

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДОНБАСЬКА ДЕРЖАВНА МАШИНОБУДІВНА АКАДЕМІЯ**

МІНАКОВА Світлана Михайлівна

УДК 331.101:338.47

**СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ
ЛОГІСТИЧНИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ УКРАЇНИ
В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління
національним господарством

**Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук**

Краматорськ – 2015

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Національному університеті кораблебудування імені адмірала Макарова Міністерства освіти і науки України (м. Миколаїв).

Науковий консультант – доктор економічних наук, професор

Іртищева Інна Олександрівна,

Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова Міністерства освіти
і науки України (м. Миколаїв),
завідувач кафедри менеджменту.

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор **Стройко Тетяна Володимирівна,**
Миколаївський національний університет ім. В. О. Сухомлинського Міністерства
освіти і науки України (м. Миколаїв), завідувач кафедри міжнародної економіки;

доктор економічних наук, доцент **Горошкова Лідія Анатоліївна,** Запорізький
національний університет Міністерства освіти і науки України (м. Запоріжжя),
доцент кафедри менеджменту організацій та логістики;

доктор економічних наук, доцент **Турченко Дмитро Кузьмич,** Донбаська державна
машинобудівна академія Міністерства освіти і науки України (м. Краматорськ),
провідний науковий співробітник науково-дослідного сектору.

Захист дисертації відбудеться *27 травня 2015 року об 11.00* на засіданні
спеціалізованої вченої ради Д 12.105.03 у Донбаській державній машинобудівній
академії Міністерства освіти і науки України за адресою: 84313, м. Краматорськ,
вул. Шкадінова, 72, ауд. 1319.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Донбаської державної
машинобудівної академії Міністерства освіти і науки України за адресою: 84313,
м. Краматорськ, вул. Шкадінова, 72.

Автореферат розісланий *27 квітня 2015 року*.

В.о. вченого секретаря
спеціалізованої вченої ради
доктор економічних наук, доцент



В. Г. Саєнко

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Однією з ключових умов стійкого соціально-економічного розвитку України, підвищення її конкурентоспроможності, інтеграції у світовий економічний простір, реалізації транзитного потенціалу є наявність розвинутої транспортної мережі, яка відповідає вищому рівню сучасних вимог до організації та матеріальних і супутніх їм потоків. Зміцнення внутрішніх регіональних, міжрегіональних і міжнародних транспортно-комунікаційних зв'язків забезпечує не тільки зростання обсягів перевезень територією країни, але і позитивно впливає на обсяги виробництва ВВП країни, темпи промислового розвитку, обсяги міжнародної торгівлі товарами і послугами, поліпшення інвестиційного клімату, підвищення рівня життя населення. Сьогодні ускладнення схем перевезень і необхідність їх оптимізації, розвиток форм економічної взаємодії суб'єктів господарювання, зростання обсягів інформації, що їх супроводжує, необхідність формування й управління ланцюгами поставок матеріальних цінностей потребують подальшого розвитку логістичних транспортних систем (далі – ЛТС) України.

Разом з тим існуючий стан транспортної мережі країни, її логістичної і транспортної інфраструктури, тенденції та закономірності функціонування ЛТС України характеризуються суттєвими проблемами, до яких, у першу чергу, слід віднести відсутність чіткого стратегічного бачення подальшого розвитку, слабкість теоретико-методологічного підґрунтя й організаційних підходів до державного регулювання і стимулювання розвитку ЛТС, невідповідність транспортної політики України викликам сучасних глобалізаційних процесів, застарілі форми взаємодії між органами державного, регіонального і галузевого управління у процесі розвитку ЛТС країни. Залишається незадовільним рівень використання ресурсів і можливостей розвитку, зокрема, щодо формування й ефективності функціонування міжнародних транспортних коридорів, транспортно-логістичних кластерів, інноваційної спрямованості техніко-технологічного оновлення ЛТС.

Шляхи вирішення проблем стратегічного розвитку ЛТС закладені ідеями і вченнями видатних представників різних наукових шкіл, серед яких: Дж. Акерлоф [G. Akerlof], М. Вебер [M. Weber], О. Вільямсон [O. Williamson], Б. Гільдебрант [B. Hildebrand], Дж. М. Кейнс [J. Keynes], Дж. Коммонс [J. Commons], Р. Коуз [R. Coase], В. Рошер [W. Rosher], Г. Саймон [H. Simon], Дж. Стігліц [J. Stiglitz], Дж. Хікс [J. Hicks] та ін.

Значний внесок у формування методології дослідження і розвитку ЛТС зробили такі вітчизняні й іноземні вчені, як: О. Бакаєв, Т. Белкіна, Т. Белопольська, Н. Белоусова, О. Блинов, В. Букін, М. Гончаров, Л. Горошкова, О. Григорович, М. Долішній, Є. Жуков, І. Іртищева, З. Каїра, О. Котлубай, Д. Клиновий, Є. Крикавський, В. Курганов, Л. Ларош, В. Лівшиць, О. Лопаткін, С. Лукін, Г. Меркіна, Л. Миротін, А. Новікова, В. Орешин, В. Павлов, Ю. Пащенко, Т. Пепа, М. Примачов, С. Примачова, Т. Прокоф'єва, Є. Сич, І. Смирнов, С. Соколенко, Д. Стеченко, Т. Стройко, И. Ташбаєв, В. Творонович, В. Терентьєв, Д. Турченко, М. Фащевський, Ю. Цветов, Л. Чернюк, О. Ярош та ін.

У той же час, постановка питання про визначення стратегічних орієнтирів розвитку ЛТС України в умовах глобалізації є новим дослідницьким напрямом для економічної науки. Поза увагою вітчизняної економічної думки залишився комплекс наукових і прикладних питань щодо стратегічного бачення і концептуальних засад розвитку ЛТС України, визначення факторів впливу на його перебіг, формування кластерної політики у сфері транспортної логістики, економічної діагностики і моделювання закономірностей функціонування транспортних систем, сценарного моделювання розвитку ЛТС в умовах глобалізації, напрямів удосконалення транспортної складової ЛТС. У зв'язку з цим необхідність визначення теоретичних засад, обґрунтування методологічного підходу до дослідження і розвитку ЛТС під впливом процесів глобалізації, створення концепції стратегічного розвитку логістичних транспортних систем України, розвиток методичних положень щодо визначення стратегічних орієнтирів розвитку ЛТС України й удосконалення інструментарію та організаційних підходів до їх реалізації обумовили актуальність теми дослідження, його мету і завдання.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано відповідно до планів НДР Науково-дослідного інституту фундаментальних і прикладних досліджень Одеського національного морського університету МОН України за темами: «Теоретичні основи оптимального функціонування та розвитку інтегрованої логістичної системи доставки вантажів» (номер держреєстрації 0105U002349, 2008–2010 рр.); «Проектно-орієнтоване управління підприємствами морського транспорту» (номер держреєстрації 0112U004304, 2012–2014 рр.); за темою: «Дослідження пріоритетних напрямів регіональної політики в економічній сфері» (номер держреєстрації 0110U007602, 2010–2013 рр.) Інституту інноваційної та післядипломної освіти Одеського національного університету імені І. І. Мечникова МОН України, а також за темою: «Стратегічні орієнтири розвитку логістичних систем в умовах глобалізації» (номер держреєстрації 0112U002862, 2012-2014 рр.) Національного університету кораблебудування ім. адмірала Макарова МОН України. У межах вказаних тем автором розроблено методологічні підходи і методичні рекомендації щодо розвитку логістичних транспортних систем України в умовах глобалізації.

