



UDC 332:656

Olena Bilovodska

PhD (Economics), Associate Professor,
Sumy State University
2 Rymtsky-Korsakov Str., Sumy, 40007, Ukraine
alenaabel79@gmail.com

**Olena Gryshchenko**

PhD (Economics), Senior Lecturer,
Sumy State University
2 Rymtsky-Korsakov Str., Sumy, 40007, Ukraine
elena.gryshchenko@gmail.com

**Liubov Syhyda**

PhD (Economics), Assistant Professor,
Sumy State University
2 Rymtsky-Korsakov Str., Sumy, 40007, Ukraine
liubov.syh@gmail.com

Specific features of regional logistics potential consideration in the process of the enterprise distribution system development

Abstract

Introduction. Nowadays, it is important for any region to define its place among other regions and to position itself if it wants to provide sustainable and long-term development. Therefore, in the context of the changing external environment, regions have to maintain their own competitiveness. One of the most important factors which determines competitiveness is the level of the region's logistics potential. This is due to the fact that sufficient and good logistics contributes to the region's integration into the global supply chain. Also, a study of the region's logistics potential allows not only to determine the direction of its further development, but also can help managers to make decisions in terms of the development of the enterprise distribution system.

The *purpose* of the article is to determine the development of the enterprise distribution system as part of the enterprise's supply chain based on its regional logistics potential.

Results. Using the Logistics Performance Index (LPI), the authors have analysed the logistics potential of Ukraine. It was defined that Ukraine was ranked 61st among 160 countries in the 2014 survey, which was the best result among the post-Soviet countries. Nevertheless, Ukraine is among the countries with a value of LPI below the average. Thus, it is necessary to improve the efficiency of customs and border management, the quality of trade and transport infrastructure and the professionalism and quality of logistics services. The authors have formulated the essence of logistics potential. It is suggested to identify elements of the regional logistics potential, such as transport potential, storage potential, transit potential, human resources potential, customers and sales potential, marketing and services potential, advantages of the economic and geographic position, as well as the dimensional potential. Based on the proposed structure of the regional logistics, the logistics potential of Sumy region of Ukraine has been evaluated. The procedure for the development of the enterprise's distribution system was proposed based on the regional logistics potential.

Conclusions. In the modern conditions, it is important for regions to form additional competitive advantages. Today it becomes clear that regional logistics potential can be one of such advantages. A sufficient level of regional logistics potential allows not only developing the competitive advantage region's competitive status in the future, but also helps enterprises to develop distribution systems that fully meet the requirements of the region.

Keywords: Logistics Potential; Distribution; Region; Marketing Channel; Efficiency of Logistics; Competitive Advantage; Enterprise

JEL Classification: D30; M31; R10

DOI: <https://doi.org/10.21003/ea.V160-21>

Біловодська О. А.

кандидат економічних наук, доцент, кафедра маркетингу та управління інноваційною діяльністю,
Сумський державний університет, Суми, Україна

Грищенко О. Ф.

кандидат економічних наук, старший викладач, кафедра маркетингу та управління інноваційною діяльністю,
Сумський державний університет, Суми, Україна

Сигида Л. О.

кандидат економічних наук, асистент, кафедра маркетингу та управління інноваційною діяльністю,
Сумський державний університет, Суми, Україна

Особливості врахування логістичного потенціалу регіону в процесі розроблення системи розподілу на підприємстві

Анотація. У статті визначено сутність поняття «логістичний потенціал регіону» та запропоновано його структуру. За допомогою Індексу ефективності логістики (Logistics Performance Index, LPI) проаналізовано рівень логістичного потенціалу України порівняно з іншими країнами світу. На основі запропонованої структури логістичного потенціалу оцінено логістичний потенціал Сумської області. Визначено порядок розроблення системи розподілу на підприємстві з урахуванням логістичного потенціалу регіону.

Ключові слова: логістичний потенціал; розподіл; регіон; маркетинговий канал; ефективність логістики.

Беловодская Е. А.

кандидат экономических наук, доцент, кафедра маркетинга и управления инновационной деятельностью, Сумский государственный университет, Сумы, Украина

Грищенко Е. Ф.

кандидат экономических наук, старший преподаватель, кафедра маркетинга и управления инновационной деятельностью, Сумский государственный университет, Сумы, Украина

Сигида Л. А.

кандидат экономических наук, ассистент, кафедра маркетинга и управления инновационной деятельностью, Сумский государственный университет, Сумы, Украина

Особенности учета логистического потенциала региона в процессе разработки системы распределения на предприятии

Аннотация. В статье определена сущность понятия «логистический потенциал региона» и предложена его структура. С помощью Индекса эффективности логистики (Logistics Performance Index, LPI) проанализирован уровень логистического потенциала Украины сравнительно с другими странами мира. На основе предложенной структуры логистического потенциала оценен логистический потенциал Сумской области. Определен порядок разработки системы распределения на предприятии с учетом логистического потенциала региона.

