

ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ ЯК ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

©2018 РАХМАН М. С., ЄВТУШЕНКО В. А.

УДК 656.078/658.7/339.138

Рахман М. С., Євтушенко В. А. Дослідження транспортно-логістичних послуг як експортного потенціалу України

Мета статті полягає в дослідженні проблем, тенденцій і перспектив розвитку транспортної системи України у складі логістичної діяльності як потенціалу економічного зростання, підвищення ефективності зовнішньої торгівлі та конкурентоспроможності країни на світовому ринку. Висвітлено теоретичні поняття логістики: еволюцію та трактування терміна, предмет і завдання логістики; сутність логістичної моделі та її структурні одиниці. Проаналізовано геополітичне становище України як складової глобальної транспортно-комунікаційної системи та оцінки в рейтингу Світового банку щодо індексу логістичної ефективності. Досліджено структурні зміни в динаміці економічних показників транспортних послуг України за видами транспорту та перевезень. Проведено аналіз видової та географічної структури експорту транспортних послуг України та виявлено основні проблеми його розвитку. На основі кореляційного аналізу побудовано GAP-аналіз розривів показника чистого доходу та реалізації транспортних послуг. Наведено стратегічні рішення.

Ключові слова: логістика, транспортна послуга, індекс логістичної ефективності, перевезення, Україна, експорт, потенціал, GAP-аналіз, рекомендації.

Рис.: 8. **Табл.:** 3. **Бібл.:** 14.

Рахман Махбубур Сидикович – кандидат економічних наук, доцент кафедри маркетингу та менеджменту зовнішньоекономічної діяльності, Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна (пл. Свободи, 4, Харків, 61022, Україна)

E-mail: rahmanms0312@gmail.com

Євтушенко Вікторія Анатоліївна – кандидат економічних наук, доцент, завідувачка кафедри маркетингу та менеджменту зовнішньоекономічної діяльності, Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна (пл. Свободи, 4, Харків, 61022, Україна)

E-mail: ethicalmarketing@ukr.net

УДК 656.078/658.7/339.138

Рахман М. С., Євтушенко В. А. Исследование транспортно-логистических услуг как экспортного потенциала Украины

Цель статьи заключается в исследовании проблем, тенденций и перспектив развития транспортной системы Украины в составе логистической деятельности как потенциала экономического роста, повышения эффективности внешней торговли и конкурентоспособности страны на мировом рынке. Освещены теоретические понятия логистики: эволюция и трактовка термина, предмет и задачи логистики; сущность логистической модели и ее структурных единиц. Проанализировано геополитическое положение Украины как составляющей глобальной транспортно-коммуникационной системы и оценки в рейтинге Всемирного банка по индексу логистической эффективности. Исследованы структурные изменения в динамике экономических показателей транспортных услуг Украины по видам транспорта и перевозок. Выполнен анализ видовой и географической структуры экспорта транспортных услуг Украины, выявлены основные проблемы его развития. На основе корреляционного анализа построен GAP-анализ разрывов показателя чистого дохода и реализации транспортных услуг. Приведены стратегические решения.

Ключевые слова: логистика, транспортная услуга, индекс логистической эффективности, перевозки, Украина, экспорт, потенциал, GAP-анализ, рекомендации.

Рис.: 8. **Табл.:** 3. **Библ.:** 14.

Рахман Махбубур Сидикович – кандидат экономических наук, доцент кафедры маркетинга и менеджмента внешнеэкономической деятельности, Харьковский национальный университет им. В. Н. Каразина (пл. Свободы, 4, Харьков, 61022, Украина)

E-mail: rahmanms0312@gmail.com

Євтушенко Вікторія Анатоліївна – кандидат экономических наук, доцент, заведующая кафедрой маркетинга и менеджмента внешнеэкономической деятельности, Харьковский национальный университет им. В. Н. Каразина (пл. Свободы, 4, Харьков, 61022, Украина)

E-mail: ethicalmarketing@ukr.net

UDC 656.078/658.7/339.138

Rahman M. S., Yevtushenko V. A. Researching the Transport and Logistics Services as the Export Potential of Ukraine

The article is aimed at researching the problems, tendencies and development prospects of the transport system of Ukraine in the composition of logistics activities as the potential for economic growth, increase of the efficiency of foreign trade, and competitiveness of the country in the world market. The article covers the theoretical concepts of logistics: evolution and interpretation of the term, subject and tasks of logistics; essence of logistics model and its structural units. The geopolitical position of Ukraine is analyzed as a component of the global transport and communication system together with estimates in the World Bank rating by the logistics efficiency index. Structural changes in the dynamics of economic indicators of the transport services of Ukraine are researched by types of transport and transportation. The analysis of the types' and geographical structure of exports of the transport services of Ukraine is carried out, the main problems of its development are disclosed. On the basis of correlation analysis, a GAP analysis of gaps between net income and marketing of transport services is built. Strategic decisions are provided.

Keywords: logistics, transport service, logistics efficiency index, transportations, Ukraine, exports, potential, GAP analysis, recommendations.

Fig.: 8. **Tbl.:** 3. **Bibl.:** 14.

