

І.О. Іртищева, д-р екон. наук, професор

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова

К.В. Завгородній, аспірант

Миколаївський національний університет імені В.О. Сухомлинського

ЗАКОНОМІРНОСТІ РОЗВИТКУ СУЧАСНИХ РЕГІОНАЛЬНИХ ЛОГІСТИЧНО-АУТСОРСИНГОВИХ СИСТЕМ

Раціональність формування регіональних логістично-аутсорсингових систем підтверджується тим, що вони сприятимуть підвищенню рівня інвестиційної привабливості регіону та інноваційному розвитку бізнес процесів. Запропоновано досліджувати рівень сприятливості розвитку логістично-аутсорсингової системи регіону через інтегровану оцінку наступних її складових: інфраструктурно-логістична, соціально-економічна, транспортна, географічна.

За підсумковим інтегральним показником на першому місці опинилася Дніпропетровська область. Друге місце посіла Харківська, а на третьому місці – Львівська область. На останньому місці рейтингу сприятливості розвитку логістично-аутсорсингової системи опинилася Чернівецька область. Дніпропетровська область є однією з найбільш населених областей України з дуже високою щільністю населення та високим рівнем урбанізації. Такі особливі характеристики області дають їй додаткові підстави для того, щоб вважати її, на сьогодні, найсприятливішим регіоном України для розвитку логістично-аутсорсингової системи.

Ключові слова: логістика, логістичний аутсорсинг, регіональні трансформації, логістичні аутсорсингові системи, рейтингова оцінка регіонів.

Постановка проблеми. В сучасному висококонкурентному економічному середовищі бажання бізнесу сконцентруватися на основних видах діяльності викликає потребу у логістичному аутсорсингу. Крім того послуги логістичних провайдерів найчастіше забезпечують скорочення логістичних витрат для підприємницьких структур.

На сучасному етапі розвитку трансформаційних процесів в економіці України, велику увагу слід приділяти процесу формування регіональних логістично-аутсорсингових систем, мета функціонування яких полягає у формуванні ефективного комплексу логістичних послуг та оптимізації логістичної регіональної інфраструктури на основі використання

спеціалізованих (зовнішніх) джерел виконання логістичних послуг. Все це дасть можливість оптимізувати структурні пропорції виробництва регіонального продукту та систематизувати інформаційні, фінансові та товарні потоки регіону.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню різноманітних аспектів розвитку сучасних логістично-аутсорсингових систем присвячені праці багатьох вітчизняних та зарубіжних вчених: Альбекова А., Анікіна Б., Антонюк А., Багірова Є., Бауерсокса Дональда Дж., Бравара Жан-Луї, Моргана Р., Ван Хоук Ремко, Гавриленко К., Григоряк М., Девочкіна С., Іртищева І., Зозульова О., Кальченко А., Карнаухова С., Крикавського Є., Кристофера М., Ламберта Д., Лученко В., Максименко І., Окландера М., Павленка А., Рославцев Д., Скрипниченка Ю., Стока Дж., Ткаченко А., Тридіда О., Чернишева М., Чернописької Н., Шумаєва В. та ін.

Незважаючи на значну кількість робіт з проблем організації логістичного аутсорсингу, слід зазначити, що існують не досліджені питання щодо розвитку регіональних логістично-аутсорсингових систем.

Метою статті стало дослідження та узагальнення закономірностей розвитку логістичного аутсорсингу на основі рейтингового підходу.

Виклад основного матеріалу. Раціональність формування регіональних логістично-аутсорсингових систем підтверджується тим, що вони сприятимуть підвищенню рівня інвестиційної привабливості регіону та інноваційному розвитку бізнес процесів. І як наслідок, це матиме позитивний вплив на соціально-економічний розвиток регіону.

В процесі дослідження регіональних логістично-аутсорсингових систем ми схилиємося до універсальної концепції логістики [1,2], яка спирається на положеннях [1]:

- виділення матеріального потоку як цілісного об’єкта управління;
- побудова логістичної системи – організаційно-управлінського механізму координації, який дає змогу досягти ефекту завдяки чіткій злагодженості у діях спеціалістів різноманітних служб, які беруть участь в управлінні матеріальним потоком;
- урахування інтегральних, а не локальних витрат, що супроводжують матеріальний потік, та витрат, зумовлених нераціональним використанням ресурсів потоку.

Відповідно ми пропонуємо досліджувати рівень сприятливості розвитку логістично-аутсорсингової системи регіону через інтегровану оцінку наступних її складових: інфраструктурно-логістична, соціально-економічна, транспортна, географічна. Характеристика складових методики оцінки сприятливості розвитку логістично-аутсорсингової системи регіону представлена в табл. 1

1. Характеристика складових методики оцінки сприятливості розвитку логістично-аутсорсингової системи регіону*

Складові оцінки	Зміст синтетичних показників оцінки
Інфраструктурно-логістична	<ul style="list-style-type: none"> - Кількість логістичних компаній з послугами аутсорсингу (l_1) - Кількість суб'єктів ЄДРПОУ (l_2) - Кількість юридичних осіб (l_3) - Автозаправні станції за регіонами (l_4) - Щільність залізничних колій загального користування за регіонами, км на 1 тис.км² території (l_5) - Довжина автомобільних доріг загального користування за регіонами; тис.км (l_6) - Питома вага автомобільних доріг з твердим покриттям у загальній довжині за регіонами (l_7)
Соціально-економічна	<ul style="list-style-type: none"> - Середньооблікова кількість штатних працівників підприємств виду економічної діяльності "Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність" за регіонами, тис (e_1) - Середньооблікова кількість штатних працівників підприємств видів економічної діяльності "Наземний і трубопровідний транспорт", "Водний транспорт" та "Авіаційний транспорт" за регіонами, тис (e_2) - Середньооблікова кількість штатних працівників підприємств виду економічної діяльності "Поштова та кур'єрська діяльність" за регіонами, тис (e_3) - Рентабельність усієї діяльності підприємств за видом економічної діяльності "Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність" за регіонами (e_4) - Рентабельність усієї діяльності підприємств за видом економічної діяльності "Телекомунікації (електрозв'язок)" за регіонами (e_5)
Транспортна	<ul style="list-style-type: none"> - Вантажоборот автотранспортних підприємств за регіонами, млн ткм (t_1) - Вантажоборот морського транспорту за регіонами, млн ткм (t_2) - Вантажоборот річкового транспорту за регіонами, млн ткм (t_3) - Середня відстань перевезення однієї тони вантажів автотранспортними підприємствами за регіонами, км (t_4) - Середня відстань перевезення однієї тони вантажів морським транспортом за регіонами, км (t_5) - Середня відстань перевезення однієї тони вантажів річковим транспортом за регіонами, км (t_6)
Географічна	<ul style="list-style-type: none"> - Площа регіону, тис. га (g_1) - Наближеність до столиці, км (g_2) - Спільний кордон з іншими державами (кількість держав сусідів), (g_3) - Вихід до моря, (g_4)

