;</li> <li>• поширення позитивного досвіду</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• промоція кластерів і мереж;</li> <li>• ідентифікація користі;</li> <li>• окреслення проблем і ризиків</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• міжрегіональний обмін інформацією;</li> <li>• пошук потенційних партнерів</li> </ul>
2. Фінансова підтримка	<ul style="list-style-type: none"> <li>• не передбачена;</li> <li>• трансфер знань</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• передбачена лише для кластерів з великим потенціалом розвитку та інноваційності;</li> <li>• обмежена в часі та контролювана;</li> <li>• не передбачена для творення та штучного підтримання функціонування</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• сприяння реструктуризації економіки;</li> <li>• інвестиції в інфраструктуру, дослідження та освіту;</li> <li>• сприяння регіональних агенцій</li> </ul>
3. Каталізатор (ініціативна підтримка)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• заохочення до обміну інформацією, технологіями, компетенціями, позитивним досвідом між регіонами</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• окреслення в стратегії розвитку технологій, секторів, сфер, рекомендованих до кластеризації</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “горизонтальне” погодження пріоритетних цілей у стратегіях розвитку регіонів</li> </ul>
4. Створення умов (інфраструктурна підтримка)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• створення умов для розвитку кластерів (допомога в управлінні, інноваціях, освіті), інфраструктури, доступу до фінансів</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• допомога в управлінні кластерами;</li> <li>• організація платформ обміну інформацією між потенційними учасниками кластера</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• співпраця регіональних центрів знань, інновацій;</li> <li>• участь у спільних програмах</li> </ul>

Джерело: [25, с. 154–155].

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Від ефективності логістики в Україні значною мірою залежить її привабливість та відкритість для співпраці із зовнішніми партнерами, приплив необхідних для економічного росту інвестицій. Для того щоб позиціонувати себе позитивно, необхідно, щоб усі зацікавлені особи мали доступ до актуальної та у певний спосіб упорядкованої інформації, яка відображає сучасний стан країни з позиції ефективності її логістики. В цьому аспекті ми пропонуємо ввести новий термін – “логістичний паспорт країни”, який в нашому розумінні і є тим документом, який містить детальний опис кількісних та якісних характеристик елементів логістичної інфраструктури країни і по суті відображає її “логістичний портрет”. Можливості введення цього терміна потребують подальших глибоких теоретичних досліджень. Водночас, основні детермінанти логістичного паспорта країни вбачаємо у достатньому забезпеченні її території автострадами, транспортними коридорами, складськими потужностями, дистрибуційними, логістичними центрами, хабами, терміналами, логістичними операторами, транспортно-логістичними кластерами, а також суб’єктами, що володіють спеціальним статусом за типом АЕО, впроваджують системи управління якістю (ISO 9001; ISO 27001; ISO 28000), що в сукупності забезпечує привабливість логістичного простору України для глобальних логістичних операторів, девелоперів, дистрибуційних та торговельних мереж, а, відтак, підвищує її інвестиційну привабливість.