Мета і завдання дослідження. Метою дослідження є створення теоретико-методологічних засад, розвиток методичних положень і організаційних підходів до формування та реалізації стратегічних орієнтирів розвитку логістичних транспортних систем України в умовах глобалізації.

Відповідно до зазначеної мети поставлено та вирішено такі завдання:

узагальнити теоретичні підходи до визначення сутності та структури ЛТС як складової національної економіки України;

поглибити теоретичні засади стратегічного управління розвитком логістичних транспортних систем;

обґрунтувати методологічний підхід до розвитку логістичних транспортних систем України;

конкретизувати принципи формування транспортної складової логістичних транспортних систем різних рівнів;

поглибити методичні засади дослідження стану і потенціалу розвитку логістичних транспортних систем;

визначити вплив глобалізаційних процесів на розвиток логістичних транспортних систем;

провести діагностику стану і визначити стратегічні орієнтири розвитку логістичних транспортних систем України;

обґрунтувати концепцію стратегічного розвитку логістичних транспортних систем України в умовах глобалізації;

поглибити організаційно-методичні засади формування транспортно-логістичних кластерів як елементів логістичних транспортних систем;

визначити шляхи активізації транскордонного співробітництва України як фактора розвитку логістичних транспортних систем України;

обґрунтувати шляхи оптимізації транспортної політики України;

розвинути науково-методичний підхід до організації модальних перевезень;

удосконалити організаційні підходи до розвитку логістичних транспортних систем України в умовах глобалізації.

Об'єктом дослідження є процеси розвитку логістичних транспортних систем.

Предмет дослідження – теоретичні та методологічні засади, методичні положення, інструментальні засоби й організаційні підходи до формування і реалізації стратегічних орієнтирів розвитку логістичних транспортних систем України в умовах глобалізації.

Методи дослідження. Теоретико-методологічну та методичну основу дисертації становлять концептуальні положення економічної теорії, логістики, стратегічного управління, теорії систем, наукові доробки вітчизняних і зарубіжних учених у сфері розвитку транспортної галузі, прогнозування та програмування розвитку логістичних транспортних систем. Для реалізації мети і завдань дослідження використано комплекс загальнонаукових та специфічних для економічної науки підходів, методів і прийомів, а саме:

діалектичний підхід, зокрема, принцип логічного узагальнення, – для визначення стратегічних орієнтирів розвитку логістичних транспортних систем України в умовах глобалізації; принцип збігу історичного і логічного – при виявленні сутності логістичної транспортної системи та змісту поняття «стратегічні орієнтири розвитку логістичних транспортних систем»;

гіпотетико-дедуктивний метод, за допомогою якого емпіричний матеріал, що відображає динаміку показників функціонування і розвитку логістичних транспортних систем України, узагальнено і розкрито з позицій теоретико-методологічних конструктів економічної теорії та панівних концепцій логістики;

системно-аналітичний метод – для узагальнення теоретичних і методологічних засад розвитку логістичних транспортних систем України і впливу на нього глобалізаційних процесів;

системно-структурний підхід – при формуванні концепції стратегічного розвитку логістичних транспортних систем України в умовах глобалізації;

структурно-функціональний підхід – для поліпшення транспортної політики України; обґрунтування структури і функцій транспортно-логістичного кластера;

удосконалення організаційної структури системи управління портовою діяльністю та державною системою забезпечення безпеки судноплавства в Україні.

Інформаційною базою дисертаційного дослідження є законодавчі та нормативні акти Верховної Ради України, Президента України і Кабінету Міністрів України, Міністерства транспорту і зв'язку України, матеріали Державного комітету статистики України, річних звітів європейської статистики, а також дані річних звітів про діяльність портів України, функціонування міжнародних транспортних коридорів, матеріали власних досліджень автора.

Наукова новизна одержаних результатів. Основний науковий результат дисертації полягає у створенні теоретико-методологічних засад, методичних положень і організаційних підходів до формування та реалізації стратегічних орієнтирів розвитку логістичних транспортних систем України на основі розробки концепції стратегічного розвитку логістичних транспортних систем України в умовах глобалізації. До найбільш суттєвих результатів дослідження, які визначають його наукову новизну, належать такі:

у перше:

теоретично обґрунтовано методологічний підхід до розвитку логістичних транспортних систем, сформований у рамках загальнофілософської концепції пізнання шляхом синтезу системного і системно-структурного підходів, методології державного регулювання процесів економічного розвитку, методів економічної діагностики і формалізації процесів взаємодії суб'єктів господарювання різних рівнів агрегованості, сценарного моделювання з використанням логістичного інструментарію, що дозволяє забезпечити системну єдність методичних, інструментальних й організаційних підходів до розвитку логістичних транспортних систем України в умовах глобалізації;

визначено комплекс стратегічних орієнтирів за ключовими напрямками розвитку логістичних транспортних систем України (організаційний, фінансовий, техніко-технологічний, інформаційний, інституціональний, правовий), який закладає основу оновлення транспортної політики України на засадах програмно-цільового управління розвитком логістичних транспортних систем;

обґрунтовано концепцію стратегічного розвитку логістичних транспортних систем України, представлену на чотирьох рівнях (теоретико-методологічному, методичному, інструментальному, організаційному), системно організованих на основі визначених стратегічних орієнтирів розвитку логістичних транспортних систем України з урахуванням глобалізаційних процесів, що закладає концептуальний базис оптимізації та розбудови логістичних транспортних систем України з можливістю їх інтеграції у міжнародні транспортні системи;

удосконалено:

методичні положення проектування логістичних систем на основі конкретизації принципів формування транспортної складової логістичних транспортних систем різних рівнів і структурованого методичного комплексу проектування логістичних систем на мікрорівні як складових регіональних й інтегрованих логістичних транспортних систем України;

методичні засади дослідження стану і потенціалу розвитку логістичних транспортних систем шляхом формування системи показників і методичних положень кількісного оцінювання на основі інтегральних показників потенціалу розвитку логістичних транспортних систем мезорівня та його складових (загальноекономічного потенціалу розвитку; стану транспортно-логістичного комплексу, транспортної і логістичної інфраструктури; рівня інституціональної забезпеченості розвитку), що надає можливість відстежувати їх зміни в часі з метою аналізу та прогнозування;

організаційно-методичний підхід до формування транспортно-логістичних кластерів шляхом уточнення стадій життєвого циклу транспортно-логістичного кластера (ініціація утворення і мотивація учасників; розробка загальної стратегії функціонування; розробка пілотних проектів; розробка стратегічних проектів; саморегуляція; модернізація) і диференціації інструментів кластерної політики держави відповідно до типу кластера і періоду його життєвого циклу в процесі стратегічного управління розвитком логістичних транспортних систем України;

науково-методичний підхід до організації модальних перевезень, який, на відміну від існуючих, передбачає виділення операцій розробки графіка руху і вибору маршруту в самостійні організаційно-функціональні складові системи доставки вантажів і організацію модальних перевезень із застосуванням мережевих моделей, що дозволить підвищити ефективність надання послуг «tracking-and-tracing»;

організаційні підходи до розвитку логістичних транспортних систем України в умовах глобалізації шляхом удосконалення організаційної структури системи управління портовою діяльністю та державною системою забезпечення безпеки судноплавства, що дозволить підвищити інтеграційні можливості транспортної системи України як морської держави;

дістали подальшого розвитку:

теоретичний підхід до трактування логістичної транспортної системи як складної, організаційно завершеної структурованої економічної системи з п'ятьма рівнями логістичної взаємодії (підприємство, територіальний центр, територіальна система, кластер, інтегрована ЛТС України), яка утворюється сукупністю транспортних систем і мереж, елементів транспортної і логістичної інфраструктур, органів управління всіх рівнів і суб'єктів підприємницької діяльності, взаємопов'язаних на основі формування функціональної та забезпечувальної підсистем реалізації інтегрованих матеріальних і супутніх їм поточкових процесів, що дозволяє поглибити теоретико-методологічні конструкти управління розвитком логістичних транспортних систем як складової національної економіки України;

теоретичні положення стратегічного управління розвитком логістичних транспортних систем шляхом уточнення змісту поняття «стратегічні орієнтири розвитку логістичних транспортних систем» як несуперечливого комплексу їх якісних характеристик, які відповідають майбутньому бажаному (еталонному) стану згідно з визначеними цілями на кожному етапі стратегічного розвитку логістичних транспортних систем унаслідок управлінських впливів і з урахуванням вихідного стану логістичної транспортної системи та зміни глобальних, субглобальних, макро- і мікроекономічних факторів впливу;

наукове обґрунтування впливу глобалізаційних процесів на розвиток логістичних транспортних систем України всіх рівнів шляхом виявлення тенденцій, узагальнення проблем і завдань розвитку ЛТС провідних країн світу в умовах глобалізації з метою підвищення глобальної адаптивності вітчизняних логістичних транспортних систем;

напрями розвитку транспортної політики України на основі визначення комплексу заходів щодо утвердження України як морської держави, які включають: створення умов для відродження вітчизняного судноплавства; поліпшення управління морською галуззю; підвищення конкурентоспроможності українських портів; стимулювання розвитку в Україні системи морської освіти; створення фінансових умов для імплементації документів Міжнародної морської організації щодо безпеки судноплавства та охорони навколишнього середовища; стимулювання розвитку вітчизняного суднобудування;

шляхи сприяння розвитку логістичних транспортних систем на основі активізації транскордонного співробітництва України, до яких віднесено: створення торговельно-логістичних центрів розвитку транскордонної торгівлі; протидію нелегальним економічним операціям у транскордонній торгівлі; удосконалення роботи органів митної та прикордонної служб у напрямі спрощення контролю і митного огляду товарів; активізацію інвестиційної політики в будівництві дорожньої інфраструктури прикордонних регіонів.

Практичне значення одержаних результатів. Практична цінність роботи полягає в тому, що методичні положення і висновки доведено до рівня конкретних практичних пропозицій і рекомендацій, які дозволяють визначати стратегічні орієнтири логістичних транспортних систем України, напрямів удосконалення транспортної політики держави і її регіонів, зокрема, при підготовці Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів до 2020 р. в контексті входження України у світовий та європейський транспортний простір. Результати дисертації використано в практичній діяльності: Державного підприємства «Миколаївський морський торговельний порт» при формуванні плану розвитку підприємства (довідка від 11.02.2015 № 01/155); Департаменту економічного розвитку Запорізької міської ради в процесі розробки стратегії розвитку міста Запоріжжя (довідка від 04.11.2014 № 01-10/262); Запорізької Торгово-промислової палати при удосконаленні транспортної політики Запорізької області (довідка від 13.11.2014 № 04-2-181).

Окремі теоретичні положення дисертаційної роботи використовуються в навчальному процесі Одеської державної академії будівництва та архітектури Міністерства освіти і науки України при викладанні дисциплін «Логістика», «Інфраструктура товарного ринку», «Маркетингова політика розподілу», «Міжнародні економічні відносини», «Управління маркетингом», «Стратегічний маркетинг» (довідка від 25.11.2014 № 02/89).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є завершеним, самостійно виконаним дослідженням. Основні положення, висновки та рекомендації, що містяться в дисертації, одержано особисто автором шляхом аналізу й узагальнення теоретичного та емпіричного матеріалу. Із наукових праць, виконаних у співавторстві, у дисертації використано лише ті ідеї та положення, які запропоновано особисто здобувачем.

Особистий внесок у наукові роботи, підготовлені у співавторстві, конкретизовано у списку публікацій за темою дисертації.