*Авторська розробка

Розрахунок інтегрального показника оцінки рівня сприятливості розвитку логістично-аутсорсингової системи регіонів країни здійснюється на основі сумування рангових значень кожної з вищевказаного переліку синтетичної складової.

$$I = \sum l_i + \sum l_j + \sum e_k + \sum t_m + \sum g_n,$$

$$i=1, \dots, 7; j=1, \dots, 5; k=1, \dots, 6; n=1, \dots, 4.$$

Окремі складові відіграють рівнозначну роль в оцінці сприятливості розвитку логістично-аутсорсингової системи регіону. За даними підсумкового інтегрального показника визначається місце (рейтинг) кожного регіону з точки зору потенціалу логістично-аутсорсингової системи регіону в загальному складі регіонів країни.

Для оцінки рівня сприятливості розвитку логістично-аутсорсингової системи регіонів України скористаємося зведеними даними статистичного збірника «Регіони України, 2015» та статистичного збірника "Транспорт і зв'язок України – 2015".

Ранжування всіх показників інфраструктурно-логістичної складової здійснено нами на основі показників представлених в табл. 1 і ранжованих по зростанню. Найменшому значенню відповідатиме ранг 1, а найбільшому відповідатиме 24 (табл. 2).

2. Оцінка рангових значень показників інфраструктурно-логістичної складової методики оцінки сприятливості розвитку логістично-аутсорсингової системи регіону

Області України	$R(l_1)$	$R(l_2)$	$R(l_3)$	$R(l_4)$	$R(l_5)$	$R(l_6)$	$R(l_7)$	$R(l)$	Рейтинг регіону (l)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Вінницька	20	14	14	18	16	22	4	108	8
Волинська	6	2	2	3	7	8	2	30	24
Дніпропетровська	21	24	24	22	21	23	22	157	1
Донецька	18	23	23	15	24	16	13	132	3
Житомирська	12	13	13	9	11	19	7	84	12
Закарпатська	7	6	6	16	19	2	18	74	14
Запорізька	19	18	18	19	12	13	9	108	8
Івано-Франківська	5	9	9	7	12	3	24	69	15
Київська	24	19	19	23	3	20	20	128	4

<i>Продовження табл. 2</i>									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Кіровоградська	8	7	7	10	12	11	11	66	17
Луганська	15	16	16	1	16	8	13	85	11
Львівська	16	20	20	20	23	18	10	127	5
Миколаївська	14	17	17	13	5	4	18	88	10
Одеська	22	22	22	21	10	17	6	120	6
Полтавська	17	15	15	17	7	21	23	115	7
Рівненська	9	4	4	5	5	7	12	46	22
Сумська	11	8	8	2	7	12	1	49	21
Тернопільська	2	3	3	7	16	5	17	53	20
Харківська	23	21	21	24	20	24	7	140	2
Херсонська	10	10	10	11	1	5	15	62	18
Хмельницька	2	12	12	12	12	14	15	79	13
Черкаська	13	11	11	14	3	10	5	67	16
Чернівецька	4	1	1	6	22	1	20	55	19
Чернігівська	1	5	5	3	2	15	3	34	23

Таким чином за рівнем розвитку інфраструктурно-логістичної складової згідно методики оцінки логістично-аутсорсингової системи регіону перші три позиції рейтингу регіонів належать Дніпропетровській, Харківській та Донецькій областям. На останньому місці за рівнем інфраструктурно-логістичної складової знаходиться Волинська область (рис. 1).

Друга складова методики оцінки сприятливості розвитку логістично-аутсорсингової системи регіону називається соціально-економічною і охоплює п'ять статистичних показників (табл. 1). Ранжування всіх показників соціально-економічної складової також здійснюємо по зростанню від 1 до 24 (табл. 3).

Таким чином за соціально-економічною складовою згідно методики оцінки логістично-аутсорсингової системи регіону перші три позиції рейтингу регіонів належать Львівській, Харківській та Дніпропетровській областям. На останньому місці за соціально-економічною складовою в оцінці логістично-аутсорсингової системи знаходиться Рівненська область (рис. 2).