Ключевые слова: логистический потенциал; распределение; регион; маркетинговый канал; эффективность логистики.

1. Постановка проблемы

Умови сьогодення визначають, що для стабільного та тривалого розвитку регіонам важливо чітко визначити своє місце серед інших регіонів та чітко позиціонувати себе. Тому в умовах змінного зовнішнього середовища одним із головних завдань регіонів є забезпечення та підтримання власної конкурентоспроможності, що вимагає від них постійного аналізу стану діяльності. Одним із важливих факторів конкурентоспроможності визначається рівень логістичного забезпечення регіону. Це пов'язано з тим, що саме достатнє та якісне логістичне забезпечення сприяє інтеграції регіону в глобальний ланцюг поставок, що, у свою чергу, допомагає формуванню єдиного логістичного простору, який сприяє його економічному зростанню.

Відповідно до зазначеного питання дослідження логістичного потенціалу регіону набувають усе більшої актуальності. Оскільки дослідження логістичного потенціалу регіону дозволить не тільки визначити напрямки його подальшого розвитку, а також може стати орієнтиром для керівників підприємств при прийнятті ними рішення щодо розроблення системи розподілу в межах досліджуваного регіону.

2. Аналіз останніх досліджень і публікацій

Розвитку теорії та практики дослідження логістичного потенціалу регіону присвячені праці таких учених, як: С. Барановські (Baranowski et al, 2015) [1]; А. А. Зураїмі, М. Р. Якоб, М. Д. Ібрагім (Zuraimi, Yaacob, Ibrahim, 2013) [2]; М. Кадлубек (Kadlubek, 2011) [3]; І. Новотинська, С. Кут (Nowotynska, Kut, 2014) [4]; Я. Шолтисек (Szoltysek, 2011) [5]; О. С. Гулягіна [6]; Л. Л. Ковальська, Б. Р. Савка [7]; А. Н. Рахмангулов, О. А. Копилова [8]; А. О. Родимченко [9]; О. Н. Рожко [10]; Б. Сиздикбаєва, Ж. Раїмбеков, Б. Жуматаєва [11]; О. А. Фрейдман [12–13].

Окрім того, важливість визначення логістичного потенціалу регіону визнано на міжнародному рівні. Зокрема, дослідженням логістичного потенціалу регіонів займаються такі міжнародні організації, як Англійська асоціація вантажного транспорту (FTA) [14], Група Світового банку (відділ з міжнародної торгівлі) [15], Всесвітній Економічний Форум (World Economic Forum) [16].

Останнім часом особливу цікавість викликає Індекс ефективності логістики (Logistics Performance Index, LPI) [15], який розраховується відділом Групи Світового банку з міжнародної торгівлі кожні 2 роки, починаючи з 2007 року. Цей індекс слугує орієнтиром при визначенні подальших напрямів економічного розвитку багатьох країн світу загалом та сприяє побудові надійного ланцюга поставок на рівні окремих підприємств, зокрема. Наприклад, в Індонезії індекс офіційно використовується для оцінювання результатів діяльності міністерства торгівлі. Організація Азіатсько-Тихоокеанського економічного співробітництва (APEC) використовує індекс LPI для вимірювання впливу, що чиниться ініціативою по розвитку взаємозв'язків у ланцюгу поставок. Європейська комісія використала цей індекс при формуванні європейської системи оцінювання ефективності транспорту, а також для проведення у 2013 році оцінювання Митного союзу ЄС [17].

Також питання визначення логістичного потенціалу стає все більш актуальним серед багатьох країн світу. Так, наприклад, в 2013 р. Групою Світового банку для уряду Греції був розроблений звіт, що містив результати аналізу її бізнес-середовища та логістичного потенціалу [18]. А при розробленні проекту щодо посилення інвестиційної привабливості Болгарії окремо було оцінено логістичний потенціал цієї країни [19]. Окрім того, Національним інститутом стратегічних досліджень були визначені шляхи розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні як складової логістичного потенціалу країни [20].

Незважаючи на достатню розробленість цієї тематики, урахування стану та перспектив розвитку логістичного потенціалу регіону при формуванні системи розподілу окремого підприємства як складової ланцюга його поставок залишається відкритим та вимагає більш детального розгляду.

3. Метою статті є формування порядку розроблення системи розподілу як складової ланцюга поставок підприємства на основі попереднього дослідження логістичного потенціалу регіону.

4. Основні результати дослідження

Якщо раніше поняття логістичного потенціалу території приверталося до величини вантажів, що перевозяться і перероблюються, то зараз воно набуло ширшого змісту й охоплює як кількісну, так і якісну сторони здійснюваних у регіоні логістичних процесів. Автори визначають логістичний потенціал регіону як сукупність існуючих та потенційно можливих елементів і факторів логістичної інфраструктури, що беруть участь при формуванні та розподілі матеріальних та відповідних супроводжуючих потоків. При цьому формування та використання такого потенціалу покликане забезпечувати своєчасне та ефективне переміщення логістичних ресурсів із мінімальними витратами.