1. <http://www.tradingeconomics.com/ukraine/logistics-performance-index-quality-of-trade-and-transport-related-infrastructure-1-low-to-5-high-wb-data.html>. 2. [http://siteresources.worldbank.org/TRADE/Resources/239070-1336654966193/LPI\\_2012\\_final.pdf](http://siteresources.worldbank.org/TRADE/Resources/239070-1336654966193/LPI_2012_final.pdf). 3. Крикавський Є. Логістика підприємства: навч. посіб. – Львів: Видавництво Державного університету “Львівська політехніка”, 1996. – 160 с. 4. Крикавський Є. Логістика: навч. посіб. – Львів: Видавництво Державного університету “Львівська політехніка”, 1999. – 264 с. 5. Крикавський Є.В. Логістика. Основи теорії: підручник. – Львів: Національний університет “Львівська політехніка”, 2004. – 416 с. 6. Крикавський Є.В. Логістика. Основи теорії (Для економістів): підручник. – Львів: Національний університет “Львівська політехніка”, 2004. – 448 с. 7. Крикавський Є.В. Логістичне управління: підручник. – Львів: Видавництво Нац. ун-ту “Львівська політехніка”, 2005. – 684 с. 8. Крикавський Є.В. Логістика. Основи теорії: підручник. – 2-ге вид., доп. і перероб. – Львів: Видавництво Нац. ун-ту “Львівська політехніка”, 2006. – 456 с. 9. Крикавський Є. Логістичні системи: навч. посіб. / Є.В. Крикавський, Н.В. Чернописька. – 2-ге вид. – Львів: Видавництво Нац. ун-ту “Львівська політехніка”, 2012. – 312 с. 10. Семененко А.И. Логістика. Основи теорії / А.И.Семененко, В.И.Сергеев. – СПб.: Союз, 2009. – 544 с. 11. Шкодін О.С. Теоретично-методичні аспекти процесів логістизації промислових підприємств / О.С. Шкодін // Науковий журнал “Логістика: теорія та практика” Луцького національного технічного університету. – № 1 (2). – Луцьк, 2012. – С. 217–221. 12. Струтинська І.В. Проблеми логістичного управління підприємствами / І.В. Струтинська // Науковий журнал

“Наука й економіка”. – 2010. – № 4 (20). – С. 94–98. 13. *Yanusz Pieklik. Teoria ograniczen' w EURO 2012 // Eurologistics. – 2012. – № 4. – S. 90.* 14. *Poland's logistics // Polish information and Foreign Investment Agency // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.paiż.gov.pl](http://www.paiż.gov.pl).* 15. *Іванова Н.В. ринок логістичних послуг: детермінанти розвитку в умовах відновлення економіки України / Н.В. Іванова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Vcndtu/2011\\_48/18.htm](http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vcndtu/2011_48/18.htm).* 16. *Крикавський С. Логістичні системи: навч. посіб. / С.В. Крикавський, Н.В. Чернописька. – 2-ге вид. – Львів: Видавництво Нац. ун-ту “Львівська політехніка”, 2012. – 312 с.* 17. *Ваховська М.Ю. Оптимізація матеріальних потоків регіону на засадах створення регіонального логістичного центру : автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.05. – Луцьк: 2010. – 20 с.* 18. *Смирнов І.Г. Міська логістика та створення логістичних парків в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://city.logistics-gr.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=7:2011-11-28-21-46-48&catid=8:2011-11-28-18-19-24&Itemid=12](http://city.logistics-gr.com/index.php?option=com_content&view=article&id=7:2011-11-28-21-46-48&catid=8:2011-11-28-18-19-24&Itemid=12).* 19. *Цветов М.Ю. Регіоналізація транспортного обслуговування сфери обігу в ринкових умовах: автореф. на здобуття наук. ступеня економ. наук: спец.: 08.00.05. – Одеса, 2009. – 21 с. – С. 12–13.* 20. *Чухрай Н.І. Кооперенція як стратегія функціонування підприємств на ринку інновацій // Восточно-Европейський журнал передових технологій, 2001. – № 115 (49). – С. 20–22.* 21. *Крикавський С.В. Концепція кластера у формуванні потенціалу конкурентоздатності деревообробних підприємств: монографія / С.В. Крикавський, О.А. Похильченко. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2012. – 352 с.* 22. *Кіс О.М. Особливості формування і розвитку логістичних кластерних центрів на шляху до ЄС / О.М. Кіс // Науковий вісник Ужгородського університету, серія “Економіка”. – 2011, спецвип. 33. Частина 4. – С. 37–43.* 23. *Robert Sadowski. Klaster transportowy // Eurologistics. – 2012. – № 4. – S. 80.* 24. *Передовий досвід розвитку кластерів // For the Programme Sustainable Economic Development and Employment Promotion (SEDEP) in the Ukraine. – К., 2009. – 68 с. – С. 67–68.* 25. *Похильченко О.В. Концепція кластера у формуванні потенціалу конкурентоздатності деревообробних підприємств: автореф. на здобуття наук. ступеня екон. наук: спец.: 08.00.04. – Ужгород, 2011. – 21 с. – С. 12–13.*