Rahman Mahbubur S. – PhD (Economics), Associate Professor of the Department of Marketing and Management of Foreign Economic Activities, V. N. Karazin Kharkiv National University (4 Svobody Square, Kharkiv, 61022, Ukraine)

E-mail: rahmanms0312@gmail.com

Yevtushenko Viktoriia A. – PhD (Economics), Associate Professor, Head of the Department of Marketing and Management of Foreign Economic Activity, V. N. Karazin Kharkiv National University (4 Svobody Square, Kharkiv, 61022, Ukraine)

E-mail: ethicalmarketing@ukr.net

Глобальна торгівля напряму залежить від рівня розвитку логістики, яка впливає на ефективність організації імпорту й експорту товарів, спираючись на потенціал економічного зростання та

конкурентоспроможність у світовій економіці окремої країни.

Розвиток сучасного бізнесу вимагає від вітчизняних товаровиробників активізації та інтеграції

логістичних методів у процесі маркетингової та збутової діяльності як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках, зумовлених необхідністю оптимізації витрат і скорочення тривалості циклів у процесі доведення сировини та матеріалів до виробничого підприємства, на всіх етапах виробництва та реалізації готової продукції споживачам. В управлінні матеріальними потоками виникає необхідність високого рівня сервісу щодо підготовки товару до поставки в короткий час і з мінімальними витратами, тобто застосовуючи принципи логістичного маркетингу – творчої управлінської діяльності, спрямованої на поєднання задоволення мінливих пріоритетів споживача та ефективності виробничого функціонування підприємства щодо отримання прибутку.

Країни з низькою ефективністю логістики змушені нести високі витрати – як часу, так і грошей – у міжнародній торгівлі та в глобальних ланцюгах поставок, що може істотно підірвати конкурентоспроможність країни на світовому рівні. За дослідженнями Світового банку, за індексом логістичної ефективності за 2016 р. Україна посіла 80 місце [1].

Теоретичні дослідження основ і проблем логістики набули широкого розвитку в роботах зарубіжних науковців: Д. Дж. Бауерсокса, Д. Л. Вордлоу, Д. Дж. Клосса, Д. Бушера, Г. Тиндола, А. М. Гаджинського, В. П. Мельникова, Ю. М. Неруша та вітчизняних учених: О. В. Горбенко, М. Н. Григор'єва, Т. Г. Дудар, А. Г. Кальченко, Є. В. Крикавського, В. С. Лукинського, О. М. Олефіренко, М. А. Окландера, О. М. Тридіда, Н. М. Тюріної, В. В. Фатюха та інших, але деякі важливі теоретико-методологічні та прикладні аспекти ще не дістали належного висвітлення.

Метою статті є дослідження проблем, тенденцій і перспектив розвитку транспортної системи України у складі логістичної діяльності як потенціалу економічного зростання, підвищення ефективності зовнішньої торгівлі та конкурентоспроможності країни на світовому ринку.

Перше застосування терміна «логістика» було вжито стосовно військової справи ще у Стародавніх Греції та Римі, а першим автором праць з логістики вважають французького військового теоретика Антуана-Анрі Жоміні (1779–1869), який визначив логістику як «практичне мистецтво руху військ», і відтоді термін застосовувався суто у військовій літературі США, Англії, Італії, Німеччини [2–6].

Лише після II Світової війни використання положень військової логістики знайшло своє застосування в економіці завдяки професору О. Моргенштерну (США), який зазначав, що «... існує абсолютна подібність між управлінням забезпечення військ і управлінням матеріальними ресурсами у промисловості» (1951 р.) [7]. Застосування комунікаційних технологій у 1960–70 рр. дозволило використовувати можливості наскрізного моніторингу всіх етапів руху

від сировини та деталей до готової продукції, що, на думку А. М. Гаджинського дозволило чітко оцінити суттєві прогаалини та втрати в традиційних схемах просування товарних матеріальних потоків [2].

Термін «логістика» трактується в декількох аспектах як: вид діяльності, функція управління, сукупність потоків або наука [8]. Зокрема, західні вчені (Бушер Д., Бауерсокс Д. Дж., Вордлоу Д. Л. та ін.) [9–11] схиляються до розгляду її як виду діяльності, а російські (Гаджинський А. М., Мельников В. П.) і вітчизняні дослідники (Горбенко О. В., Крикавський Є. В., Тюріна Н. М.) схильні до пріоритетності науки [2–6].

Предметом логістики є гармонізація інтересів учасників процесу товароруху через оптимізацію ринкових зв'язків з метою доставки «вантажів *«just in time»* (точно у строк) при мінімальних витратах трудових і матеріальних ресурсів» [2], а завдання логістики вирішуються на трьох рівнях: глобальному, загальному та локальному [3].

Під логістичною моделлю розуміється будь-який образ логістичного процесу або логістичної системи, абстрактний або матеріальний, що використовується як їх заміни, що поділяються на ізо- та гомоморфні (мають характеристики реального об'єкта або відповідність двох і більше множин, при якому один з них є моделлю для інших) (рис. 1).