Міжнародні організації розробляють власні методики оцінювання логістичного потенціалу регіонів, що дозволяють охопити якнайширший спектр показників. Так, розрахунок Індексу ефективності логістики (далі – LPI) здійснюється на основі таких показників (кожен із досліджуваних показників оцінюється за шкалою від 1 до 5, де 5 є найвищим значенням) [15]: 1) оцінка прикордонного контролю («митниця»); 2) оцінка інфраструктури («інфраструктура»); 3) оцінка міжнародних перевезень («перевезення»); 4) оцінка логістичної компетентності («компетентність»); 5) оцінка відстеження і доставки («відстеження»); 6) оцінка своєчасності доставки («своєчасність»)

Значення LPI у 2012 та 2014 роках для деяких країн світу представлено в таблиці 1.

Так, у 2014 р. до п'ятірки країн із найвищим рівнем LPI ввійшли Німеччина, Нідерланди, Бельгія, Велика Британія та Сінгапур. Україна покращила свої позиції порівняно з 2010 р., піднявшись зі 66 на 61 місце. Крім того, в 2014 р. Україна має найкраще значення індексу серед пострадянських країн.

Значення індексу ефективності логістики для України в розрізі показників подано на рис. 1.

Табл. 1: Оцінка LPI країн світу у 2012 та 2014 рр.

Tab. 1: Evaluation of Logistics Performance Index of the countries in 2012 and 2014

Країна	Місце в рейтингу		Загальна оцінка		Оцінка прикордонного контролю		Оцінка інфраструктури		Оцінка міжнародних перевезень		Оцінка логістичної компетентності		Оцінка відстеження і доставки		Оцінка своєчасності доставки	
	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014	2012	2014
Сінгапур	1	5	4,13	4,00	4	4,01	4,15	4,28	3,99	3,70	4,07	3,97	4,07	3,90	4,39	4,25
Гонконг, Китай	2	15	4,12	3,83	3,97	3,72	4,12	3,97	4,18	3,58	4,08	3,81	4,09	3,87	4,28	4,06
Фінляндія	3	24	4,05	3,62	3,98	3,89	4,12	3,52	3,85	3,52	4,14	3,72	4,14	3,31	4,10	3,80
Німеччина	4	1	4,03	4,12	3,87	4,10	4,26	4,32	3,67	3,74	4,09	4,12	4,05	4,17	4,32	4,36
Нідерланди	5	2	4,02	4,05	3,85	3,96	4,15	4,23	3,86	3,64	4,05	4,13	4,12	4,07	4,15	4,34
Японія	8	10	3,93	3,91	3,72	3,78	4,11	4,16	3,61	3,52	3,97	3,93	4,03	3,95	4,21	4,24
Канада	14	12	3,85	3,86	3,58	3,61	3,99	4,05	3,55	3,46	3,85	3,94	3,86	3,97	4,31	4,18
США	9	9	3,93	3,92	3,67	3,73	4,14	4,18	3,56	3,45	3,96	3,97	4,11	4,14	4,21	4,14
Австралія	18	16	3,73	3,81	3,60	3,85	3,83	4,00	3,40	3,52	3,75	3,75	3,79	3,81	4,05	4,00
Естонія	65	39	2,86	3,35	2,51	3,40	2,79	3,34	2,82	3,34	2,82	3,27	3,00	3,20	3,23	3,55
Польща	30	31	3,43	3,49	3,30	3,26	3,10	3,08	3,43	3,46	3,30	3,47	3,32	3,54	4,04	4,13
Мальта	43	51	3,16	3,11	2,81	3,00	3,10	3,08	3,17	3,23	3,01	3,00	3,05	3,15	3,79	3,15
Бразилія	45	65	3,13	2,94	2,51	2,48	3,07	2,93	3,12	2,80	3,12	3,05	3,42	3,03	3,55	3,39
Україна	66	61	2,85	2,98	2,41	2,69	2,69	2,65	2,72	2,95	2,85	2,84	3,15	3,20	3,31	3,51
Білорусія	91	99	2,61	2,64	2,24	2,50	2,78	2,55	2,58	2,74	2,65	2,46	2,58	2,51	2,87	3,05
Росія	95	90	2,58	2,69	2,04	2,20	2,45	2,59	2,59	2,64	2,65	2,74	2,76	2,85	3,02	3,14
Молдова	132	94	2,33	2,65	2,17	2,46	2,44	2,55	2,08	3,14	2,15	2,44	2,44	2,35	2,74	2,89

Джерело: Складено авторами на основі [15; 21] / Source: Compiled by the authors based on [15; 21]

