

УДК 339.9:339.92(477)

Н.Г. МІЦЕНКО,

*кандидат економічних наук, доцент
Львівської комерційної академії*

І.П. МІЩУК,

*кандидат економічних наук, доцент
Львівської комерційної академії*

ЛОГІСТИКА ЯК ІНСТРУМЕНТ ІНТЕГРАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ ДО СИСТЕМИ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА

Пропонується імплементація учасниками зовнішньоекономічної діяльності ідей логістики для організації руху матеріальних потоків як інструмента формування інтеграційних зв'язків у сфері міжнародної торгівлі України, визначаються заходи з формування глобальних систем логістики в контексті транскордонного співробітництва України.

Ключові слова: *транскордонне співробітництво, міжнародна торгівля, інтеграція, логістика, рух матеріальних потоків.*

Актуальність. Зумовлений зростанням продуктивних сил, підвищенням рівня усупільнення виробництва та науково-технічною революцією об'єктивний процес розвитку глибоких, стійких взаємозв'язків та поділу праці між національними господарствами та створення міжнародних господарських комплексів визначається як економічна інтеграція. Економічна інтеграція є формою інтернаціоналізації господарської діяльності (виробництва), зближення та поглиблення взаємодії національних економік, основними ознаками якої є взаємопроникнення і переплетення національних виробничих процесів; структурні зміни в економіці країн-учасниць; необхідність і цілеспрямоване регулювання інтеграційних процесів. Особливої уваги потребують інтеграційні процеси у сфері міжнародної торгівлі України, яка розвивається найбільш динамічно і чинить значний вплив на стан національного споживчого ринку, вирішення соціальних проблем суспільства.

Огляд літератури. Постановка загальної проблеми. Традиційно українські та зарубіжні вчені І. Багрова, І. Бураковський, В. Власик, І. Герчикова, О. Гетьман, І. Дахно, О. Дегтярева, А. Мокій, Г. Овчинников, Ю. Полякова, Н. Редіна, В. Рибалкін, Л. Яремко та інші розглядають економічну інтеграцію на макро-рівні як «...найкращий спосіб реалізації національних інтересів, побудови економічно розвинутої і демократичної держави, зміцнення позицій у світовій системі міжнародних відносин, ... шлях модернізації економіки, подолання технологічної відсталості, залучення іноземних інвестицій і новітніх технологій, створення нових робочих місць, підвищення конкурентної спроможності вітчизняного товаровиробника, вихід на світові ринки, насамперед на ринок ЄС» [1, С. 32–36]. Власне, на досягнення цих цілей спрямовані основні зусилля органів державної влади, відображені у законодавчих та нормативних документах, перш за все – у визначеній Президентом України Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу [2].

Разом з тим саме поняття інтеграції (як поєднання окремих частин в єдине ціле) в науковій літературі трактується у широкому розумінні: як посилення економічних і виробничих зв'язків між різними країнами, окремими сферами

і суміжними галузями, а також між різними підприємствами, організаціями та іншими суб'єктами ринку. В цьому сенсі інтеграція означає організаційне поєднання технологічно пов'язаних між собою різнорідних видів діяльності з притаманними їм функціями з метою виробництва кінцевого продукту і доведення його до споживача та досягнення на цій основі вищих економічних результатів. При цьому процес інтеграції може відбуватися не лише на мега-, макро- чи мезорегіональному рівні, але й на рівні національної економіки (взаємодіючі сектори кількох регіональних комплексів в межах країни), окремого регіону (комплекс взаємодіючих суб'єктів господарювання в певному регіоні в межах однієї країни), в межах сукупності господарюючих суб'єктів (наприклад, т. зв. кластерів) чи навіть однієї мікроекономічної одиниці (фази виробничого процесу). В зв'язку з цим питання розвитку інтеграційних процесів, їх суті, змісту, форм та інструментів реалізації, на наш погляд, потребують певного уточнення.