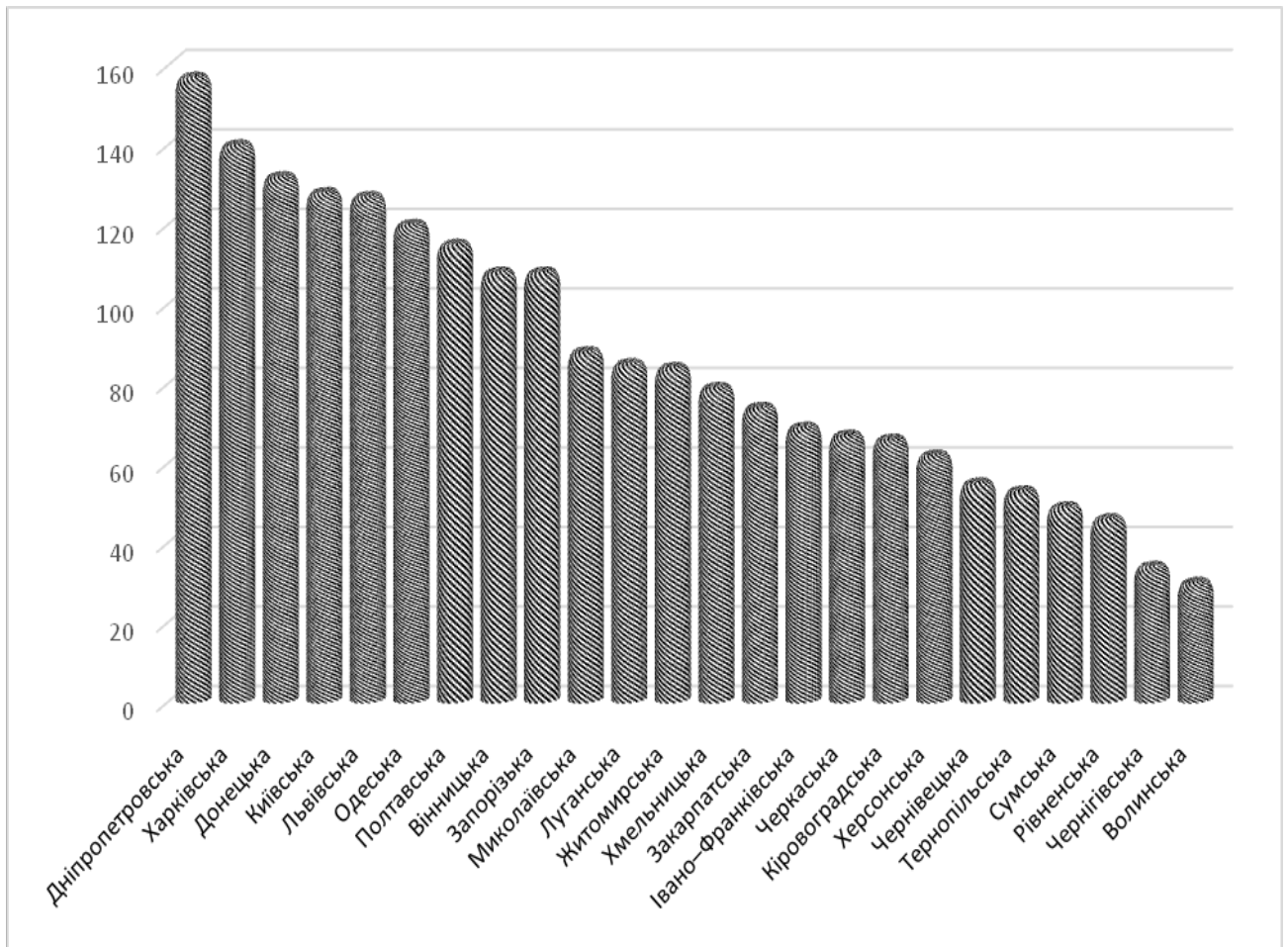


Рис. 1. Рейтинг регіонів України за рівнем розвитку інфраструктурно-логістичної складової методики оцінки сприятливості розвитку логістично-аутсорсингової системи регіонів

Третьою складовою методики оцінки логістично-аутсорсингової системи регіону є транспортна, яка в свою чергу охоплює шість статистичних показників (табл. 1). Ранжування всіх показників транспортної складової здійснюємо також по зростанню від 1 до 24 (табл. 4).

Таким чином за транспортною складовою згідно методики оцінки логістично-аутсорсингової системи регіону перші три позиції рейтингу регіонів належать Одеській, Київській та Львівській областям. На останньому місці за транспортною складовою в оцінці логістично-аутсорсингової системи знаходиться Луганська область (рис. 3).

3. Рангові значення показники соціально-економічної складової методики оцінки сприятливості розвитку логістично-аутсорсингової системи регіону

Області України	$R(e_1)$	$R(e_2)$	$R(e_3)$	$R(e_4)$	$R(e_5)$	$R(e)$	Рейтин г (e)
Вінницька	17	17	17	3	10	64	14
Волинська	4	10	4	18	20	56	16
Дніпропетровська	23	24	24	9	5	85	3
Донецька	20	19	12	16	6	73	9
Житомирська	10	13	14	20	19	76	7
Закарпатська	10	8	3	7	21	49	17
Запорізька	16	16	18	24	8	82	4
Івано–Франківська	9	9	10	16	22	66	13
Київська	18	18	20	2	14	72	10
Кіровоградська	14	14	7	19	24	78	6
Луганська	6	7	1	12	7	33	23
Львівська	21	22	22	22	3	90	1
Миколаївська	13	11	9	21	14	68	12
Одеська	24	20	20	11	1	76	7
Полтавська	19	21	19	10	13	82	4
Рівненська	3	5	4	6	11	29	24
Сумська	14	12	11	4	17	58	15
Тернопільська	2	3	7	1	23	36	20
Харківська	22	23	23	15	4	87	2
Херсонська	7	2	4	23	12	48	18
Хмельницька	7	6	12	8	2	35	21
Черкаська	12	14	16	14	16	72	10
Чернівецька	1	1	2	13	18	35	21
Чернігівська	5	3	15	5	9	37	19

Четвертою складовою методики оцінки логістично-аутсорсингової системи регіону є географічна, яка в свою чергу охоплює три статистичних показники (табл. 4).

Ранжування двох показників географічної складової здійснюємо по зростанню від 1 до 24, а ранг для третього показника (кількість держав сусідів) буде співпадати із числовим значенням самого показника.