Апробація результатів дисертації. Основні теоретичні та практичні результати дисертації доповідались і були схвалені на міжнародних та науково-практичних конференціях, зокрема: II Міжвузівській науково-практичній конференції «Економіка і фінанси: аналіз тенденцій та перспектив розвитку» (Дніпропетровськ, 20 жовтня 2014 р.); XII Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні інформаційні технології в економіці і управлінні підприємствами, програмами і проектами» (Харків, 8–12 вересня 2014 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Економіка та сучасний менеджмент: теоретичні та практичні аспекти» (Одеса, 15–16 серпня 2014 р.); V Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми сучасної економіки» (Донецьк, 8–9 серпня 2014 р.); V Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні порти – проблеми та рішення» (Україна–Чорногорія, 8–9 червня 2013 р.); IV Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні порти – проблеми та рішення» (Одеса, 26 квітня–3 травня 2012 р.); конференціях професорсько-викладацького складу і наукових співробітників Одеського національного університету імені І.І. Мечникова (Одеса, 2009–2014 рр.).

Публікації. Основні наукові положення, рекомендації та висновки дисертації опубліковано у 35 наукових працях загальним обсягом 32,65 ум.-друк. арк., з яких особисто автору належить 31,0 ум.-друк. арк., у тому числі: одноосібна монографія, колективна монографія, 25 публікацій у наукових фахових виданнях (сім публікацій у виданнях, внесених до міжнародних наукометричних баз, три публікації у виданнях іноземних держав); вісім публікацій у збірниках матеріалів науково-практичних конференцій.

Структура й обсяг дисертації. Дисертація складається із вступу, п'яти розділів, висновків, списку використаних джерел (362 найменування на 35 сторінках), шести додатків (на п'ятнадцяти сторінках). Робота містить 31 таблицю і 68 рисунків. Повний обсяг дисертації становить 420 сторінки.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У першому розділі «**Теоретичні основи розвитку логістичних транспортних систем України в умовах глобалізації**» узагальнено теоретичні підходи до визначення сутності та структури логістичних транспортних систем як складової національної економіки України; розкрито роль логістичних транспортних систем у національній економіці та поглиблено теоретичні засади стратегічного управління розвитком логістичних транспортних систем в умовах глобалізації.

За результатами аналізу теоретичних підходів до визначення сутності та структури ЛТС як складової національної економіки України визначено домінуючий вплив теоретичних концептів кількох економічних шкіл – починаючи з історичної, неокласичної, кейнсіанської до неоінституціоналізму й економічної теорії формування і розвитку нової глобальної економічної системи (кінець ХХ – початок ХХІ ст.), які зумовили формування нової терміносистеми у конкретно-науковій сфері – логістиці, зокрема логістиці транспортних систем. Встановлено, що термін «логістична транспортна система»

є похідним від терміна «логістична система», який підкреслює інтегруючу роль логістики у транспортних системах.

Систематизовано основні структурні елементи ЛТС із виокремленням функціональної та забезпечувальної підсистем (рис. 1); обґрунтовано, що ЛТС України передбачає п'ять рівнів логістичної взаємодії (рис. 2): об'єкти транспортної і логістичної інфраструктури (термінальні та вантажні комплекси, складські господарства, підприємства різних видів транспорту та транспортно-логістичного сервісу тощо); транспортно-логістичні центри місцевого, регіонального та міжнародного призначення; регіональні транспортно-логістичні системи; транспортно-логістичні кластери; інтегрована ЛТС України (як підсистема економічної системи країни та міжнародних транспортно-логістичних систем).

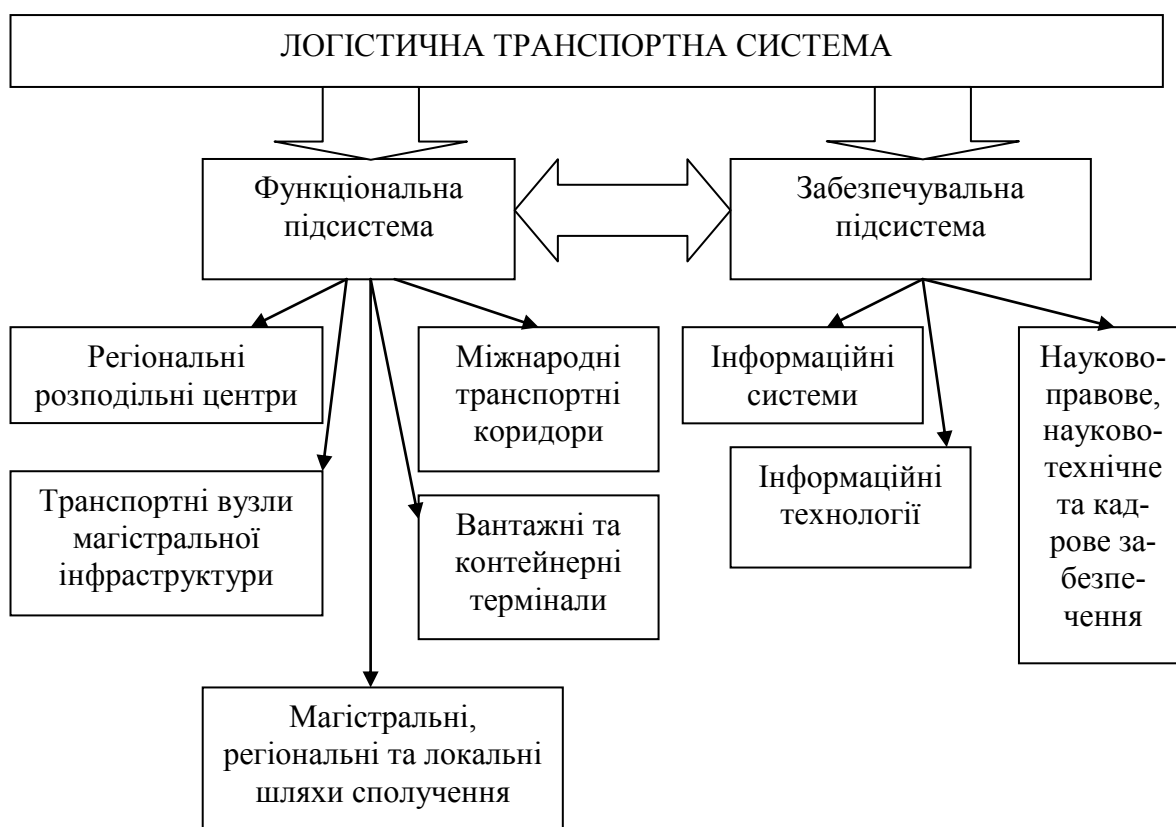


Рис.1. Структурні елементи ЛТС

Сформовано теоретичний підхід до трактування логістичної транспортної системи як складної, організаційно завершеної структурованої економічної системи з п'ятьма рівнями логістичної взаємодії (підприємства, територіальний центр, територіальна система, кластер, інтегрована ЛТС України), що утворюється сукупністю транспортних систем і мереж, елементів транспортної і логістичної інфраструктур, органів управління всіх рівнів і суб'єктів підприємницької діяльності, взаємопов'язаних на основі формування функціональної та забезпечувальної підсистем реалізації інтегрованих матеріальних і супутніх їм потокових процесів.