Мета і завдання. Метою статті є розгляд стану розвитку інтеграційних процесів у сфері міжнародної торгівлі на прикладі транскордонного співробітництва України та Польщі та аналіз можливостей і напрямів застосування ідей логістики для їх активізації. Для досягнення мети поставлено завдання:

- виявити фактори, які обумовлюють динаміку міжнародної торгівлі;
- дослідити тенденції розвитку зовнішньої торгівлі України та визначити місце в ній Польщі як одного з найголовніших партнерів у транскордонному співробітництві;
- порівняти показники розвитку імпорту та експорту товарів підприємств Львівщини із середніми по Україні; ідентифікувати при цьому перешкоди і проблеми;
- обґрунтувати необхідність використання логістичних підходів до організації руху матеріальних потоків у сфері зовнішньої торгівлі та формування на інтеграційних засадах глобальних логістичних систем.

Основна частина. Однією з основних тенденцій розвитку сучасної економіки є глобалізація, яка відображає процес обміну товарами, послугами, капіталом та робочою силою, що виходить за межі державних кордонів, і з 60-х рр. ХХ ст. набуває форм постійного й неухильно зростаючого міжнародного переплетіння національних економік. Глобалізація відображає, з одного боку, глобалізацію ринків збуту готової продукції, виробництва, постачання матеріальних ресурсів, робочої сили, капіталу, які є характерними для великих транснаціональних корпорацій і фінансово-промислових груп, а з іншого – створення і розвиток глобальних міждержавних транспортних, телекомунікаційних, дистрибутивних та подібних економічних систем.

Стійке зростання процесів глобалізації та міжнародної торгівлі обумовлене впливом таких основних факторів, як:

- розвиток міжнародного поділу праці та інтернаціоналізація виробництва;
- розвиток НТР як чинника оновлення основного капіталу, створення нових та активізації існуючих галузей економіки;
- активна діяльність транснаціональних корпорацій;
- регулювання міжнародної торгівлі в межах СОТ;
- лібералізація міжнародної торгівлі, відміна кількісних обмежень імпорту і суттєве зниження митних зборів, утворення вільних економічних зон;
- розвиток процесів торговельно-економічної інтеграції (усунення регіональних бар'єрів, формування спільних ринків, зон вільної торгівлі);
- поява «нових індустріальних країн» з моделлю економіки, орієнтованої на зовнішній ринок.

Серед країн, які прагнуть стати активними учасниками глобалізації та економічної інтеграції, перебуває й Україна. Реформування економіки України на ринкових засадах привело до виникнення значної кількості підприємств приватної, колективної власності, спільних підприємств, дрібного і середнього біз-

несу, індивідуальних підприємців, більша частина яких здійснює свою діяльність у сфері товарного обігу. Результатом цього стало загострення конкуренції в торгівлі (на середньо-, дрібнооптовому і роздрібному рівні), в банківській і транспортно-експедиційній діяльності, у сфері послуг.

Поява великої кількості комерційно-торговельних, транспортних, експедиторських, складських, інформаційних та інших фірм-посередників (особливо в операціях фізичного розподілу продукції) обумовила ускладнення ринкових взаємовідносин як між ними, так і між виробниками, постачальниками сировини, матеріалів, обладнання, тари, інших матеріальних ресурсів, торговельними посередниками, які реалізують готову продукцію, і споживачами товарів та послуг. При цьому для розширення ринків збуту продукції або ж нарощування обсягів товарних ресурсів українські підприємства активно розвивають зовнішньоекономічну діяльність шляхом експорту та (або) імпорту товарів та послуг. Так, як видно з табл. 1, лише у 2000–2008 рр. обсяги експорту товарів підприємствами України зросли майже у 4,6 раза, обсяги імпорту – більше, як у 6,1 раза. При цьому одним з важливих партнерів України у зовнішній торгівлі була і є в цей час Польща, обсяги експорту товарів з України до якої у 2010 р. склали 3,48% від загальнодержавних та 4,59% – від імпорту. При цьому темпи розвитку як експорту, так і імпорту товарів між Україною та Польщею, значно перевищують відповідні середні показники розвитку зовнішньої торгівлі загалом по Україні.