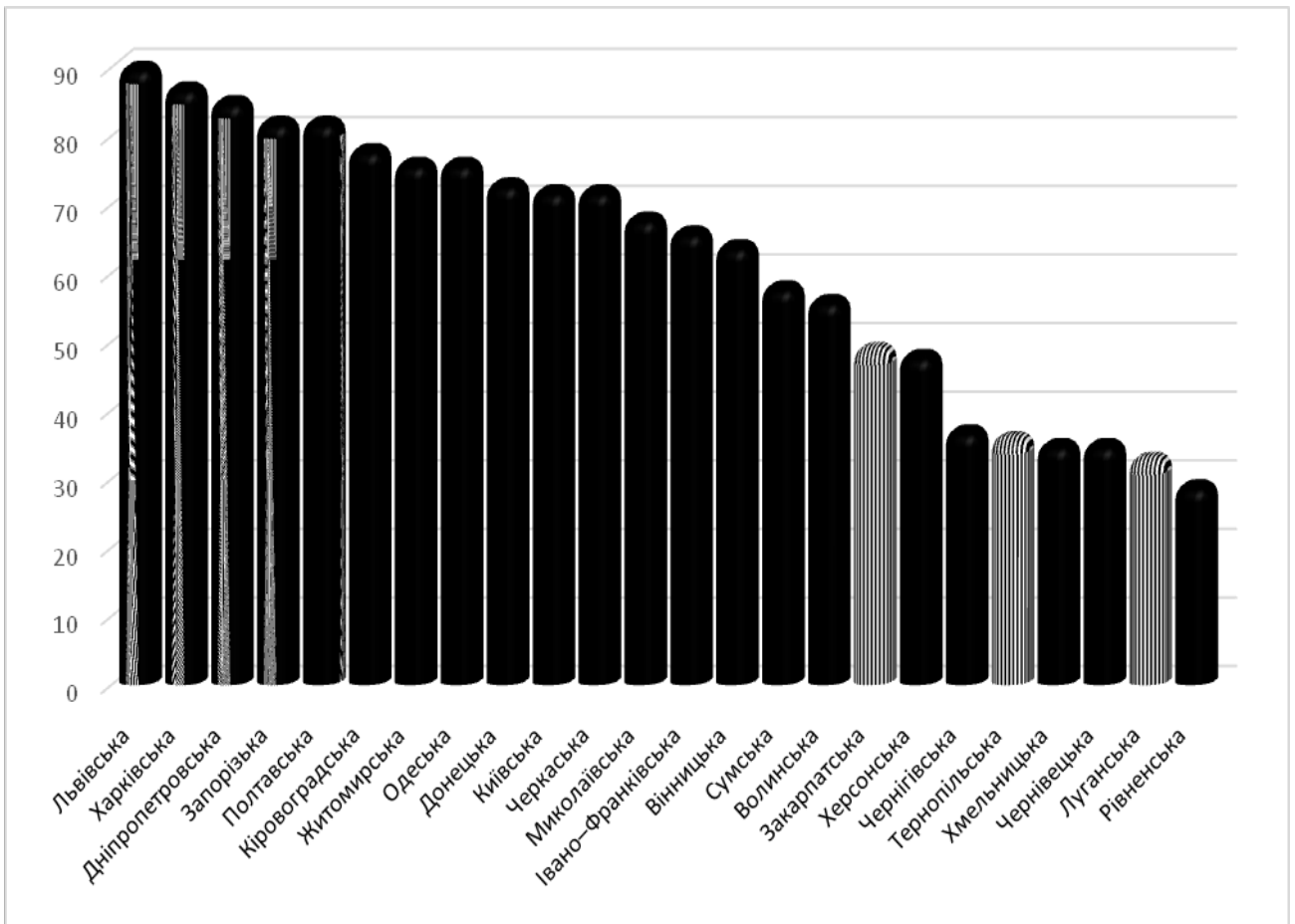


Рис. 2. Рейтинг регіонів України за рівнем розвитку соціально-економічної складової методики оцінки сприятливості розвитку логістично-аутсорсингової системи регіонів

4. Рангові значення показники транспортної складової методики оцінки сприятливості розвитку логістично-аутсорсингової системи регіону

Області України	$R(t_1)$	$R(t_2)$	$R(t_3)$	$R(t_4)$	$R(t_5)$	$R(t_6)$	$R(t)$	Рейтинг (t)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Вінницька	8			13			21	16
Волинська	16			17			33	10
Дніпропетровська	22		4	9		4	39	5
Донецька	11	1		1	1		14	21
Житомирська	4			3			7	22
Закарпатська	18			24			42	4
Запорізька	10		3	11		2	26	13
Івано-Франківська	19			7			26	13

Продовження табл. 4

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Київська	23			23			46	2
Кіровоградська	7			8			15	19
Луганська	1			2			3	24
Львівська	24			20			44	3
Миколаївська	13			6			19	17
Одеська	21	3	6	10	3	6	49	1
Полтавська	15		2	19		3	39	5
Рівненська	17			21			38	7
Сумська	3			12			15	19
Тернопільська	14			18			32	11
Харківська	20			14			34	9
Херсонська	6	2	5	16	2	5	36	8
Хмельницька	12			4			16	18
Черкаська	9		1	14		1	25	15
Чернівецька	2			5			7	22
Чернігівська	5			22			27	12