Високі показники ефективності розподільчої системи досягаються за умови глибокого зв'язку її з методологією маркетингу, що дозволяє пристосовувати виробництво до вимог ринку з метою забезпечення вигідного продажу товарів. Маркетинг націлений на дослідження ринку, рекламу, психологічний вплив на покупця і т. ін. Логістика ж націлена передусім на створення техніко-технологічно сполучених систем проведення матеріалів по товаропровідних ланцюгах, а також систем контролю за їх проходженням [5]. Отже, історично вийшовши на економічну арену в більш пізній період, логістика доповнює та розвиває маркетинг, пов'язуючи споживача, транспорт і постачальника в мобільну, узгоджену систему з єдиною технікою та технологією.

Ключове геополітичне становище України в забезпеченні найкоротших транспортних маршрутів у Євразійському регіоні, наявність розгалуженої мережі залізниць (20951,8 км) і автомобільних доріг (163033,0 км) [12], незамерзаючих морських портів на Чорному, Азовському морях та у гирлі Дунаю визначають велику роль національного транспортного комплексу як інфраструктури не тільки зовнішньоекономічних зв'язків України, але й важливої складової глобальної транспортно-комунікаційної системи, яка забезпечує динамічний розвиток світової торгівлі (табл. 1). Між ЄС та Україною проходить більшість транспортних комунікацій і важливих транспортних коридорів (3, 5, 7, 9), що сполучають ЄС із країнами Східної Європи та Азії, таких як «ТРАСЕКА» (з англ. –



Рис. 1. Логістичні методи моделювання

Джерело: складено за [13].

Таблиця 1

Довжина шляхів сполучення загального користування на кінець 2010–2016 рр., км

Експлуатаційна довжина	Рік						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Залізничних колій	21684,0	21015,2	20990,2	20975,7	20948,1	20954,2	20951,8
Автомобільних доріг, з них:	162879,6	163016,5	163074,7	163029,3	163027,6	163024,2	163033,0
з твердим покриттям	159227,0	159404,3	159475,9	159465,7	159463,2	159447,1	159462,1

Джерело: складено за [12].

аббревіатура Транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія).

Ринок логістичних послуг в Україні сьогодні – це мало цивілізований механізм, де відсутня прозорість, об'єктивні тарифи, якісні логістичні оператори, інфраструктура та державна підтримка, що негативно впливає не тільки на ринкові бізнес-процеси, а й на українську економіку в цілому. За дослідженнями Світового банку, за 2016 р. Україна набрала 2,74 бала за інтегральним показником індексу логістичної ефективності та посіла 80 місце серед 160 країн проти 66 та 61 місця відповідно у 2012 та 2014 рр. [1]. За результатами рейтингових оцінок країна утримала позиції, зайнявши 52–55 місця за показником «своєчасність доставки» (рис. 2).

Транспортний ресурс є найбільш реальним у сформованих економічних умовах і тому має для України виключно важливе значення. Обсяг реалізованих транспортних послуг в Україні щороку зростає – з 83,5 млрд грн у 2009 р. до 148,5 млрд грн у 2016 р. [12], з яких більшу частину становить діяльність під-

приємств транспорту – понад 80% у 2009 р., 2011–2012 рр. (рис. 3).

Чистий дохід від реалізації транспортних послуг за 2009–2016 рр. зріс у 2,1 разу – з 172815,7 до 366405,3 млн грн з темпом зростання 145,0% у 2015 р.; збиток галузь зазнала у 2013–2015 рр. у розмірі від (–22591,6) до (–1423,4) млн грн; витрати в галузі щороку зростають, особливо у 2015–2016 рр. – з 364939,5 до 411802,8 млн грн (рис. 4) [12].

Найбільше вантажів було перевезено у 2011–2013 рр. – в обсязі 1850–1802 млн т, 2/3 вантажів було перевезено автомобільним транспортом, проте перевезення вантажів за 11 місяців 2017 р. склали 579,7 млн т, причому більше було перевезено вантажів залізничним транспортом. Тенденція до зниження обсягів перевезень вантажів спостерігається з 2011 р. (табл. 2). За 11 місяців 2017 р. обсяг вантажопотоку склав 313,1 млрд т/км, причому вантажооборот автомобільного транспорту не зазнав різких змін – від 52,8 млрд т/км у 2010 р. до 58,0 млрд т/км