Таблиця 1

Розвиток зовнішньої торгівлі України товарами у 2000–2010 рр.*

Показники	Обсяги ЗЕД, млн. дол. США					2010 р. у % до	
	2000 р.	2005 р.	2008 р.	2009 р.	2010 р.	2000 р.	2009 р.
Експорт всього	14572,5	34228,4	66967,3	39695,7	51405,2	3,53 р.	129,5
в т.ч. Польща	417,9	1010,4	2338,3	1208,0	1787,2	4,28 р.	147,9
Частка, %	2,87	2,95	3,49	3,04	3,48	+0,61	+0,44
Імпорт всього	13956,0	36136,3	85535,3	45433,1	60742,2	4,35 р.	133,7
в т.ч. Польща	312,5	1405,9	4280,3	2170,3	2788,8	8,92 р.	128,5
Частка, %	2,24	3,89	5,00	4,78	4,59	+2,35	-0,19

*Розраховано за [3, С. 252–253].

Разом з тим внаслідок фінансової кризи і негативних економічних процесів розвиток зовнішньої торгівлі України загалом і, з Польщею, які її супроводжують, зокрема одним з найближчих географічних сусідів, суттєво загальмувався, про що свідчать показники табл. 1 за 2009 р. Як видно, у 2009 р. обсяги експорту товарів з України скоротилися порівняно з 2008 р. на 40,7%, обсяги імпорту – на 46,9%; обсяги торгівлі підприємств України з Польщею при цьому скоротилися по експорту товарів – на 48,3%, а по імпорту товарів – на 49,3%. Натомість у 2010 р. відбулося поживлення зовнішньої торгівлі України – обсяги експорту порівняно з 2009 р. зросли на 29,5%, а імпорту – на 33,7%.

Негативні тенденції у розвитку зовнішньої торгівлі України з Польщею значною мірою обумовлені, на наш погляд, недостатньою активністю у розвитку транскордонного співробітництва в кризовий період окремих українських регіонів, зокрема Львівської області. Як видно з табл. 2, володіючи найбільш вигідним відносно Польщі географічним положенням, Львівська область у 2010 р. забезпечувала експорт товарів в обсягах, менших за середній показник за регіонами, на 48,8%, а її частка в загальному обсязі експорту складала лише 1,9%; в обсягах імпорту товарів частка Львівської області у 2010 р. становила 3,3%, а обсяги імпорту товарів відносно середнього за регіонами показника були менше на 9,9%.

Таблиця 2

Обсяги експорту-імпорту товарів підприємствами України та Львівської області у 2010 р.*

Показники	Кількість підприємств, од.	Частка у загальній кількості, %	Вартість, млн дол. США	Частка у загальному обсязі, %	Обсяги в середньому на одне підприємство, млн дол. США
Експорт					
Україна всього	13459	100,0	51405,2	100,0	2,949
в середньому на регіон	498	3,7	1903,9	3,7	x
Львівська обл.	769	5,7	974,3	1,9	1,267
до середнього показника за регіонами, %	154,4	x	51,2	x	43,0
Імпорт					
Україна всього	21490	100,0	60742,2	100,0	2,827
в середньому на регіон	796	3,7	2249,7	3,7	x
Львівська обл.	1407	6,5	2028,0	3,3	1,441
до середнього показника за регіонами, %	176,8	x	90,1	x	51,0

*Розраховано за [3, С. 257].