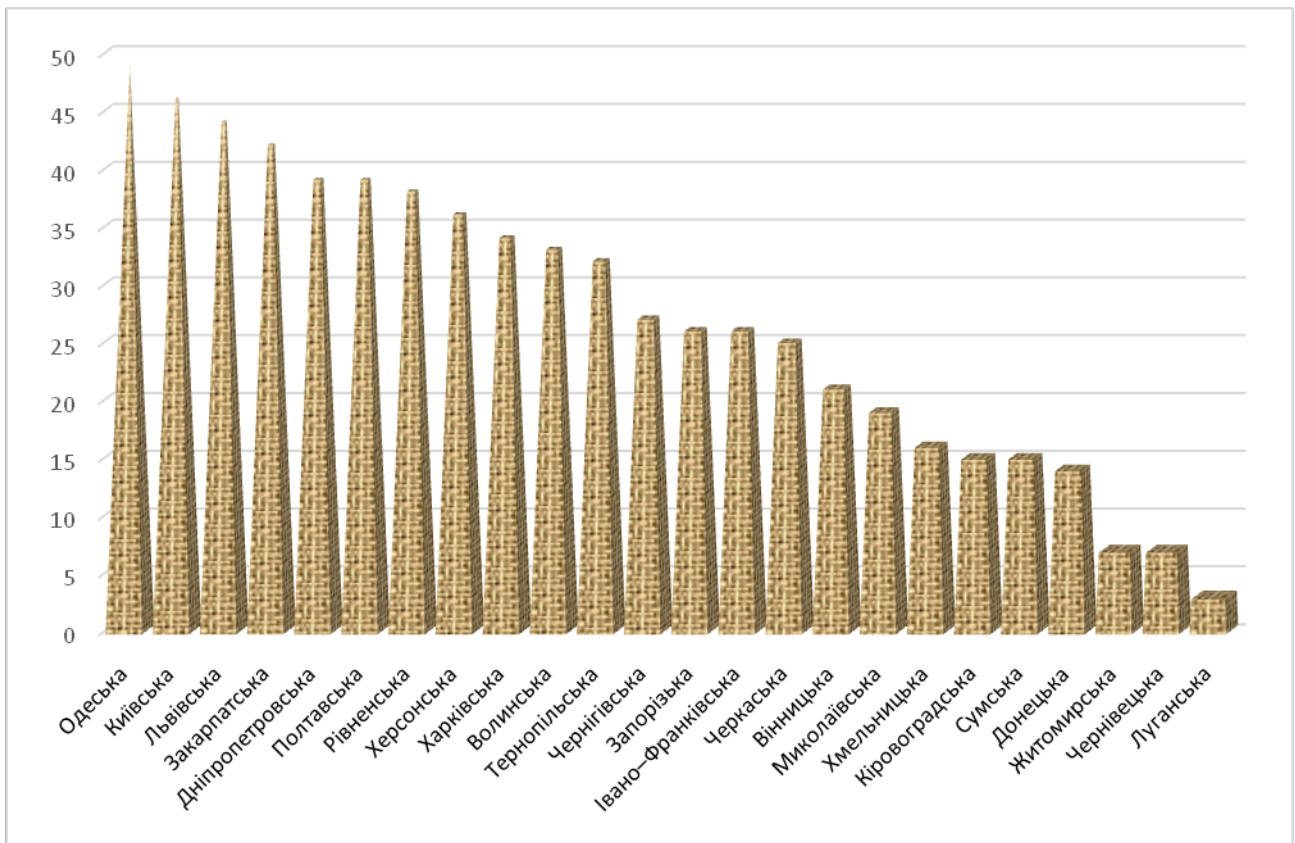


Рис. 3. Рейтинг регіонів України за рівнем розвитку транспортної складової методики оцінки сприятливості розвитку логістично-аутсорсингової системи регіонів

Ранг четвертого показника (вихід до моря) географічної складової методики оцінки логістично-аутсорсингової системи регіону буде 0 за умови відсутності виходу регіону до моря, 1 – у випадку наявності одного виходу до моря, 2 – за умови наявності виходів до двох морів (табл. 5).

5. Ранг показників географічної складової методики оцінки сприятливості розвитку логістично-аутсорсингової системи регіону

Області України	$R(g_1)$	$R(g_2)$	$R(g_3)$	$R(g_4)$	$R(g)$	Рейтинг регіонів
Вінницька	13	5	1		19	15
Волинська	6	11	2		19	15
Дніпропетровська	23	12	0		35	7
Донецька	14	21	1		36	6
Житомирська	20	2	1		23	14
Закарпатська	2	22	4		28	9
Запорізька	16	17	0	1	34	8
Івано–Франківська	4	20	1		25	13
Київська	17	1	1		19	15
Кіровоградська	12	6	0		18	19
Луганська	15	24	1		40	2
Львівська	9	18	1		28	9
Миколаївська	11	14	0	1	26	12
Одеська	24	13	2	1	40	2
Полтавська	19	9	0		28	9
Рівненська	5	8	1		14	21
Сумська	10	4	1		15	20
Тернопільська	3	10	0		13	23
Харківська	21	15	1		37	5
Херсонська	18	19	0	2	39	4
Хмельницька	7	7	0		14	21
Черкаська	8	3	0		11	24
Чернівецька	1	16	2		19	15
Чернігівська	22	23	2		47	1

Таким чином за географічною складовою згідно методики оцінки логістично-аутсорсингової системи регіону перші три позиції рейтингу регіонів належать Чернігівській, Одеській та Луганській областям. На останньому місці за географічною складовою в оцінці логістично-аутсорсингової системи знаходиться Черкаська область (рис. 4).