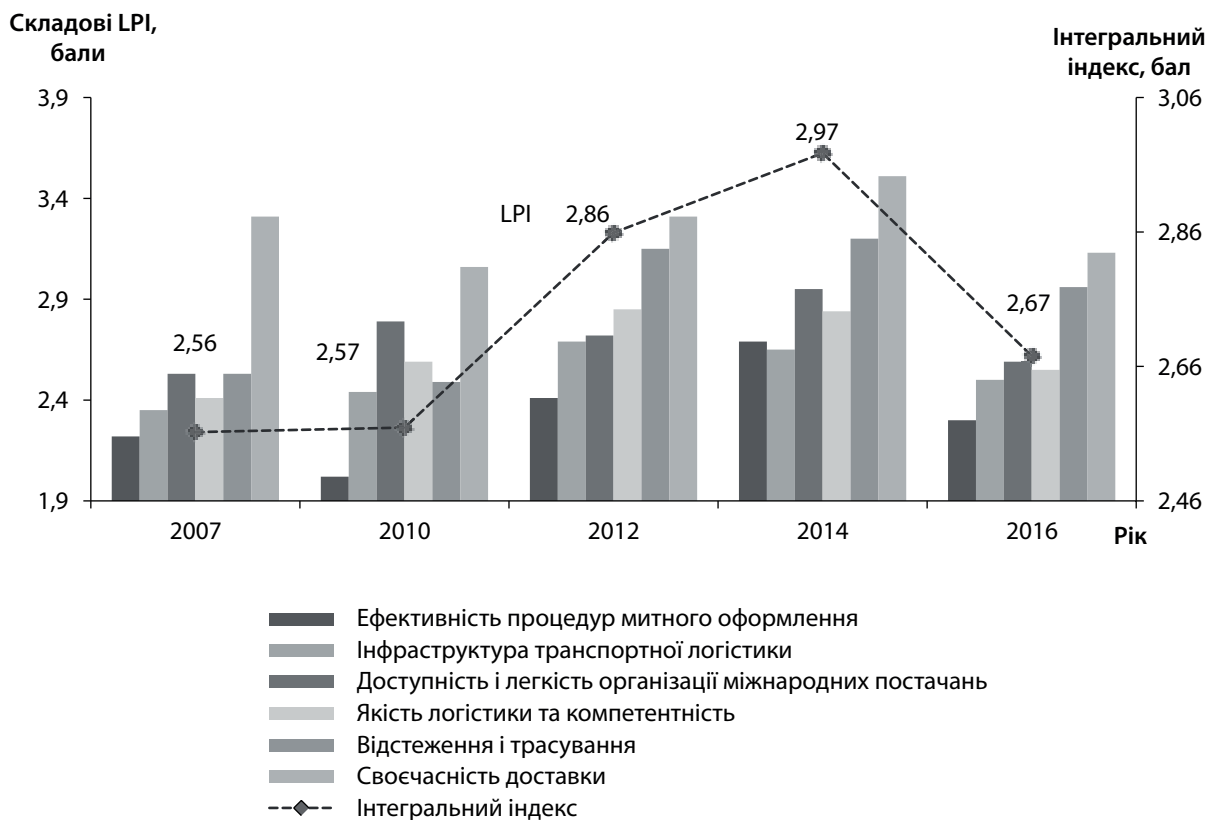


Рис. 2. Результати рейтингу МБРР за 2010–2016 рр. за оцінками складових (ліва шкала) та інтегральним показником (права шкала) індексу ефективності логістики в Україні

Джерело: складено за [1].

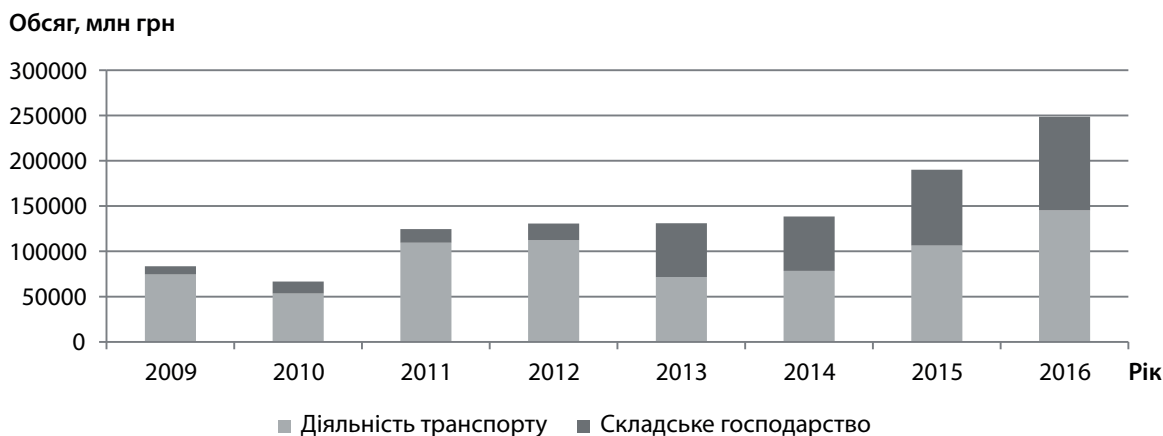


Рис. 3. Структура обсягу реалізованих послуг за видами економічної діяльності

Джерело: складено за [12].

у 2016 р. [12]. На сьогоднішній день ринок автотранспортних послуг в Україні представлений більше, ніж 126,6 тис. перевізників, задіяно понад 400 тис. транспортних засобів для перевезення вантажів та пасажирів; близько 62,4 тис. перевізників займаються вантажоперевезеннями та використовують у своїй роботі близько 219 тис. вантажних автомобілів.

У напрямі пасажирських перевезень зниження обсягів відправлень становлять 33,3%, найбільший спад мають автобусні перевезення – на 49,6%. Українці все більше обирають повітряний вид транспорту,

де обсяг перевезень зріс у 2,7 разу – з 3 до 8 млн осіб, а за 11 місяців 2017 р. досяг 9,8 млн осіб, що на 1,8 млн осіб більше проти 2016 р.