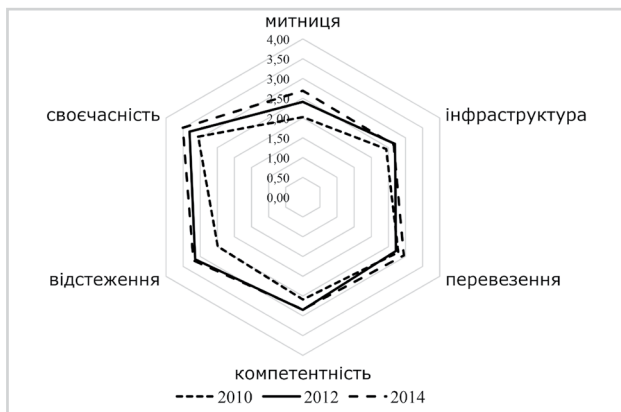


Рис. 1: Значення LPI для України в розрізі окремих показників в 2010, 2012 та 2014 рр.

Джерело: Побудовано авторами на основі [15; 21]

Fig. 1: Logistics Performance Index of Ukraine in 2010, 2012 and 2014

Source: Compiled by the authors based on [15; 21]

Таким чином, за результатами досліджень Україна належить до країн зі значенням Індексу ефективності логістики нижче середнього. Так, важливим індикатором, що має високу вагомість при розрахунку LPI, є ефективність прикордонного контролю. Незважаючи на поступове зростання цього показника для України (до 2,69 в 2014 р.), його значення залишається незначним порівняно з країнами, що мають високий LPI (наприклад, у Німеччині показник «митниця» дорівнює 4,10).

Іншим показником, за яким Україна має низькі позиції, є якість інфраструктури. У країнах з високим рівнем індексу цей показник у 2014 р. досягнув 4,32, тоді як в Україні він дорівнював 2,65. Окрім того, в Україні є потреба адаптувати логістичні послуги до світових стандартів, що дозволить сформувати ефективний ланцюг поставок на рівні країни.

Враховуючи міжнародний досвід [15] та на основі підходу, запропонованого О. А. Фрейдман [12], авторами

удосконалено структуру логістичного потенціалу (табл. 2), що впливає на обґрунтованість рішення при формуванні системи розподілу підприємства в межах аналізованого регіону.

Таким чином, дослідження логістичного потенціалу регіону на основі вдосконаленої структури дозволить створити умови для підвищення якості логістичного сервісу і побудови ефективного та надійного ланцюга поставок в регіоні.

Окрім показників кількісної оцінки логістичного потенціалу регіону на прикладі Сумської області наведено в таблиці 3.

Таким чином, аналіз логістичного потенціалу території показує, що територія м. Суми та Сумської області не повною мірою освоєна щодо створення та розміщення транспортно-логістичних центрів. Причина цього бачиться як в проблемі інвестування, так і в проблемі географічних чинників.

З точки зору підвищення ефективності поточних процесів, необхідно збільшувати мобільність перевезення, а це означає, що необхідно розвивати число мультимодальних маршрутів. Створення транспортно-

Табл. 2: Структура логістичного потенціалу регіону

Tab. 2: The structure of the region's logistics potential

Елемент потенціалу	Сутність
Транспортний потенціал	потужність транспортної системи регіону, яка відображає густоту транспортної системи, наявність і кількість пунктів, призначених для мультимодального перевезення, кількість паралельних транспортних шляхів для різних видів транспорту і для різних видів перевезень
Складський потенціал	показник потужності складської системи регіону, за допомогою якого можуть бути оцінені наявні складські площі та перспективи їх зростання, оснащеності, якісної структури
Транзитний потенціал	обсяг вантажопотоків, що проходять по території регіону транзитом в одиницю часу, а також кількість транзитних вантажів, перевезених по території відповідно з термінами договору
Кадровий потенціал	відображає можливість забезпечити об'єкти транспортно-логістичної інфраструктури власними фахівцями різного рівня і профілю, а також досліджувати й аналізувати логістичні системи і процеси, розробляти програми їх вдосконалення
Споживчо-збутовий потенціал	характеризує фактичний та потенційно можливий обсяги продажів, що залежать від величини попиту на товар, загальної кон'юнктури ринку, доходів населення та ділової активності
Сервісно-маркетинговий потенціал	об'єднує маркетингових посередників, розвиненість підприємств оптової торгівлі, ритейлу, ринку посередницьких послуг
Потенціал привабливості економіко-географічного положення (просторовий потенціал)	інтегрований показник, що поєднує зручність і особливості клімато-географічного положення, привабливості соціальної та виробничої сфери (динаміка чисельності населення, показники експорту та імпорту, рівень розвитку промисловості, будівництва, сільського господарства тощо)

Джерело: Складено авторами з урахуванням [12]

Source: Compiled by the authors based on [12]

Табл. 2: Кількісні показники оцінки логістичного потенціалу регіону в 2014 р. (на прикладі Сумської області)