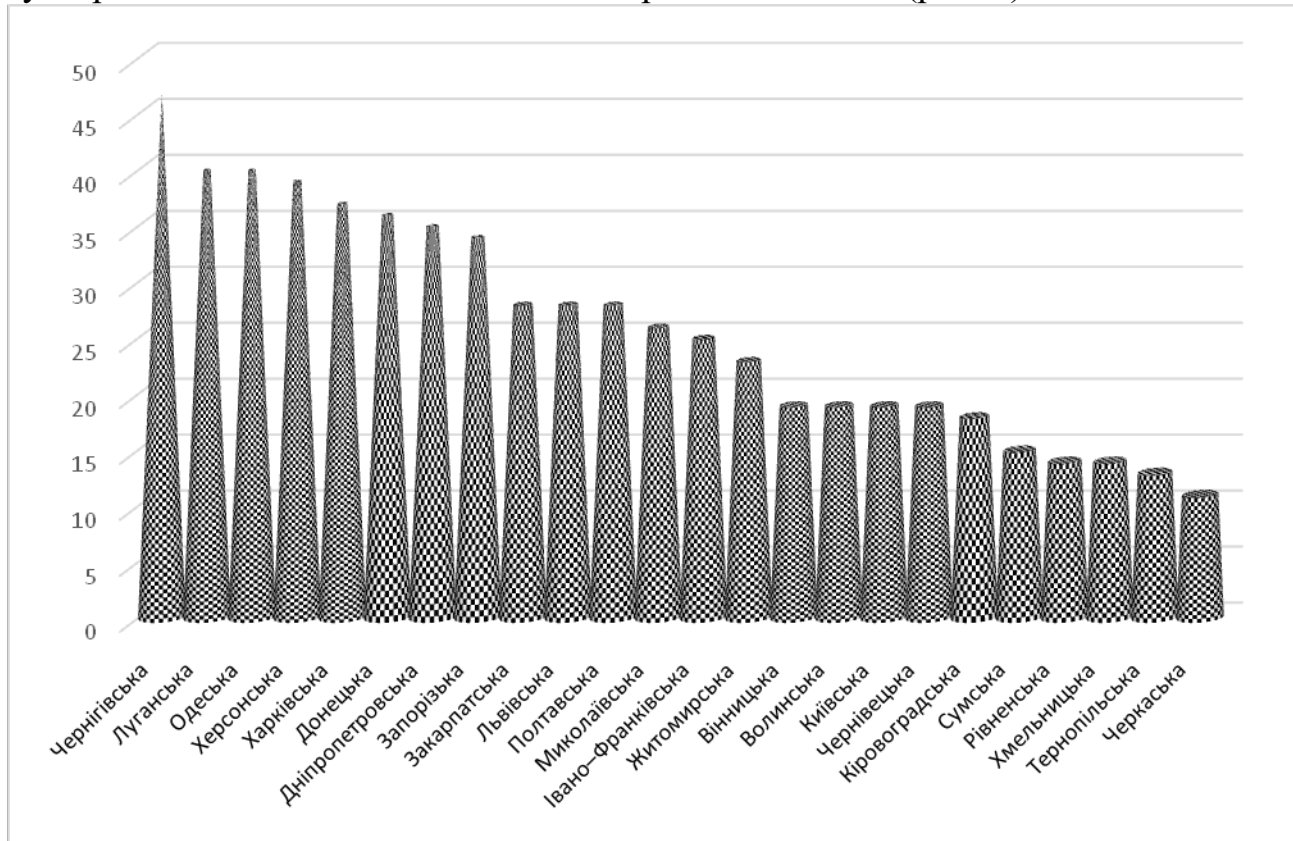


Рис. 4. Рейтинг регіонів України за рівнем придатності географічної складової згідно методики оцінки сприятливості розвитку логістично-аутсорсингової системи регіонів

Розрахунок інтегрального показника оцінки рівня розвитку логістично-аутсорсингової системи регіонів країни здійснюється на основі сумування рангових значень кожної з вищевказаного переліку синтетичної складової. Рейтинг регіонів за рівнем розвитку логістично-аутсорсингової системи визначається на підставі ранжування (за спаданням) інтегрального показника (табл. 6).

Таким чином, за рівнем сприятливості розвитку логістично-аутсорсингової системи на першому місці опинилася Дніпропетровська область. Друге місце посіла Харківська, а на третьому місці – Львівська область. На останньому місці рейтингу сприятливості розвитку логістично-аутсорсингової системи опинилася Чернівецька область (рис. 5).

6. Рангові значення складових та рейтинг регіонів України за рівнем сприятливості розвитку логістично-аутсорсингової системи

Області України	R(<i>l</i>)	R(<i>e</i>)	R(<i>t</i>)	R(<i>g</i>)	<i>I</i>	Рейтинг регіонів
Вінницька	108	64	21	19	212	9
Волинська	30	56	33	19	138	20
Дніпропетровська	157	85	39	35	316	1
Донецька	132	73	14	36	255	7
Житомирська	84	76	7	23	190	12
Закарпатська	74	49	42	28	193	11
Запорізька	108	82	26	34	250	8
Івано–Франківська	69	66	26	25	186	13
Київська	128	72	46	19	265	5
Кіровоградська	66	78	15	18	177	15
Луганська	85	33	3	40	161	17
Львівська	127	90	44	28	289	3
Миколаївська	88	68	19	26	201	10
Одеська	120	76	49	40	285	4
Полтавська	115	82	39	28	264	6
Рівненська	46	29	38	14	127	23
Сумська	49	58	15	15	137	21
Тернопільська	53	36	32	13	134	22
Харківська	140	87	34	37	298	2
Херсонська	62	48	36	39	185	14
Хмельницька	79	35	16	14	144	19
Черкаська	67	72	25	11	175	16
Чернівецька	55	35	7	19	116	24
Чернігівська	34	37	27	47	145	18

Дніпропетровська область є однією з найбільш населених областей України з дуже високою щільністю населення та високим рівнем урбанізації: 83,4 % жителів проживають у 66 містах та селищах міського типу. В області також нараховується 1435 сільських населених пунктів. Загальна кількість населених пунктів дещо нижча від такого ж показника в інших високоурбанізованих областях України [3].