Незважаючи на скорочення обсягів експорту транспортних послуг із 72% у 2008 р. до 55,1% за I половину 2017 р., транспортна галузь володіє валютотворюючою здатністю, оскільки протягом періоду має позитивне сальдо. Так, у 2016 р. воно становило 2175,2 млн дол. США, коефіцієнт покриття експортом імпорту галузевих послуг склав 1,98 проти 1,93 за аналогічний період минулого року [12]. Попри те, що

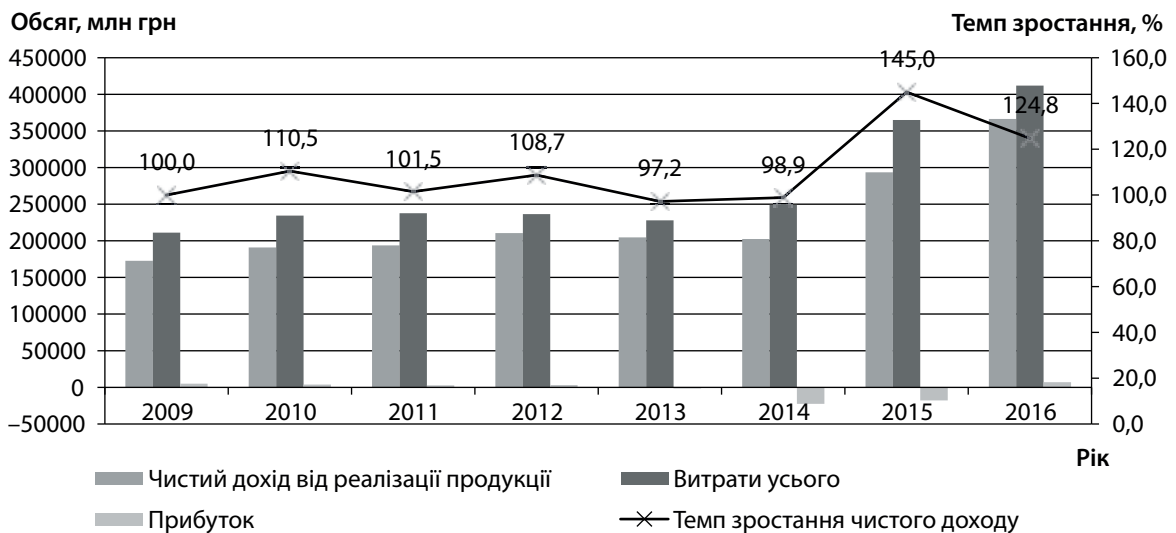


Рис. 4. Динамічні зміни чистого доходу, витрат та прибутку (ліва шкала) і темп зростання чистого доходу (права шкала) реалізації транспортних послуг України за 2009–2016 рр.

Джерело: складено за [12].

Таблиця 2

Структурні зміни перевезення вантажів та пасажирів за видами транспорту за 2009 р. – 11 місяців 2017 р.

Вид транспорту	Рік								
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	01–11. 2017
Перевезення вантажів, млн т									
Усього, у т. ч.:	1625	1727	1850	1801	1802	1623	1474	1543	579,7
залізничний	391	426	461	431	436	386	350	343	310,1
автомобільний	1069	1139	1227	1235	1236	1131	1021	1086	160,3
трубопровідний	155	152	153	127	125	100	97	107	103,8
Вантажооборот, млрд т/км									
Усього, у т. ч.:	395,7	411,1	437,9	405,9	393,3	353,6	334,7	344,2	313,1
залізничний	196,2	212,1	237,7	232,4	219,5	210,2	195,1	187,6	174,8
автомобільний	54,9	52,8	56,3	56,4	57,4	56,0	53,3	58,0	37,4
трубопровідний	141,9	137,0	136,5	111,5	111,4	81,8	80,7	94,4	96,7
Перевезення пасажирів, млн осіб									
Усього, у т. ч.:	7275	6517	6621	6455	6231	5902	5167	4854	4250,4
залізничний	426	427	408	407	404	389	390	389	152,3
авіаційний		6	7	8	8	6	6	8	9,8
автомобільний (автобуси)	4014	3726	3452	3321	3197	2913	2250	2025	1848,8
Пасажирооборот, млрд пас./км									
Усього, у т. ч.:	130	122,9	126,6	124,8	120,2	106,3	97,0	102,2	91,1
залізничний	48,3	46,7	47,1	45,8	45,5	35,9	35,4	36,8	25,7
авіаційний	9,0	10,9	13,8	14,3	12,2	11,6	11,4	15,5	18,8
автомобільний	55,2	49,4	48,6	47,7	46,1	42,6	34,6	34,6	32,4

Джерело: складено за [12].

автомобільний і залізничний транспорт є найбільш поширеним і масовим видом експорту, їх частка скоротилася майже вдвічі з 2009 р. і значно поступається трубопровідному, що складає понад 50,0% загального експорту транспортних послуг (табл. 3), частка екс-

порту повітряних послуг не зазнала значних коливань та утримується на рівні 16–17% [12].