Tab. 2: Quantitative indicators for region's logistics potential assessing in 2014 (case: Sumy region of Ukraine)

Складові потенціалу	Значення
ТРАНСПОРТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ:	
- вантажні перевезення:	
- перевезено (відправлено) вантажів, тис. т	6345,5
- вантажооборот, млн тонно-кілометрів (ткм)	11857,6
- пасажирські перевезення:	
- перевезено (відправлено) пасажирів усіма видами транспорту, тис. пас., у т. ч.:	103306,0
залізничним	16510,1
автомобільним	66662,3
водним	-
авіаційним	-
тролейбусним	*
трамвайним	*
- пасажирооборот, усіма видами транспорту, млн пас. км, у т. ч.:	2867,3
залізничним	2192,3
автомобільним	596,3
водним	-
авіаційним	-
тролейбусним	*
трамвайним	*
- аварійність:	
- кількість ДТП, з них:	1977
загинули	95
травмовані	79
КАДРОВИЙ ПОТЕНЦІАЛ:	
- стан наукового середовища, осіб:	
- кількість докторів наук в економіці області	207
- кількість кандидатів наук в економіці області	1566
- стан ринку праці, осіб:	
- кількість зайнятих працівників	118099
- кількість зареєстрованих безробітних (на кінець року)	18800
- потреба роботодавців у працівниках на заміщення вільних робочих місць (вакантних посад) (у середньому за рік)	943
- навантаження на одне вільне робоче місце (вакантну посаду) (у середньому за рік)	19
- працевлаштовано зареєстрованих безробітних (у середньому за рік)	1194
СПОЖИВЧО-ЗБУТОВИЙ ПОТЕНЦІАЛ:	
- валовий регіональний продукт у фактичних цінах, млн. грн.	30397
- обсяг реалізованої продукції, млн грн.	40134,6
- доходи населення, млн грн.	35375
- наявний дохід на одну особу, грн.	23938,1
- оборот роздрібної торгівлі, млн грн.	18701,2
- оптовий товарооборот, млн грн.	5116,8
СЕРВІСНО-МАРКЕТИНГОВИЙ ПОТЕНЦІАЛ:	
- кількість підприємств, од., у т.ч.:	5819
- промисловість	851
- оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів	1575
- транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	208
- інформація та телекомунікації	161
- фінансова та страхова діяльність	30
- професійна, наукова та технічна діяльність	359
- діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування	249
ПОТЕНЦІАЛ ПРИВАБЛИВОСТІ ЕКОНОМІКО-ГЕОГРАФІЧНОГО ПОЛОЖЕННЯ, АБО ПРОСТОРОВИЙ ПОТЕНЦІАЛ:	
- чисельність населення, осіб	1124382
- експорт товарів, млн дол. США	682,9
- імпорт товарів, млн дол. США	505,5
- транспортно-географічне положення:	
- протяжність державного кордону з Російською Федерацією, км	498
- відстані до найбільших промислових міст та кордону, км:	
м. Київ:	
залізницею	350
автошляхами	359
м. Харків	189
до кордону з Російською Федерацією	48
- експлуатаційна довжина залізничних колій, км	733,7
- забезпеченість вільними територіями:	
- структура земельного фонду, %	
сільськогосподарські землі	43
ліси та інші лісовкриті площі	19,3
забудовані землі	3,5
відкриті заболочені землі	2,6
відкриті землі без рослинного (з незначним) покриву	0,2
води	1,3
інші землі	0,01

Примітка: * – інформація конфіденційна відповідно до Закону України «Про державну статистику» від 17.09.1992 № 2614-XII [22]
Джерело: Складено авторами на основі [23]

Source: Compiled by the authors based on [23]

логістичного центру за трьома видами транспорту (повітряний, автомобільний і залізничний) сприятиме збільшенню швидкості поставок.

Аналіз показує, що для Сумської області характерні два напрямки в позиціонуванні: як транзитної території, а також як території-імпортера продукції.

Позиціонування Сумщини як транзитної території обумовлено особливостями розвитку її транспортної інфраструктури, а саме роллю залізниці в загальному обсязі вантажних перевезень (більше 80% перевезень здійснюється залізничним транспортом). У той же час Суми, будучи великим обласним центром, має потужний потенціал у сфері розподілу імпортованих товарів, що ввозяться як із регіонів, так і з-за кордону. Споживання цих товарів, як показує аналіз, щорічно зростає, що вимагає фінансування розвитку автодорожньої мережі та залучення повітряного сполучення по території області та збільшення швидкості доставки товарів.

Однак в аналізованому регіоні простежується нерівномірність розміщення розподільчих центрів і складів, що негативно впливає на розподільчий процес. Окрім того, структура складського господарства свідчить про недостатній рівень розвитку системи (низька частка складів класу «А»).