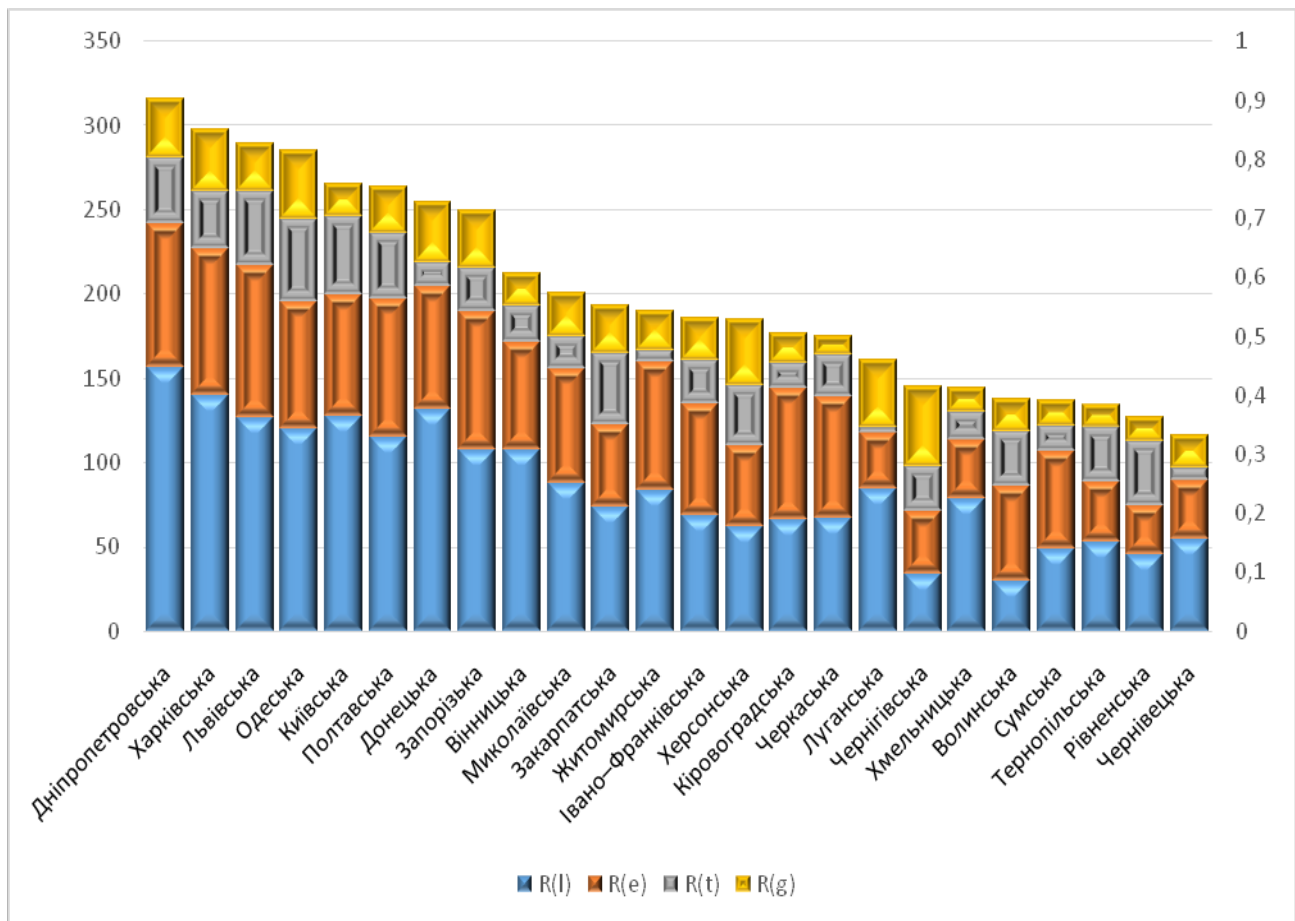


Рис. 5. Рейтинг регіонів України за рівнем сприятливості розвитку логістично-аутсорсингової системи

За щільністю залізниць, якістю залізничної інфраструктури Дніпропетровщина посідає лідируючі позиції серед українських регіонів. Залізничне сполучення забезпечує ефективний зв'язок з усіма регіонами України. Головна водна артерія області – Дніпро – потенційно важлива транспортна складова економіки області, проте вона є й головним природнім бар'єром інтеграції всього простору області. Населення області переважно проживає в містах (обласного значення – 74,3%, районного значення і селища міського типу – 9,1 %), у сільській місцевості проживає 16,6% населення. Така територіальна структура розміщення населення області є результатом історичного розвитку промисловості в регіоні. Рівень урбанізації районів області є нерівномірним [3].

Висновки. Такі особливі характеристики області дають їй додаткові підстави для того, щоб вважати її, на сьогодні, найсприятливішим регіоном України для розвитку логістично-аутсорсингової системи.

У лютому 2012 р. агентство Fitch Ratings присвоїло Дніпропетровській області довгострокові рейтинги в іноземній і національній валюті на рівні «В», короткостроковий рейтинг в іноземній валюті «В» і національний

довгостроковий рейтинг «АА». Прогноз області за довгостроковими рейтингами – «Стабільний», що є найвищим можливим значенням для регіонів України на сьогодні.

Структура економіки області зберігає ознаки індустріальної, оскільки сфера послуг активно розвивається тільки у місті Дніпропетровськ, де її частка в структурі економіки становить більше 25 %. Але ключовими для економіки області залишаються галузі промисловості. Дніпропетровщина має потужний промисловий потенціал. Він характеризується високим рівнем розвитку важкої індустрії та концентрації великих підприємств. У регіоні діють понад 700 великих промислових підприємств двадцяти основних видів економічної діяльності, на яких працюють 369,4 тис. осіб.

Бібліографічний список: 1. Окландер М.А. Логістика: підручник / М.А. Окландер. – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 346 с. 2. Семененко А.И. Логистика. Основы теории: учебник для вузов / А.И. Семененко, В.И. Сергеев. – СПб.: Издательство «Союз», 2003. – 544 с. 3. Стратегія розвитку Дніпропетровської області на період до 2020 року. Електронний ресурс. Режим доступу: <http://www.minregion.gov.ua/napryamki-diyalnosti/regional-dev/derzhavna-rehional-na-polityka/strategichne-planuvannya-regionalnogo-rozvitku/regionalni-strategiyi-rozvitku/>.

И.А. Иртышева, К.В. Завгородний. Закономерности развития современных региональных логистически-аутсорсинговых систем. В современной высоконкурентной экономической среде желание бизнеса сконцентрироваться на основных видах деятельности вызывает потребность в логистическом аутсорсинге. Рациональность формирования региональных логистически-аутсорсинговых систем подтверждается тем, что они будут способствовать повышению уровня инвестиционной привлекательности региона и инновационному развитию бизнес процессов.