За I півріччя 2017 р. експортно-імпортні операції українських транспортних послуг здійснювалися з партнерами із 213 країн світу [12]. Найбільше –

Структурні зміни в експорті транспортних послуг України за 2009 р. – I півріччя 2017 р., %

Вид транспорту*	Рік								I півріччя 2017 р.
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Усього, у т. ч.	79,8	84,4	83,5	80,9	81,4	79,3	78,1	81,4	83,7
залізничний	19,7	19,0	19,6	18,6	19,4	18,0	14,3	10,6	10,4
повітряний	17,6	15,1	16,6	17,7	16,1	17,6	16,2	16,7	16,3
трубопровідний	33,4	42,9	41,5	38,1	40,2	36,2	42,9	49,6	52,6
автомобільний	9,2	7,5	5,8	6,5	5,8	7,5	4,7	4,5	4,5

Примітка: * – до 2013 р. автотранспортні послуги як окремий вид експорту не виділялись, а входили до складу інших послуг.

Джерело: складено за [12].

32,9% транспортних послуг було надано до Росії (з яких понад 90,0% загального обсягу послуг становлять трубопровідні та до 10,0% – послуги залізничного транспорту) (рис. 5).

До облаштування транспортної інфраструктури висуваються високі вимоги з приведення її експлуатаційних характеристик до міжнародних стандартів, гармонізації правової бази, методів тарифного регулювання, транспортно-митних технологій тощо. Разом з тим основною проблемою реалізації експорту транспортних послуг на світовому ринку є невідповідність української транспортної системи до умов, що склалися на світовому ринку товарів і послуг та багатьох інших (рис. 6).

У результаті проведеного кореляційного аналізу чистого доходу та реалізації транспортних послуг України за 2009–2016 рр. і побудованого лінійного тренду модель GAP-аналіз розривів показника «Чистий дохід» у 2017 р. відповідає значенню прогнозного значення вихідного ряду $270,65 \pm 41,84$ млрд грн; у 2018 р. – $261,06 \pm 63,91$ млрд грн; у 2019 р. – $341,38 \pm 80,12$ млрд грн (рис. 7).

GAP-аналіз розривів показника «Реалізація» у 2017 р. відповідає значенню прогнозного значення

вихідного ряду $192,74 \pm 18,97$ млрд грн; у 2018 р. – $188,01 \pm 28,98$ млрд грн; у 2019 р. – $248,09 \pm 36,36$ млрд грн (рис. 8).

Сьогодні в розвинених країнах інтегрований маркетинг спонукає різноманітних перевізників до кооперації та інтеграції або їх стратегічного альянсу, що більш вигідно для як для перевізників, так і для клієнтів, з метою найкращого транспортного обслуговування вантажовласників «від дверей до дверей» і «точно в строк».

ВИСНОВКИ

Маючи розгалужену транспортну інфраструктуру та знаходячись на перехресті найважливіших напрямів світової торгівлі між Європою, Азією та іншими континентами, Україна має всі передумови для сталого розвитку транспортної галузі та сприятливі перспективи щодо посилення позицій транзитної держави як важливого фактора економічного розвитку, зміцнення гео-економічних і геополітичних позицій на світовій арені.

Правильно і вчасно прийняті стратегічні рішення грають сьогодні ключову роль в успішній діяльності організації та роблять вирішальний вплив на конку-

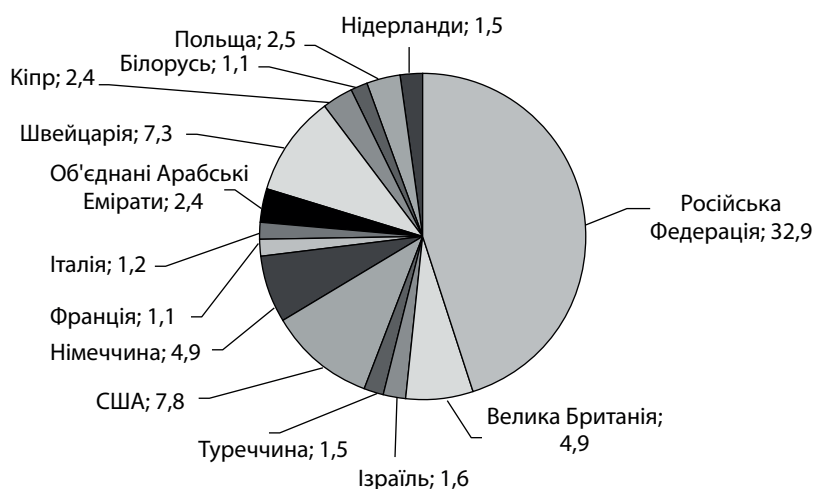



Рис. 5. Географічна структура транспортних послуг за I півріччя 2017 р., %

Джерело: побудовано за [12].



- недовикористання транзитного потенціалу України;
- невідповідність експортної транспортної інфраструктури потребам зовнішньої торгівлі;
- низька конкурентоспроможність українських перевізників на світовому ринку;
- відсутність комплексного макроекономічного підходу до реалізації великих мультимодальних проектів;
- недостатній рівень бюджетного фінансування транспортної інфраструктури;
- нерозвиненість конкурентного середовища при створенні та експлуатації інфраструктурних об'єктів;
- удорожчання паливно-мастильних матеріалів;
- нестабільність курсу грн до дол. США та євро;
- політична нестабільність в країні;
- економічний спад;
- геополітичні та економічні проблеми ускладнюють торгово-економічні відносини з Росією та країнами СНД;
- анексія Криму та втрата потужностей морських портів та ін.