Із використанням сформованого теоретичного підходу комплекс принципів побудови ЛТС (принципи раціональності, емерджентності, системності, ієрархії, формалізації, інтеграції) доповнено принципом глобалізаційної адаптивності, який перед-

бачає організаційно-структурну гнучкість ЛТС як основи забезпечення можливості взаємодії з іншими інтегрованими (національними і наднаціональними) логістичними транспортними системами.

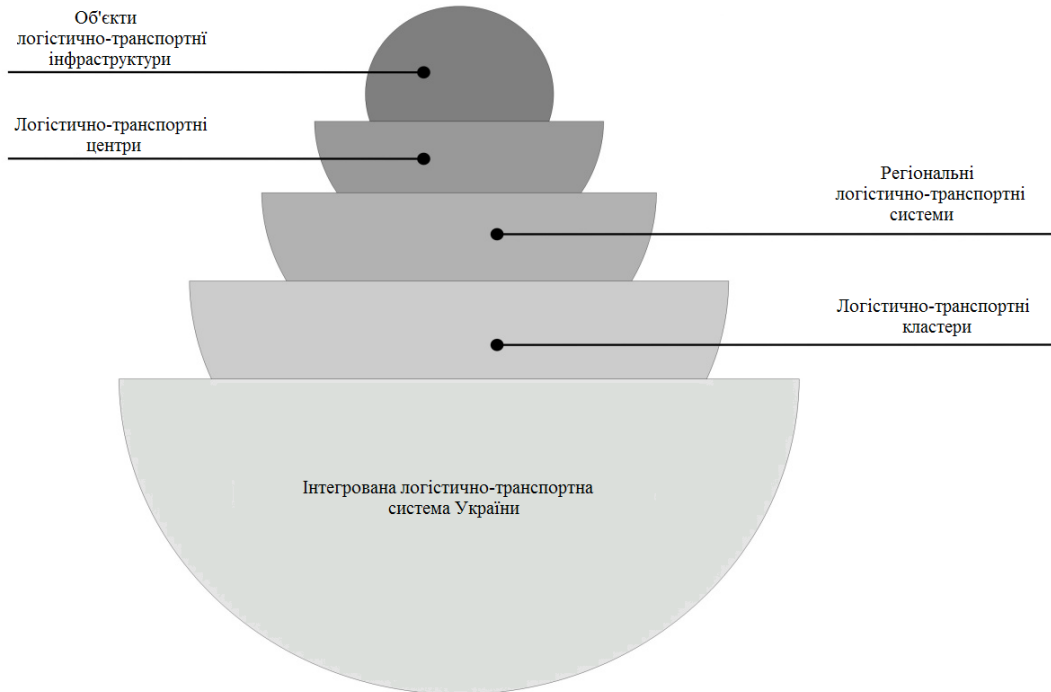


Рис. 2. Рівні взаємодії логістичної транспортної системи

Стратегія як комплекс завдань на основі застосування правил, концепцій, моделей прийняття рішень для визначення і досягнення довготермінових цілей розвитку ЛТС України як складової національної економіки з визначенням методологічних засад формування і реалізації функціональної та забезпечувальної підсистем у межах доступного ресурсного забезпечення потребує як встановлення магістрального стратегічного напрямку розвитку, так і комплексу зафіксованих у часі параметрів і характеристик стану ЛТС, які слугуватимуть орієнтирами у процесі досягнення проміжних і генеральних цілей стратегічного розвитку. Обґрунтовано, що такі орієнтири мають відображати якісні зміни стану ЛТС у процесі їх розвитку, які залежать як від вихідного стану, так і від факторів впливу на функціонування і розвиток ЛТС. За масштабністю ці фактори запропоновано класифікувати на глобальні (міжнародна експансія промисловості, зростання міжнародної торгівлі, міжнародний розподіл праці та кооперація, необхідність забезпечення конкурентних переваг на світовому ринку збуту продукції, зміна філософії ринку, зростаюча економічна потужність регіонів, зростаючий дефіцит ресурсів); субглобальні (зростання обсягів виробництва і пов'язане із цим збільшення витрат сфери обігу), а також фактори на макrorівні (політичні; законодавчі; техніко-технологічні; економічні; соціальні; екологічні) і на мікрорівні (організаційна структура управління логістикою; зміст логістичної стратегії; наявність (відсутність) складського комплексу; наявність (відсутність) власно-

го автопарку; географічне розташування об'єктів управління; фінансовий та кадровий потенціали тощо).

Уточнено зміст поняття «стратегічні орієнтири розвитку логістичних транспортних систем» як несуперечливого комплексу їх якісних характеристик, які відповідають майбутньому бажаному (еталонному) стану згідно з визначеними цілями на кожному етапі стратегічного розвитку ЛТС унаслідок управлінських впливів і з урахуванням вихідного стану логістичної транспортної системи і зміни глобальних, субглобальних, макро- і мікроекономічних факторів впливу. Комплекс стратегічних орієнтирів розвитку ЛТС має виступати одним із вихідних положень структурування планів і програм та оптимізації системи стратегічного управління розвитком логістичних транспортних систем України.

Аналіз зарубіжного досвіду формування ЛТС також дає підстави виокремити підвищення обсягів і якості надання портових послуг у додатковий фактор ефективного функціонування та розвитку логістичних транспортних систем морських держав світу. На цій підставі до факторів впливу на функціонування і розвиток ЛТС морських держав, що діють на макрорівні, віднесено:

- технологічні зміни (глибока і повсюдна контейнеризація вантажних перевезень і використання нових технологій, у першу чергу інформаційно-комунікаційних);
- перманентну інтеграцію різних видів транспорту та їх послуг (інтеграція морських портів у логістичний ланцюг з експедиторами та транспортними компаніями);
- зростання участі приватного сектору в управлінні діяльністю і фінансуванні розвитку портів;
- підвищення ролі стратегічного менеджменту в системі управління портом;
- дерегуляцію та інституціональне реформування портового сектору (децентралізація портової системи і надання фінансової та операційної автономії окремим портам, відокремлення управлінських та контролюючих функцій, створення акціонерних товариств за умови утримання майнових прав державою).

У другому розділі «**Методологічні основи дослідження та розвитку логістичних транспортних систем**» обґрунтовано теоретико-методологічний підхід до розвитку логістичних транспортних систем, поглиблено методичні засади дослідження стану і потенціалу розвитку логістичних транспортних систем, визначено вплив глобалізаційних процесів на розвиток логістичних транспортних систем України.