Предложено исследовать уровень привлекательности развития логистически-аутсорсинговой системы региона через интегрированную оценку следующих ее составляющих: инфраструктурно-логистическая, социально-экономическая, транспортная, географическая. Расчет интегрального показателя оценки уровня привлекательности развития логистически-аутсорсинговой системы регионов страны осуществляется на основе суммирования ранговых значений каждой из вышеуказанного перечня синтетической составляющей.

Отдельные составляющие играют равнозначную роль в оценке привлекательности развития логистически-аутсорсинговой системы региона. По данным итогового интегрального показателя определяется место (рейтинг) каждого региона с точки зрения потенциала логистично-аутсорсинговой системы региона в общем составе регионов страны.

На основе проведенных расчетов по уровню развития инфраструктурно-логистической составляющей, согласно методике оценки логистически-аутсорсинговой системы региона, первые три позиции рейтинга регионов принадлежат Днепропетровской, Харьковской и Донецкой областям. На последнем месте по уровню инфраструктурно-логистической составляющей находится Волынская область.

Расчет по социально-экономической составляющей, согласно методике оценки логистически-аутсорсинговой системы региона, первые три позиции рейтинга регионов занимают Львовская, Харьковская и Днепропетровская области. На последнем месте по социально-экономической составляющей в оценке логистически-аутсорсинговой системы находится Ровенская область. По транспортной составляющей согласно методике оценки логистически-аутсорсинговой системы региона первые три позиции рейтинга регионов занимают Одесская, Киевская и Львовская области. На последнем месте по транспортной составляющей в оценке логистически-аутсорсинговой системы находится Луганская область. По географическому составляющей согласно методике оценки логистически-аутсорсинговой системы региона первые три позиции рейтинга регионов занимают Черниговская, Одесская и Луганская области. На последнем месте по географическому составляющей в оценке логистически-аутсорсинговой системы находится Черкасская область.

Расчет интегрального показателя оценки уровня развития логистически-аутсорсинговой системы регионов страны осуществляется на основе суммирования ранговых значений каждой из вышеуказанного перечня синтетической составляющей. Таким образом, по уровню привлекательности развития логистически-аутсорсинговой системы на первом месте оказалась Днепропетровская область. Второе место заняла Харьковская, а на третьем месте - Львовская область. На последнем месте рейтинга привлекательности развития логистически-аутсорсинговой системы оказалась Черновицкая область. Днепропетровская область является одной из самых населенных областей Украины с очень высокой плотностью населения и высоким уровнем урбанизации. Такие особые характеристики области дают ей дополнительные основания для того, чтобы считать ее, на сегодня, наиболее благоприятным регионом Украины для развития логистически-аутсорсинговой системы.

Ключевые слова: логистика, логистический аутсорсинг, региональные трансформации, логистические аутсорсинговые системы, рейтинговая оценка регионов.

Irtysheva I.O., Zavgorodniy K.V. Regularities of development of modern regional logistics-outsourcing systems. In today's highly competitive economic environment, the desire of business to concentrate on the main types of activity causes the need for logistics outsourcing. The rationality of the formation of regional logistic-outsourcing systems is confirmed by the fact that they will contribute to raising the level of investment attractiveness of the region and the innovative development of business processes.

It is suggested to investigate the level of attractiveness of development of the logistic-outsourcing system of the region through an integrated assessment of its following components: infrastructure-logistic, socio-economic, transport, geographic. Calculation of the integral indicator of the assessment of the level of attractiveness of the development of the logistics-outsourcing system of the regions of the country is carried out on the basis of summation of the rank values of each of the above list of the synthetic component.

Individual components play an equal role in assessing the attractiveness of the development of the logistics-outsourcing system in the region. According to the final integral indicator, the place (rating) of each region is determined from the point of view of the potential of the region's logistics-outsourcing system in the overall composition of the country's regions.

Based on the calculations performed on the level of development of the infrastructure and logistics component, according to the methodology for assessing the logistics-outsourcing system in the region, the first three positions in the ranking of regions belong to Dnepropetrovsk, Kharkov and Donetsk regions. At the last place in terms of the infrastructure and logistics component is the Volyn region.

Calculation of socio-economic component, according to the methodology of assessing the logistics-outsourcing system of the region, the first three positions in the rating of regions are occupied by Lviv, Kharkiv and Dnipropetrovsk regions. In the last place in the socio-economic component in assessing the logistics-outsourcing system is the Rivne region. According to the method of assessing the logistics-outsourcing system of the region, the first three positions in the rating of the regions are occupied by the Odessa, Kiev and Lviv regions. The Luhansk region is the last in terms of transport component in the assessment of the logistics-outsourcing system. According to the geographical component according to the method of assessing the logistics-outsourcing system of the region, the first three positions in the rating of the regions are occupied by Chernihiv, Odesa and Lugansk regions. At the last place in the

geographical component in the assessment of the logistics-outsourcing system is Cherkassy region. Calculation of the integral indicator of the assessment of the development level of the logistic-outsourcing system of the regions of the country is carried out on the basis of summation of the rank values of each of the above list of the synthetic component. Thus, according to the level of attractiveness of development of the logistic-outsourcing system, the Dnipropetrovsk region was the first to be found. The second place was taken by Kharkiv, and in third place - Lviv region. In the last place of the rating of the attractiveness of development of the logistic-outsourcing system was the Chernivtsi region. Dnepropetrovsk region is one of the most populated regions of Ukraine with a very high population density and a high level of urbanization. Such special characteristics of the region give it additional reasons to consider it, for today, the most favorable region of Ukraine for the development of the logistics-outsourcing system.

Keywords: logistics, logistics outsourcing, regional transformation outsourcing logistic system, Grade regions.

Стаття надійшла до редакції 03.02.2017 р.