При цьому слід зазначити, що експорт товарів у 2010 р. здійснювали 769 підприємств Львівської області, що на 54,4% більше, ніж в середньому за регіонами України, а імпорт – 1407 підприємств, що на 76,8% більше, ніж в середньому за регіонами України. Проте, аналізуючи обсяги зовнішньоторговельних операцій підприємств Львівщини, ми виявили, що в середньому підприємства Львівщини експортували товарів на 57,0% менше, ніж загалом українські учасники ЗЕД, а імпортували – на 49,0% менше, ніж підприємства України загалом. Інакше кажучи, середня інтенсивність товарних потоків у сфері ЗЕД, які формувались за участю підприємств Львівщини у 2010 р., практично була вдвічі меншою, ніж загалом по Україні; у свою чергу, менші обсяги експорту-імпорту товарів закономірно ведуть до зростання в кінцевій ціні товарів частки транспортних, логістичних та адміністративних витрат і, як наслідок – до втрати конкурентоспроможності цих товарів на ринку.

Перспективи вирішення цієї проблеми в умовах продовження процесів ринкових трансформацій в Україні, на наш погляд, мають бути пов'язані з подоланням наслідків фінансової та економічної кризи і забезпеченням сталого економічного зростання, регіоналізацією економіки та розвитком транскордонного співробітництва, прискореним впровадженням сучасних індустріальних технологій у сферах виробництва та товарного обігу, інтенсивним використанням ідей, принципів, інструментарію логістики для формування сучасної інфраструктури, спроможної забезпечити активізацію зовнішньоекономічної діяльності українських підприємств (насамперед у прикордонних регіонах, зокрема з Польщею) і активізацію інтеграційних процесів із суб'єктами господарювання сусідніх країн завдяки дерегулюванню транспорту і розвитку логістичної інфраструктури.

Перехід підприємницької діяльності від її спеціалізації в межах окремих країн і регіонів до мультиорганізованого світового ринкового господарства щодо України та Польщі має передбачати створення стійких макрологістичних систем, які пов'язують бізнес-формування цих країн на основі поділу праці, парт-

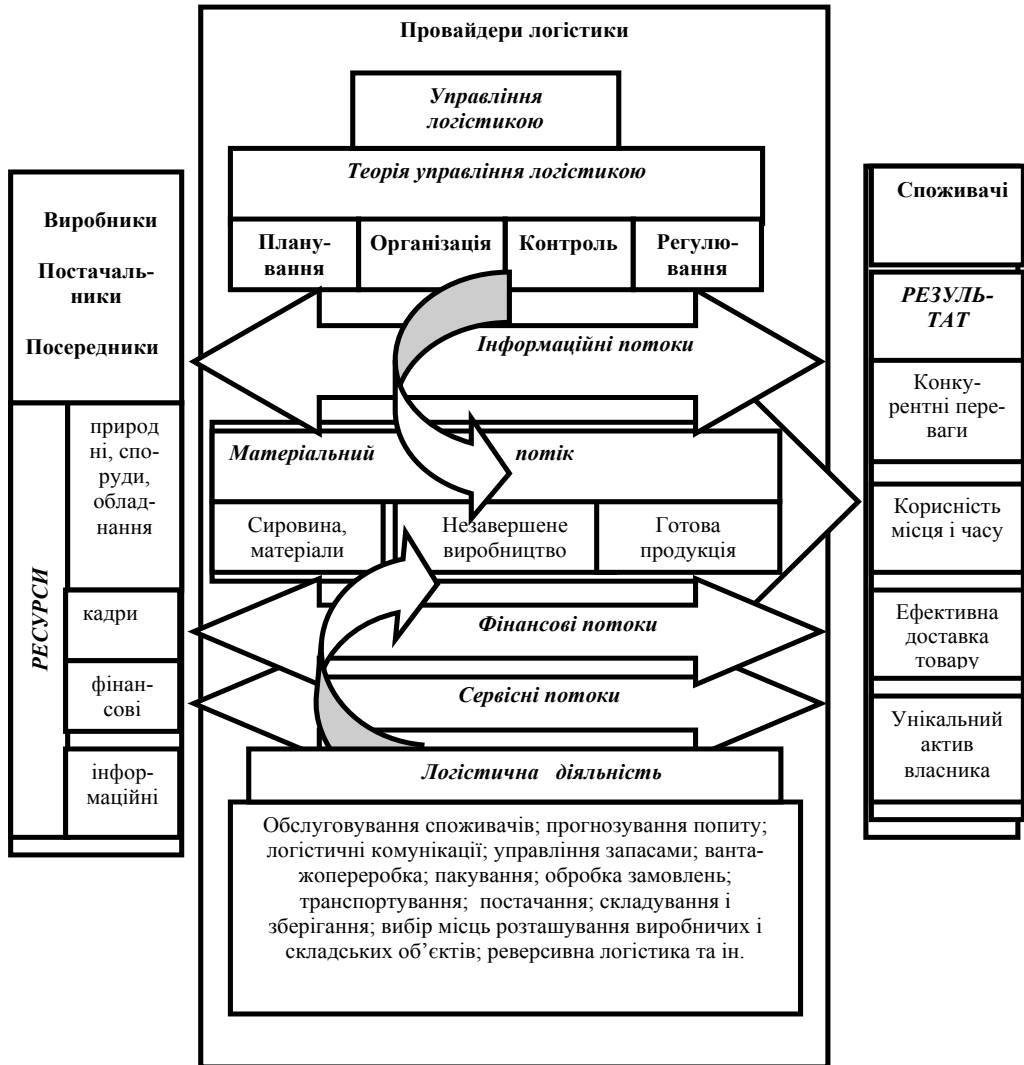
нерства і кооперування у формі договорів, угод, спільних планів, що підтримуються на міждержавному рівні.