Методологічний підхід до розвитку логістичних транспортних систем в умовах глобалізації побудований на основі синтезу методологічних засад кількох економічних шкіл. Він виходить із таких провідних ідей історичної школи, як національна політична економія, розвиток виробничих сил нації і державна політика протекціонізму за методологічними принципами історизму, холізму, еволюціонізму, емпіризму, нормативізму. При цьому економічна свобода суб'єктів господарювання, оптимізація їх господарської поведінки в умовах обмеженості ресурсів і підвищення рівня конкуренції, мотиваційні чинники економічної діяльності потребують методологічної конвергенції з неокласичною економічною школою з її підходами до формування ланцюга цінності та ціни товару (послуги), прибутку і розподілу прибутку у суспільстві на методологічній основі економічного лібералізму і маржинальних

принципів системного аналізу рівноваги на мікроекономічному рівні за умов вільної конкуренції. Теоретичне сходження до макрорівня економічної проблематики зумовлює визнання потреби в державному регулюванні економіки і забезпеченні максимальної зайнятості в ринкових системах і методологічних особливостей кейнсіанства в частині стимулювання державою сукупного попиту, застосування макроекономічного аналізу разом з мікроекономічним, особливо концепцій асиметрії економічної інформації та інституціональної природи ринків, сформованих представниками некейнсіанської школи і пролонгованих у методологічні засади концепції інформаційних витрат здійснення ринкових транзакцій представників інституціоналізму. Певна тенденція до теоретичного зближення інституціоналізму і сучасного новітнього кейнсіанства у структурі економічної теорії кінця ХХ – початку ХХІ ст. дозволила інтегрувати у сформований методологічний конструкт базисні постулати і принципи бізнес-логістики, інтеграційної і глобалізаційної концепцій логістики, які є вихідними положеннями організації та управління потоковими процесами різної природи в сучасних логістичних транспортних системах.

Виходячи з визначеної сутності та структури логістичних транспортних систем як складової національної економіки, методологічний підхід до дослідження і розвитку логістичних транспортних систем зумовлений необхідністю виявлення і вивчення взаємовпливу економічних і неекономічних факторів та категорій у національних економіках, загальних закономірностей раціонального господарювання у поєднанні з активним втручанням держави у процеси економічного зростання, що потребує синтезу елементів методології системного і системно-структурного підходів, формалізації процесів економічної взаємодії суб'єктів господарювання різних рівнів агрегованості та сценарного моделювання наслідків такої взаємодії на основі прямих і непрямих методів державного регулювання процесів економічного розвитку, а також економічного аналізу й інструментарію логістичних концепцій.

На основі сформованого теоретико-методологічного підходу і з урахуванням визначених принципів побудови ЛТС та факторів впливу на їх функціонування й розвиток диференційовано і конкретизовано принципи формування транспортної складової регіональної та інтегрованої логістичних транспортних систем і мікрологістичної транспортної системи. Встановлено складові структурованого методичного комплексу проектування логістичних систем на мікрорівні як складових ЛТС мезо- і макрорівня (рис. 3).

З урахуванням змісту встановлених основних етапів проектування (передпроектна підготовка, проектна діяльність, реалізація проекту) здійснено порівняльний аналіз методик проектування логістичних систем (*MS-9000* – 1995 р.; *ММОГ* – 1999 р.; *ММОГ/LE* – 2003 р.; *ГММОГ/LE* – 2009 р.) з використанням комплексу якісних критеріїв оцінювання (повнота відображення вимог; повнота розкриття змісту вимог; зрозумілість змісту вимог; рівень складності опанування і застосування; повнота і завершеність рекомендацій щодо використання; можливість моделювання змін; ступінь інтеграції з іншими методиками або концепціями) недостатню розробленість методичних положень з комплексного оцінювання стану і потенціалу розвитку ЛТС і практичної реалізації проекту.

Доведено, що значна диференціація у рівнях соціально-економічного розвитку регіонів України, потужності та спеціалізації господарських комплексів, розгалуженості міжрегіональних і міжнародних господарських зв'язків, розвитку транспортних систем, транспортної і логістичної інфраструктури, економічної активності суб'єктів господарювання, інформаційно-комунікаційних систем, ринкової інфраструктури зумовлює міжрегіональну диференціацію у рівнях потенціалів розвитку ЛТС мезорівня і ступенях їх інтеграції у логістичну транспортну систему України.

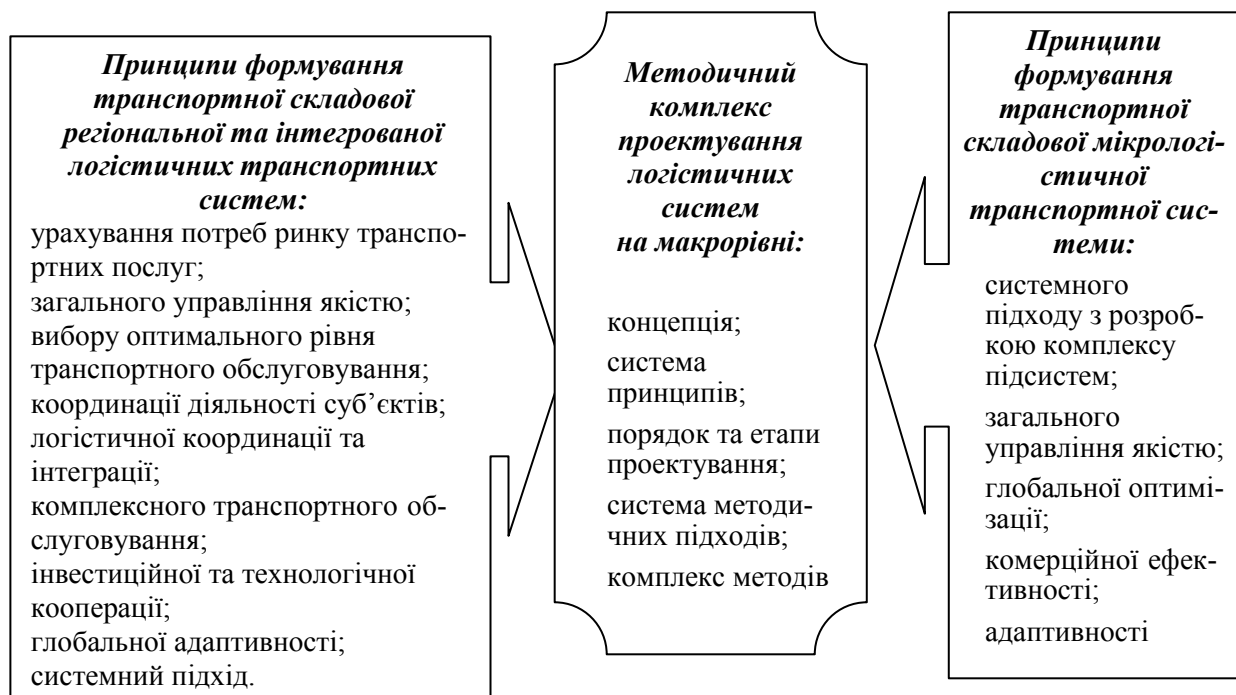


Рис. 3. Методичний комплекс проектування логістичних систем згідно з принципами формування транспортної складової ЛТС різних рівнів