Асиметрія в розміщенні складських площ обумовлена як історичними тенденціями забудови території, так і динамікою цін (витрат) на оренду й купівлю складських приміщень. Виходячи з ситуації, що склалася, при збільшенні в майбутньому обсягів вантажообігу та числа напрямків вантажопотоків області через територію міста необхідно створювати мережі розподільчих центрів високого класу, оснащених сучасними інформаційними технологіями, що дозволить збільшити швидкість обробки інформації та знизити витрати на зберігання продукції.

Ринком логістичних операторів міста Суми та області має дворівневу структуру, а саме:

- з одного боку, ринок представлений компаніями загальнодержавного рівня, які здійснюють транзитні перевезення і націлені на виконання функцій 3PL-провайдерів, що відслідковують ланцюг поставок матеріальних ресурсів;
- з іншого боку, на ринку присутні транспортні й складські оператори, що беруть участь в обласному та міському розподільчому процесі.

Кількість посередників, що здійснюють логістичні операції, щороку зростає. Це позитивно впливає на розвиток конкурентного

ринку та сприяє підвищенню якості послуг. Однак роз'єднаність дій операторів гальмує реалізацію регіональних програм із будівництва та розвитку транспортно-складських комплексів. Відповідно ускладнюється процес входження регіону до глобального ланцюга поставок.

Важливою складовою будь-якого ланцюга поставок є система розподілу продукції. Адже залежно від того, наскільки раціонально та обґрунтовано побудована система розподілу як на регіональному рівні, так і на рівні окремого підприємства, залежить здатність швидко та з мінімальними витратами переміщати будь-які товари до будь-якого місця призначення.

Оскільки формування ланцюга поставок у межах регіону стає можливим на основі об'єднання ланцюгів поставок окремих підприємств, що діють у межах цього регіону, то особливої актуальності набуває питання розроблення ефективних систем розподілу на цих підприємствах. Саме врахування логістичного потенціалу регіону в процесі розроблення системи розподілу на підприємстві дозволить йому в подальшому успішно інтегруватися в регіональних ланцюгах поставок.

Узагальнену схему розроблення системи розподілу продукції підприємства в межах окремо взятого регіону з урахуванням рівня його логістичного потенціалу подано на рисунку 2.

Таким чином, визначення логістичного потенціалу регіону в процесі розроблення системи розподілу на підприємстві сприятиме побудові підприємством ефективної системи розподілу продукції у межах досліджуваного регіону, що в подальшому може позитивно вплинути на формування регіонального ланцюга поставок.

5. Висновки

У сучасних умовах, коли конкуренція між окремими регіонами поступово зростає, загострюється необхідність формування їх додаткових конкурентних переваг із метою забезпечення стійкості положення регіонів та визначення подальших напрямків їхнього розвитку. На сьогодні стає зрозумілим, що однією з таких переваг може бути рівень логістичного забезпечення регіону, тобто його логістичний потенціал. Достатній рівень логістичного потенціалу дозволить регіону посилити власний імідж, що дозволить у майбутньому розвивати конкурентний статус.

Розроблення системи розподілу на підприємствах з урахуванням логістичного потенціалу регіону допоможе підприємству розробити систему розподілу, що повністю відповідатиме вимогам регіону та його особливостям. Це, у свою чергу, сприятиме успіху діяльності підприємства.

Подальші дослідження будуть спрямовані на формування відповідального ланцюга поставок у межах Сумської області.



Рис. 2: Схема розроблення системи розподілу на підприємстві з урахуванням логістичного потенціалу регіону
Джерело: Власна розробка авторів

Fig. 2: Procedure of the development of enterprise distribution system in terms of regional logistics potential
Source: Developed by the authors

Література

1. Baranowski S. Formation Mechanism of Logistics Cluster in Belarus [Electronic resource] / S. Baranowski, E. Busko, S. Shishlo, W. Usevich, J. Androsik, M. Mistseiko, W. Tanas, M. Szymanek // Farm Machinery and Processes Management in Sustainable Agriculture, 7th International Scientific Symposium. – 7 (2015). – P. 12–20. – Access mode : <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S221078431530022X>
2. Zuraimi A.A. Logistics Development in Malaysia East Coast Region: Infrastructure, Constraints and Challenges / A. A. Zuraimi, M. R. Yaacob, M. D. Ibrahim // International Journal of Trade, Economics and Finance. – Vol. 4 (5). – October 2013. – P. 325–330. doi: <http://dx.doi.org/10.7763/IJTEF.2013.V4.310>