Необхідність застосування концепції та інструментарію логістики в міжнародній торгівлі обумовлюється значними і динамічно зростаючими обсягами зовнішньоекономічної діяльності в нашій країні та об'єктивною потребою інтеграції економіки України в світову економічну спільноту. Як показує практичний досвід, операції з організації та реалізації товарних потоків на світовому ринку є більш дорогими і складними, ніж аналогічні операції, виконувані на національному ринку в сфері внутрішньої торгівлі. Так, за експертними даними, витрати на переміщення матеріальних потоків у сфері міжнародного обміну складають до 25-35% від вартості продажу експортно-імпоротної продукції, в той час, як подібні витрати на внутрішньому ринку не перевищують 8-10% від вартості товарів, призначених для відвантажування [4, С. 20]. Враховуючи, що широке застосування методів логістики дозволяє скоротити час руху товарів на 25-30% і знизити рівень запасів товарів у їх споживачів на 30-50% [5, С. 5], можна очікувати, що використання логістики в міжнародній торгівлі між Україною та Польщею сприятиме значному підвищенню ефективності зовнішньоторговельної діяльності суб'єктів економіки обох країн.

Рух матеріального потоку в глобальних макрологістичних системах охоплює джерела сировини, виробничі підприємства, розподільчі центри (кожен з яких може бути джерелом зародження такого потоку), а також кінцевих споживачів, джерела сировини, виробничі підприємства, розподільчі центри, які виступають як пункти його погашення у логістичних ланцюгах. При цьому учасниками створених логістичних ланцюгів та логістичних систем виступають суб'єкти господарювання, що здійснюють свою діяльність на території різних країн. Окремі суб'єкти зовнішньоторговельної діяльності в процесі своєї взаємодії встановлюють господарські зв'язки, формуючи тим самим логістичні ланцюги, які, крім постачальника і одержувача ресурсів (продукції, товарів), включають також торговельних та (або) зовнішньоторговельних посередників, транспортні (транспортно-експедиційні) та страхові компанії, кредитно-фінансові установи тощо; кінцевими споживачами імпортованих та (або) призначених для експорту товарів є окремі громадяни (домашні господарства), які, хоча і не вважаються ланками логістичних ланцюгів у сфері міжнародної торгівлі, але опосередковано впливають на напрямки руху, обсяги та асортиментний склад зовнішньоторговельних потоків. Тому результатом взаємодії вищезазначених суб'єктів господарювання має стати формування ефективної в економічному і техніко-технологічному аспекті системи просування матеріальних (товарних) ресурсів та готової продукції у сфері логістики, основні елементи якої в принциповому плані відображені на рис. 1.