Рис. 6. Проблеми України в реалізації транспортних послуг на світовий ринок

Джерело: побудовано за [14].

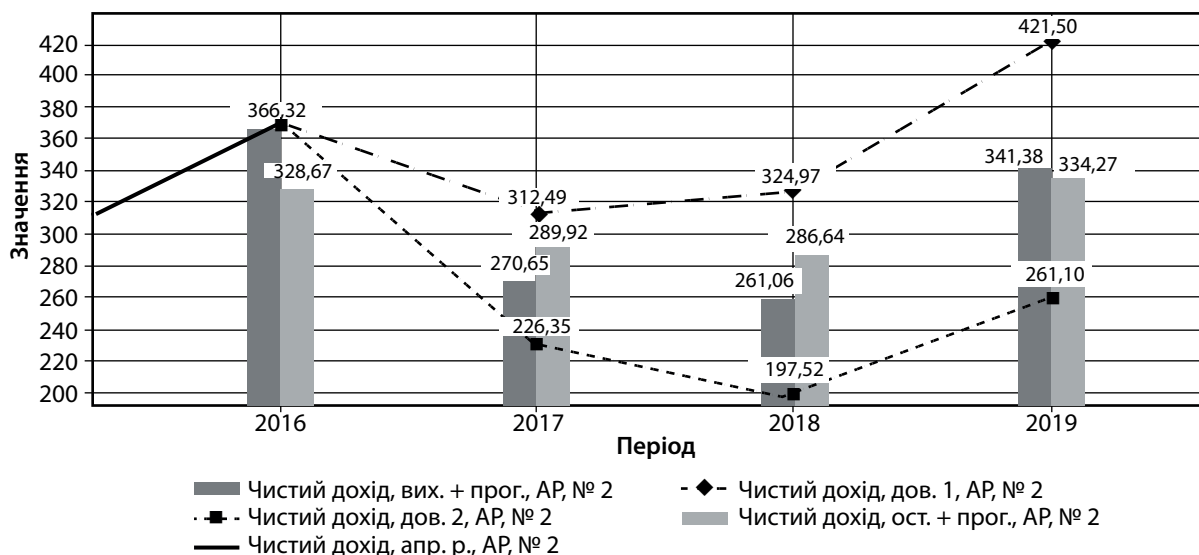


Рис. 7. GAP-аналіз розривів показника «Чистий дохід», млрд грн

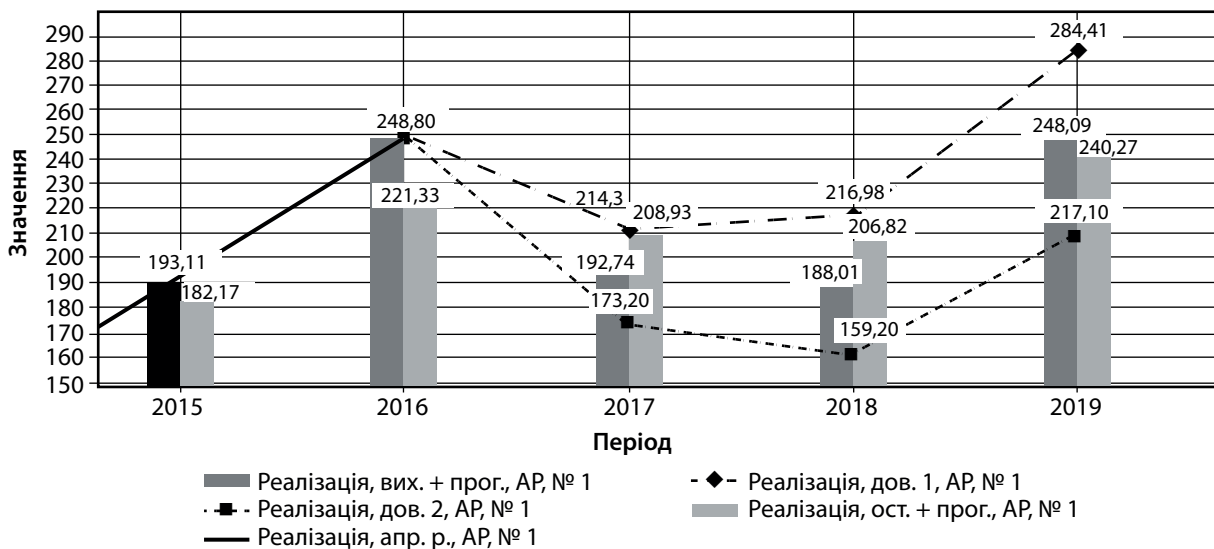


Рис. 8. GAP-аналіз розривів показника «Реалізація», млрд грн

рентоспроможність продукції як конкретного підприємства, так і економіки країни в цілому. Стратегічним напрямом співпраці в транспортній сфері є спільні дії на міжнародному просторі для реалізації вітчизняних транзитних переваг, насамперед у питаннях:

- ✦ посилення координації діяльності митниць в організації спільного огляду вантажів, спрощення процедур митного та інших видів контролю;
- ✦ розширення транспортного та митного співробітництва в розбудові транспортних коридорів для прискорення доставки вантажів та ефективнішого використання транспортної інфраструктури України;
- ✦ подовження транспортних коридорів територіями України до основних регіонів, де формуються експортні та транзитні вантажо потоки. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. The World Bank / Reports // Connecting to Compete 2007–2016. Trade Logistics in the Global Economy. URL: <https://lpi.worldbank.org/report>

2. **Гаджинский А. М.** Логистика : учебник для бакалавров. 21-е изд. М. : «Дашков и К°», 2013. 420 с.