3. Kadlubek M. Transportation and logistics services in Poland [Electronic resource] / M. Kadlubek // *Advanced Logistic Systems*. – (2011). – No. 5 (1). – P. 177–183. – Access mode : <http://www.als.zim.pcz.pl/files/TRANSPORTATION-AND-LOGISTIC-SERVICES-IN-POLAND.pdf>
4. Nowotynska I. Intermodal transport as an alternative form of transport of goods [Electronic resource] / I. Nowotynska, S. Kut // *Logistyka*. – 2014. – No. 3. – P. 4760–4766. – Access mode : <http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-9d7dc0cc-694f-4ed9-91d9-3b9dd51ee2a8>
5. Szoltysek J. Logistic attractiveness of a region as an opportunity for international collaboration / Jacek Szoltysek // *Економіка: реалії часу*. Науковий журнал. – 2011. – № 1 (1). – С. 139–142.
6. Гулягина О. С. Логистический потенциал Витебского региона: оценка и перспективы роста / О. С. Гулягина // *Экономика и управление*. – 2015. – № 2 (42). – С. 53–57.
7. Ковальська Л. Л. Формування та розвиток логістичної інфраструктури регіону / Л. Л. Ковальська, Б. Р. Савка // *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. – 2012. – № 749. – С. 410–416.
8. Рахмангулов А. Н. Оценка социально-экономического потенциала региона для размещения объектов логистической инфраструктуры / А. Н. Рахмангулов, О. А. Копылова // *Экономика региона*. – 2014. – № 2. – С. 254–263.
9. Родимченко А. О. Формування методичних підходів до оцінки рівня розвитку регіональної логістичної системи / А. О. Родимченко // *БІЗНЕСІНФОРМ*. – 2014. – № 4. – С. 45–49.
10. Рожко О. Н. Оценка логистического потенциала региона / О. Н. Рожко // *Вестник экономики, права и социологии*. – 2015. – № 3. – С. 72–75.
11. Сыздыкбаева Б. Оценка эффективности развития транспортно-логистического потенциала регионов Казахстана / Б. Сыздыкбаева, Ж. Раимбеков, Б. Жуматаева // *Актуальные проблемы экономики*. – 2013. – № 5 (143). – С. 473–481.
12. Фрейдман О. А. Логистический менеджмент потоковых процессов в регионе / О. А. Фрейдман. – Иркутск : ИрГУПС, 2011. – 137 с.
13. Фрейдман О. А. Методы критериальной оценки логистического потенциала региона / О. А. Фрейдман // *Российское предпринимательство*. – 2013. – № 3 (225). – С. 127–130.
14. Logistics Report 2015. FTA [Electronic resource]. – 2015. – Access mode : http://www.fta.co.uk/export/sites/fta/_galleries/downloads/logistics_report/Web_files/LR15_WEB_270415.pdf
15. Connecting to Compete Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators [Electronic resource]. – 2014. – Access mode : http://d21a6b425f3bba58824-9ec594b5f9dc5376fe36450505ae1164.r12.cf2.rackcdn.com/LPI_Report_2014.pdf
16. Schwab Klaus. The Global Competitiveness Report 2015–2016 [Electronic resource] / Klaus Schwab // *World Economic Forum*, 2015. – Access mode : http://www3.weforum.org/docs/gcr/2015-2016/Global_Competitiveness_Report_2015-2016.pdf
17. Индекс эффективности логистики: разрыв сохраняется [Электронный ресурс] // *Группа Всемирного банка*. – 20 марта 2014. – Режим доступа : <http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2014/03/20/logistics-performance-index-gap-persists>
18. Greek Logistics Unlocking Growth Potential through Regulatory Reform and Complementary Measures [Electronic resource] / *World Bank Group*. – November 2013. – Access mode : <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/16764/825690WPOP14480rt0FINAL0WEB0VERSION.pdf?sequence=1>
19. Transport and logistics in Bulgaria [Electronic resource] / *Project «Promoting the advantages of investing in Bulgaria» BG 161PO003-4.1.01-0001-C0001*. – 2013. – Access mode : http://ukrexport.gov.ua/i/mgsupload/file/transport_and_logistics_en.pdf
20. Щодо шляхів розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні. Аналітична записка [Електронний ресурс] / *Національний інститут стратегічних досліджень*. – 2010. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/599>
21. Logistics performance index: Overall (1=low to 5=high) [Electronic resource]. – 2014. – Access mode : <http://data.worldbank.org/indicator/LPLPI.OVRL.XQ>
22. Закон України «Про державну статистику» від 17.09.1992 № 2614-XII [Електронний ресурс]. – 1992. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2614-12>
23. Головне управління статистики у Сумській області [Електронний ресурс]. – 2016. – Режим доступу : <http://sumy.ukrstat.gov.ua/?menu=30&level=3>