Під експортними та імпортованими товарними потоками (які в своїй сукупності утворюють зовнішньоторговельні товарні потоки), потрібно розглядати упорядковану множину товарно-матеріальних та (або) товарно-нематеріальних цінностей, які структурно взаємопов'язані між собою і сприймаються як єдине ціле та в процесі свого руху від постачальника до отримувача хоча б один раз перетинають державний митний кордон. Сутність логістичного підходу до управління експортно-імпортованими потоковими процесами у таких економічних системах полягає, перш за все, у створенні відповідної системи митно-тарифного і нетарифного регулювання, яка б забезпечувала мінімізацію часових і фінансових витрат на проходження товарними потоками митних кордонів суміжних держав і дозволяла узгодити економічні інтереси всіх суб'єктів зовнішньоторговельної сфери.

Як показує досвід економічно розвинутих країн, створення і використання заснованої на ідеях логістики системи управління дозволяє не лише захистити державні інтереси у сфері міжнародного товарообміну, але й узгоджувати їх з інтересами окремих учасників ЗЕД та особистими інтересами громадян, які є



Розроблено на основі [6, С. 3].

Рис. 1. Сфера логістики (принципова схема)

потенційними та (або) реальними споживачами імпорتنних та експортних товарів. Так, з точки зору окремих громадян, які є потенційними споживачами як експортованих, так і імпортованих товарів, використання логістичного підходу в процесах організації та регулювання зовнішньоторговельних товарних потоків має сприяти захисту їх особистих інтересів: вони, як правило, зацікавлені в зниженні ціни імпортованих товарів, в наданні гарантій їх якості та корисності, в наявності на ринку необхідного асортименту і достатніх обсягів вітчизняних та імпорتنних товарів.

Для учасників зовнішньоекономічної діяльності (експортерів, імпортерів, транспортних компаній, митних і зовнішньоторговельних посередників) використання логістичного підходу має не лише привести до прискорення процедур митного оформлення товарів та оптимізації їх фінансових витрат, пов'язаних з

виконанням вказаних митних процедур, але, завдяки обумовленому використанню логістичного підходу збільшенню розмірів експортно-імпорتنих товарних потоків, забезпечити зростання обсягів їх діяльності і, відповідно, доходів від її здійснення.

Фізичне переміщення експортних або імпорتنих товарних потоків може здійснюватися як прямими каналами товаропросування, так і опосередкованими каналами за участю різноманітних посередників (які можуть реалізовуватися за найрізноманітнішими схемами); при цьому експортерами та імпортерами товарів можуть виступати як безпосередні продавці і покупці товарів, так і зовнішньоторговельні посередники, які діють від свого імені або за дорученням експортерів та імпортерів.