3. **Горбенко О. В.** Логістика : навч. посіб. Київ : Знання, 2014. 315 с.

4. **Крикавський Є. В.** Логістика для економістів : підручник. Львів : Видавництво НУ «Львівська політехніка», 2004. 448 с.

5. **Мельников В. П., Схиртладзе А. Г., Антонюк А. К.** Логистика : учебник. М. : Юрайт, 2016. 287 с.

6. **Тюріна Н. М., Гой І. В., Бабій І. В.** Логістика : навч. посіб. Київ : Центр навчальної літератури, 2015. 392 с.

7. **Morgenstern O.** Noteon the Formulation of the Study of Logistics. New York, 1951. 75 p.

8. **Мішина С. В.** Економічна сутність поняття «логістика». *Коммунальное хозяйство городов. Сер. : Экономические науки.* 2006. № 71. С. 176–179.

9. **Бушер Д., Тиндол Г.** Эффективность логистики. М. : НИИМС, 2006. 262 с.

10. **Бауэрсокс Д. Дж., Клосс Д. Дж.** Логистика: интегрированная цепь поставок. М. : ЗАО Олимп-Бизнес, 2005. 640 с.

11. **Вордлоу Д. Л., Вуд Д. Ф., Джонсон Дж., Мерфи П. Р.-мл.** Современная логистика. М. : ИД «Вильямс», 2002. 624 с.

12. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>

13. **Рахман М. С., Черненко В. Р.** Інтеграція логістики та маркетингу в управлінні підприємством // Розвиток підприємства, бухгалтерського обліку та фінансів в умовах інтеграційних процесів : збірник матеріалів Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Київ, 10–11 листопада 2017 р.). Київ : ГО «Київський економічний науковий центр», 2017. Ч. 1. С. 70–73.

14. **Корнієнко В. В.** Стратегічне значення України в системі міжнародних транспортних потоків країн – учасниць СНД. *Альманах міжнародного експедитора.* 2007. № 1. С. 19–24.

REFERENCES

Bauersoks, D. Dzh., and Kloss, D. Dzh. *Logistika: integrirovannaya tsep postavok* [Logistics: an integrated supply chain]. Moscow: Olimp-Biznes, 2005.

Busher, D., and Tindol, G. *Effektivnost logistiki* [Efficiency of logistics]. Moscow: NIIMS, 2006.

Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. <http://www.ukrstat.gov.ua>

Gadzhinskiy, A. M. *Logistika* [Logistics]. Moscow: Dashkov i K°, 2013.

Horbenko, O. V. *Lohistyka* [Logistics]. Kyiv: Znannia, 2014.

Korniienko, V. V. "Stratehichne znachennia Ukrainy v systemi mizhnarodnykh transportnykh potokiv krain-uchasnyts SND" [Strategic significance of Ukraine in the system of international traffic flows of CIS countries]. *Almanakh mizhnarodnoho ekspedytora*, no. 1 (2007): 19-24.

Krykavskiy, Ye. V. *Lohistyka dlia ekonomistiv* [Logistics for economists]. Lviv: Vyd-vo Natsionalnoho universytetu «Lvivska politehnika», 2004.

Melnikov, V. P., Skhirtladze, A. G., and Antonyuk, A. K. *Logistika* [Logistics]. Moscow: Yurayt, 2016.

Mishyna, S. V. "Ekonomichna sutnist poniattia «lohistyka»" [The economic essence of the concept of "logistics"]. *Kommunalnoye khozyaystvo gorodov. Seriya : Ekonomicheskiye nauki*, no. 71 (2006): 176-179.

Morgenstern, O. *Noteon the Formulation of the Study of Logistics*. New York, 1951.

Rakhman, M. S., and Chernenko, V. R. "Intehratsiia lohistyky ta marketynhu v upravlinni pidpriemstvom" [Integration of logistics and marketing in the management of the enterprise]. *Rozvytok pidpriemnytstva, bukhhalterskoho obliku ta finansiv v umovakh intehratsiinykh protsesiv*. Part 1. Kyiv: HO «Kyivskiy ekonomichnyi naukovyi tsentr», 2017. 70-73.

"The World Bank / Reports". Connecting to Compete 2007-2016. Trade Logistics in the Global Economy. <https://lpi.worldbank.org/report>

Tiurina, N. M., Hoi, I. V., and Babii, I. V. *Lohistyka* [Logistics]. Kyiv: Tsentr uchbovoi literatury, 2015.

Vordlou, D. L. et al. *Sovremennaya logistika* [Modern logistics]. Moscow: Vilyams, 2002.