Стаття надійшла до редакції 28.04.2016

References

1. Baranowski, S., Busko E., Shishlo, S., Usevich, W., Androsik, J., Mistseiko, M., Tanas, W., & Szymanek, M. (2015). Formation Mechanism of Logistics Cluster in Belarus. *Farm Machinery and Processes Management in Sustainable Agriculture, 7th International Scientific Symposium*, 7, 12-20. Retrieved from <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S221078431530022X>
2. Zuraimi, A. A., Yaacob, M. R., & Ibrahim, M. D. (2013, October). Logistics Development in Malaysia East Coast Region: Infrastructure, Constraints and Challenges. *International Journal of Trade, Economics and Finance*, 5(4), 325-330. doi: <http://dx.doi.org/10.7763/IJTEF.2013.V4.310>
3. Kadlubek M. Transportation and logistics services in Poland. (2011). *Advanced Logistic Systems*, 5(1), 177-183. Retrieved from <http://www.als.zim.pcz.pl/files/TRANSPORTATION-AND-LOGISTIC-SERVICES-IN-POLAND.pdf>
4. Nowotynska I., & Kut S. (2014). Intermodal transport as an alternative form of transport of goods. *Logistyka*, 3, 4760-4766. Retrieved from <http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-9d7dc0cc-694f-4ed9-91d9-3b9dd51ee2a8>
5. Szoltysek, J. (2011). Logistic attractiveness of a region as an opportunity for international collaboration. *Ekonomika: realii chasu (Economics: Time Realities)*, 1(1), 139-142.
6. Huliahina, O. S. (2015). Logistic potential of the Vitebsk region: assessment and prospects for growth. *Ekonomika i upravlenie (Economics and Management)*, 2(42), 53-57 (in Russ.).
7. Kovalska, L. L., & Savka, B. R. (2012). The formation and development of logistics infrastructure in the region. *Visnyk Natsionalnoho universytetu «Lvivska politehnika» (Herald of National University «Lviv Polytechnics»)*, 749, 410-416 (in Ukr.).
8. Rakhmanulov, A. N., & Kopylova, O. A. (2014). Assessment of the socio-economic potential of the region for the facilities of logistics infrastructure. *Ekonomika rehiona (The region's Economy)*, 2, 254-263 (in Russ.).
9. Rodymchenko, A. O. (2014). Formation of methodical approaches to the assessment of development level of regional logistics system. *BIZNESINFORM*, 4, 45-49 (in Ukr.).
10. Rozhko, O. N. (2015). Estimation of logistic potential of the region. *Vestnik ekonomiki, prava i sotsiologii (Bulletin of Economics, Law and Sociology)*, 3, 72-75 (in Russ.).
11. Syzdykbaieva, B., Raimbekov, Zh., & Zhumataieva, B. (2013). Development efficiency estimation of transport logistics potential of Kazakhstan regions. *Aktualni problemy ekonomiky (Actual Problems of Economics)*, 143(5), 473-481 (in Russ.).
12. Freidman, O. A. (2011). *Logistics management of flow processes in the region*. Irkutsk (in Russ.).
13. Freidman, O. A. (2013). Methods estimations of the logistic potential of the region. *Rossiiskoie predprinimatelstvo (Journal of Russian Entrepreneurship)*, 225 (3), 127-130 (in Russ.).
14. FTA (2015). *Logistics Report 2015*. Retrieved from http://www.fta.co.uk/export/sites/fta/_galleries/downloads/logistics_report/Web_files/LR15_WEB_270415.pdf
15. *Connecting to Compete Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators*. (2014). Retrieved from http://d21a6b425f3bba58824-9ec594b5f9dc5376fe36450505ae1164.r12.cf2.rackcdn.com/LPI_Report_2014.pdf
16. Schwab, K. (2015). The Global Competitiveness Report 2015-2016. *World Economic Forum*. Retrieved from http://www3.weforum.org/docs/gcr/2015-2016/Global_Competitiveness_Report_2015-2016.pdf
17. World Bank Group (2014, March 20). *Logistics performance index (LPI): The gap persists*. Retrieved from <http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2014/03/20/logistics-performance-index-gap-persists>
18. World Bank Group (2013, November). *Greek Logistics Unlocking Growth Potential through Regulatory Reform and Complementary Measures*. Retrieved from <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/16764/825690WPOP14480rt0FINAL0WEB0VERSION.pdf?sequence=1>
19. Transport and logistics in Bulgaria (2013). *Project «Promoting the advantages of investing in Bulgaria» BG 161PO003-4.1.01-0001-C0001*. Retrieved from http://ukrexport.gov.ua/i/mgsupload/file/transport_and_logistics_en.pdf
20. The National Institute for Strategic Studies (2010). *Concerning the ways of multimodal (combined) transportation development in Ukraine*. Retrieved from <http://www.niss.gov.ua/articles/599> (in Ukr.).
21. World Bank Group (2014). *Logistics performance index: Overall (1=low to 5=high)*. Retrieved from <http://data.worldbank.org/indicator/LPLPI.OVRL.XQ>
22. Verkhovna Rada of Ukraine (1992). *On state statistics*. Law of Ukraine from 17.09.1992 No. 2614-XII. Retrieved from <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2614-12> (in Ukr.).
23. The Department of Statistics in Sumy region (2016). *Official web-site*. Retrieved from <http://sumy.ukrstat.gov.ua/?menu=30&level=3> (in Ukr.)

Received 28.04.2016