Перспективи розвитку глобальних логістичних систем в контексті транскордонного співробітництва України та Польщі пов'язані, перш за все, з можливим збільшенням віддачі капіталу, нижчими тарифами логістичних посередників, кращими фінансовими умовами, використанням можливостей підвищення якості сервісу під час фізичного здійснення процесів товаро- та ресурсопросування і управління ними, зниженням логістичних витрат (зокрема на транспортування та управління запасами) за рахунок зняття митних, тарифних, податкових та інших бар'єрів, раціоналізації вантажопотоків, створення мережі логістичних центрів, формування торговельної, транспортної та телекомунікаційної інфраструктури. У цьому плані важливо відзначити необхідність розбудови транспортних і складських мереж як ключових елементів логістичної інфраструктури, що в цей час на території України, за експертними оцінками, суттєво відстає від потреб організації процесів товарного обігу. Так, відповідно до затвердженої Кабінетом Міністрів України Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів через територію України [7], зокрема Львівського регіону, було передбачено організацію транспортних коридорів № 3, 5 і 9 у залізничному та автомобільному сполученні до 2005 р.; проте фактично виконання цієї Програми, а також Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 рр. [8] щодо автомобільних доріг через відсутність фінансування було зірвано і зараз реальні роботи продовжуються лише на тих шляхах, які визначені в межах підготовки до Євро-2012. В той же час потреби розвитку бізнесу вимагають створення не лише транспортних коридорів для магістральних перевезень торговельних вантажів, але й мережі якісних доріг для здійснення автомобільним транспортом традиційних перевезень в системах дистрибуції продукції.

Характерною рисою систем глобальної логістики є зменшення кількості посередників та перевізників: як правило, підприємства-учасники ЗЕД намагаються користуватися послугами одного перевізника, який при змішаних перевезеннях несе перед отримувачем партії вантажу відповідальність за доручений вантаж і здійснює перевезення за єдиним перевізним документом (наскрізним коносаментом, залізнично-автомобільною накладною тощо). Необхідною умовою для цього є вирішення низки правових, організаційних, технічних та інших питань (в т.ч. спрощення чи скасування зайвих митних формальностей, впровадження нових інформаційних технологій, систем контролю місця знаходження транспортних засобів) в процесі приєднання України до єдиного європейського економічного простору.

Важливою умовою організації ефективного ресурсо- та товаропросування є наявність достатньої за потужностями та рівнем технічного розвитку мережі складів та логістичних центрів. Провідні експерти у сфері логістики, зокрема М. Григорак, неодноразово вказували на недостатність потужностей складського господарства в Україні, його технічну відсталість та непропорційність територіального розташування, а відтак – невідповідність потребам зарубіжних компаній-імпортерів. Разом з тим зазначені проблеми стосуються і діяльності

компаній, що займаються експортом продукції (ресурсів, товарів), для яких потрібні такі складські комплекси, які були б спроможними акумулювати дрібні за розмірами та вузькі за асортиментом партії, формувати для відправки укрупнені партії вантажів і забезпечувати подальше проходження ними митних процедур та транспортування за кордон з меншими витратами часу і коштів. Це особливо важливо для тих учасників ЗЕД, які здійснюють міжнародну торгівлю з недостатньо великими параметрами матеріальних потоків (характерним прикладом таких учасників ЗЕД, як видно з табл. 2, є підприємства Львівщини). Тому для України в контексті транскордонного співробітництва, в т. ч. з Польщею, важливо не просто забезпечити розвиток складського господарства шляхом будівництва складів міжнародного рівня (класу „А»), створення механізованих складів і запровадження на них сучасних технологій з різним рівнем комплектації, застосування інформаційних систем контролю та управління складської вантажопереробки, але й прискореними темпами формувати регіональні складські мережі. При цьому процедури формування регіональних складських мереж мають базуватися на аналізі наявних та перспективних товаропотоків та прогнозуванні їх обсягів, визначенні обсягів закупівель та збуту відповідних матеріальних ресурсів, продукції, товарів, плануванні шляхом економіко-математичного моделювання потреб регіонів у складських потужностях, розробці програми розташування складської мережі в регіонах.

Провідну роль у формуванні логістичної інфраструктури, зокрема – транспортної, складської, інформаційної, на наш погляд, мають відігравати органи управління на місцях, насамперед місцеві держадміністрації, завданням яких має бути ініціювання процесів організації регіональних логістичних систем [9, С. 560], пошук та залучення ефективних інвесторів, створення сприятливих умов для реалізації відповідних проектів, зокрема шляхом виділення земельних ділянок, надання певних преференцій тощо.