Сформовано систему показників потенціалу розвитку ЛТС регіонального рівня, які об'єднано у п'ять груп: загальноекономічний потенціал розвитку; стан транспортно-логістичного комплексу; стан транспортної інфраструктури; стан логістичної інфраструктури; рівень інституціональної забезпеченості розвитку. Запропоновано методичний підхід до визначення інтегральних показників за кожною групою, на основі яких може бути визначений інтегральний показник потенціалу розвитку ЛТС регіонального рівня ($I_{ПР}$) за формулою:

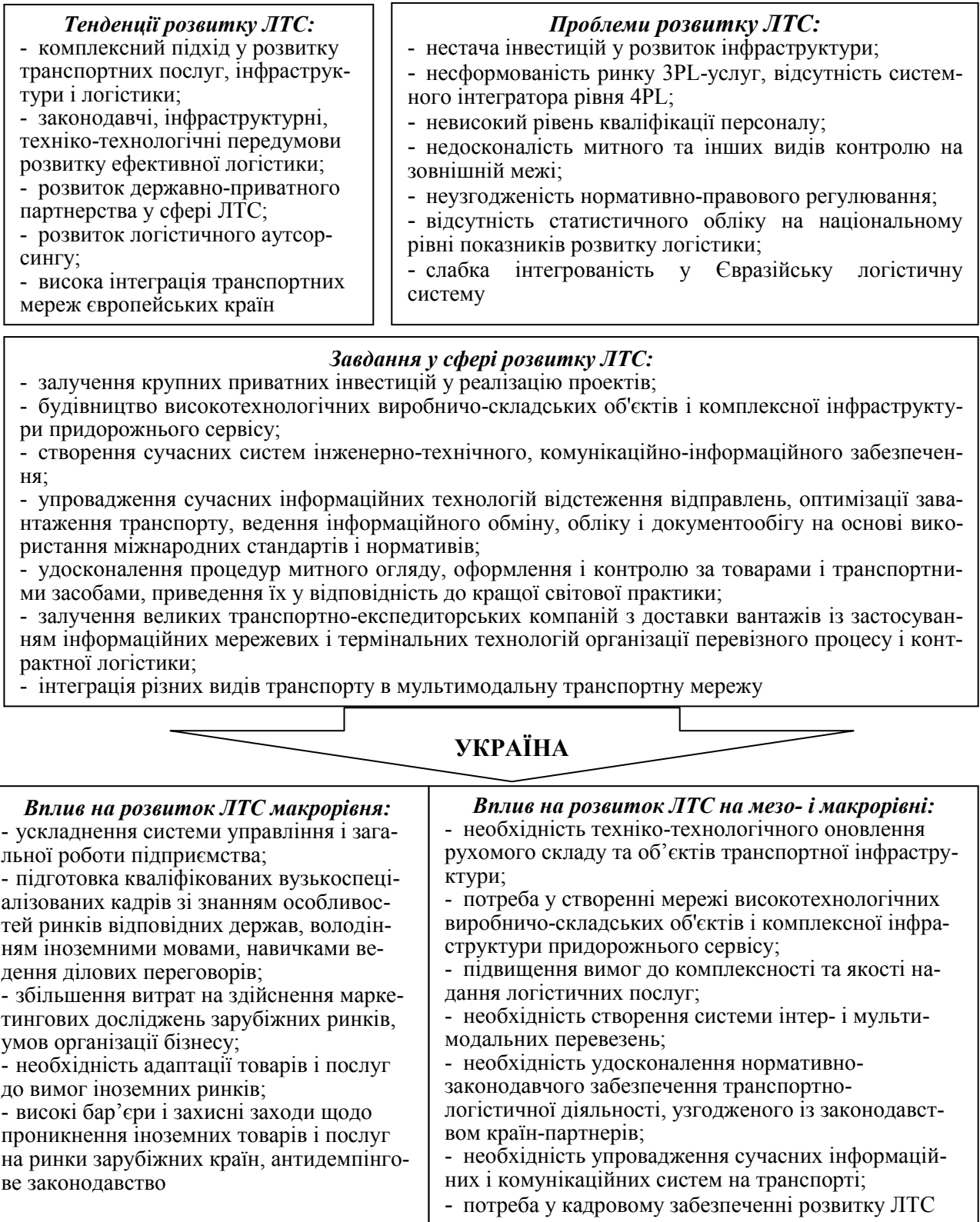
$$I_{ПР} = \sqrt[5]{I_{ЗП} \times I_{ТЛК} \times I_{ТИ} \times I_{ЛІ} \times I_{ІЗ}} \quad (1)$$

де $I_{ЗП}$ – інтегральний показник загальноекономічного потенціалу розвитку ЛТС регіонального рівня; $I_{ТЛК}$ – інтегральний показник стану транспортно-логістичного комплексу регіону; $I_{ТИ}$ – інтегральний показник регіональної транспортної інфраструктури; $I_{ЛІ}$ – інтегральний показник логістичної інфраструктури регіону; $I_{ІЗ}$ – інтегральний показник рівня інституціональної забезпеченості розвитку ЛТС регіону.

Запропонований методичний підхід дозволяє одержати кількісну оцінку якісних характеристик потенціалу розвитку ЛТС мезорівня на основі інтегральних показників, що надає можливість відстежувати їх зміни в часі з метою аналізу та прогнозування як рівня потенціалу розвитку ЛТС регіону, так і стану його окремих складових.

У результаті аналізу світового досвіду розвитку ЛТС, напрямів спільних зусиль країн Європи щодо створення Транс'європейської транспортної мережі та її логістичного забезпечення в умовах глобалізації виявлено вплив глобалізаційних процесів на перспективи розвитку логістичних транспортних систем України на мікро-, мезо- і макрорівнях (рис. 4).