Разом з тим розвиток логістичних систем не має покладатися лише на органи державного та місцевого управління. Навпаки, у цій сфері потрібна зацікавленість та активна участь існуючих та потенційних учасників зовнішньоторговельних процесів. Оскільки впровадження сучасних систем глобальної логістики є одним із стратегічних шляхів підвищення конкурентоспроможності кожного з задіяних у ЗЕД вітчизняних суб'єктів бізнесу, то в умовах конкретної компанії застосування ідей та принципів глобалізації потребує забезпечення високого рівня координації відділів логістики, маркетингу, закупівель і реалізації концепції глобальної логістики. Це, в свою чергу, потребує пошуку нових форм менеджменту, маркетингу, відносин координації та інтеграції партнерів по бізнесу. Актуальними завданнями в зв'язку з цим є встановлення раціональних зв'язків між посередниками, розробка методів оцінки ефективності таких зв'язків, мінімізація кількості трансакційних операцій і відповідних логістичних витрат, що може бути успішно реалізовано в глобальних логістичних системах різного рівня.

Висновки. Формування глобальних логістичних систем, спрямованих на найбільш повне задоволення загального попиту споживачів як на регіональному, так і на загальнодержавному рівнях, дозволить в сучасних умовах вийти на найпродуктивніші варіанти та форми організованих товарних ринків, забезпечити більш ефективне використання національних ресурсів (сировинних, енергетичних, фінансових, трудових), створити умови для активізації зовнішньоекономічної діяльності українських та польських підприємств та сприяти розвитку інтеграційних процесів.

Список використаної літератури

1. Бураковський І. Україна і Європейська інтеграція / І. Бураковський, Г. Немира, О. Павлюк // Економіка України. – 2000. – № 4. – С. 32–36.

2. України. Президент. Указ. Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу (із змінами, внесеними згідно з Указом Президента № 587/2000 від 12.04.2000) // Урядовий кур'єр. – 2000. – 16 липня.
3. Статистичний щорічник України за 2010 рік / Держкомстат України; за ред. О.Г. Осауленка. – К.: Август Трейд, 2011. – 560 С.
4. Аникин Б.А. Логистика: учебник для вузов / Б.А. Аникин, В.В. Дыбская, А.А. Колобов и др.; под ред. проф. Б.А. Аникина. – Изд. 3-е, перераб., доп. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 368 с.
5. Гордон М.П. Логистика товародвижения / М.П. Гордон, С.Б. Карнаухов. – М.: Центр экономики и маркетинга, 1998. – 168 с.
6. Сток Дж.Р. Стратегическое управление логистикой / Дж.Р. Сток, Д.М. Ламберт.; пер. с 4-го англ. изд. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 797 с.
7. Україна. Кабінет Міністрів. Постанова. Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні : від 20 березня 1998 р. № 346.
8. Україна. Кабінет Міністрів. Постанова. Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки : від 12 квітня 2006 р. № 496.
9. Герасимчук З.В. Стратегічні пріоритети розвитку регіональних логістичних систем / З.В. Герасимчук // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». – Логістика. – 2010. – № 690. – С. 557–564.

Предлагается имплементация участниками внешнеэкономической деятельности идей логистики для организации движения материальных потоков как инструмента формирования интеграционных связей в сфере международной торговли Украины, определяются мероприятия по формированию глобальных систем логистики в контексте трансграничного сотрудничества Украины.

Ключевые слова: *трансграничное сотрудничество, международная торговля, интеграция, логистика, движение материальных потоков*

It is proposed the implementation of logistics ideas by participants of foreign economic activity for the movement of material flows as a tool for the formation of integration relations in international trade of Ukraine, determined formation actions for global logistics systems in the context of cross-border cooperation of Ukraine.

Key words: *cross-border cooperation, international trade, integration, logistics, movement of material flows.*

Надійшло до редакції 5.04.2012.