СВІТОВИЙ РІВЕНЬ



Обсяги перевезення вантажів усіма видами транспорту демонструють високу залежність від обсягів виробництва ВВП і світової економічної кон'юнктури. Загальна світова економічна криза спричинила падіння обсягів вантажних перевезень у 2009 р. на 17,6 % порівняно з попереднім роком.

Відзначається суттєва зміна структури обсягів вантажних перевезень у розрізі окремих видів транспорту: протягом останніх років зростає питома вага автомобільних перевезень (від 65,8 % у 2009 р. до 68,9 % у 2013 р.) за рахунок зменшення питомої ваги перевезень іншими видами транспорту (залізничним – на 1 % , трубопровідним – на 3 , водним – на 0,3 % за той самий період). При цьому 99,7 % обсягів переміщення вантажів в Україні припадає на наземний транспорт.

Зміни у структурі вантажів зумовлені змінами у структурі виробництва в Україні, міжнародної і міжрегіональної торгівлі та не мають достатньо стійких тенденцій, крім вантажів, що переміщуються трубопровідним транспортом, у структурі яких більш ніж удвічі зменшилися обсяги транспортування нафти і нафтопродуктів, на 7 % – газу і незначною мірою зросла питома вага аміаку. При цьому транзит нафти скоротився на 18,1 %, аміаку – на 1,8, газу – на 19,1 %.

Виявлено значну міжрегіональну диференціацію обсягів перевезень вантажів автомобільним транспортом, 60 % яких припадає на три регіони України: Дніпропетровську (29,3 %), Полтавську (17,3 %) і Донецьку (13,4 %) області, що зумовлюється такими ключовими факторами, як спеціалізація регіональних господарських комплексів, частка експорту у ВРП, ступінь розвитку залізничної транспортної мережі.

Встановлено, що одним з основних факторів стримування розвитку залізничних перевезень залишається обмеженість фінансових ресурсів, зокрема кредитних. Обґрунтовано, що водний транспорт України має значні резерви розвитку і високий потенціал інтеграції у ЛТС національного і міжнародного рівнів як для реалізації транзитного потенціалу України (морський транспорт), так і для обсягів внутрішніх перевезень (річковий транспорт). Динаміку обсягів переробки вантажів морськими і річковими портами відображено в табл. 3.

Таблиця 3

Обсяги переробки вантажів морськими і річковими портами

| Показники | 2005 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <i>Морські порти</i> | | | | | | | |
| <i>Усього перероблено вантажів, тис. т / питома вага, %</i> | 138986 / 100 | 169595 / 100 | 157169 / 100 | 148177 / 100 | 155025 / 100 | 153871 / 100 | 149538 / 100 |
| експортних | 70698 / 51 | 76261 / 45 | 88136 / 56 | 84098 / 57 | 84881 / 55 | 96835 / 63 | 99251 / 66 |
| імпортних | 13331 / 10 | 21139 / 13 | 12809 / 8 | 17426 / 12 | 19400 / 12 | 16432 / 11 | 18663 / 12 |
| транзитних | 50556 / 36 | 66286 / 39 | 52132 / 33 | 44182 / 30 | 47599 / 31 | 38760 / 25 | 29254 / 20 |
| внутрішніх | 4401 / 3 | 5909 / 3 | 4092 / 3 | 2471 / 1 | 3145 / 2 | 1844 / 1 | 2370 / 2 |
| <i>Річкові порти</i> | | | | | | | |
| <i>Усього перероблено вантажів, тис. т / питома вага, %</i> | 13157 / 100 | 14522 / 100 | 4870 / 100 | 6205 / 100 | 6613 / 100 | 6675 / 100 | 4112 / 100 |
| експортних | 2076 / 16 | 2072 / 14 | 1433 / 29 | 1346 / 22 | 1102 / 17 | 1412 / 21 | 1263 / 31 |
| імпортних | 708 / 5 | 991 / 7 | 196 / 4 | 283 / 4 | 275 / 4 | 355 / 5 | 406 / 10 |
| транзитних | 57 / 1 | 191 / 1 | 147 / 3 | 11 / 1 | 17 / 1 | 2 / 1 | 2 / 1 |
| внутрішніх | 10316 / 78 | 11268 / 78 | 3094 / 64 | 4265 / 73 | 5219 / 78 | 4906 / 73 | 2441 / 58 |

Основними проблемами у сфері транспортної логістики в Україні залишаються: неефективність діяльності митних служб; низький рівень компетенції фахівців з логістики; організація і сервісне забезпечення міжнародних перевезень; недостатня розвиненість і якість послуги «*tracking-and-tracing*»; низький рівень розвитку транспортно-логістичної інфраструктури; зриви строків доставки вантажів; нерозвиненість системи інтермодальних перевезень; обмежений комплекс логістичних послуг; незадовільний рівень послуг щодо пакування вантажів, зберігання й обробки; нерозвиненість системи супровідних послуг (консультування, страхування, оптимізація вантажопотоків, управління замовленнями). Ці недоліки в сукупності з недостатнім досвідом діяльності логістичних операторів України (лише 13,4 % з них працюють у сфері логістики більше 10 років) обумовили присутність на логістичному ринку України зарубіжних логістичних провайдерів (близько 42 %), які мають суттєві конкурентні переваги.

На підставі одержаних результатів сформовано систему стратегічних орієнтирів за ключовими напрямками розвитку ЛТС в умовах глобалізації (табл. 4).

Таблиця 4

Стратегічні орієнтири розвитку логістичних транспортних систем України

| Напрямок | Стратегічні орієнтири |
|-----------------------|---|
| 1 | 2 |
| Організаційний | <p>підвищення рівня міжгалузевої координації розвитку транспортної інфраструктури;</p> <p>формування ефективної системи державного регулювання і контролю ринку транспортних послуг;</p> <p>забезпечення використання геополітичного становища області та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів;</p> <p>створення сприятливих умов для організації транзитних перевезень;</p> <p>процедури визначення й узгодження оптимальних логістичних схем з операторами рухомого складу;</p> <p>створення ефективного механізму контролю за дотриманням ліцензійних умов і договірних зобов'язань учасниками перевізного процесу і перевезенням пасажирів транспортними засобами різних форм власності, обліку та контролю за перевезеннями;</p> <p>розвиток системи морських перевезень і морських портів</p> |
| Фінансовий | <p>удосконалення фінансово-економічних механізмів стимулювання інвестицій у розвиток транспорту;</p> <p>створення гнучкої системи регулювання транспортних тарифів, лібералізація ціноутворення на ринку транспортних послуг;</p> <p>державне стимулювання і підтримка національних виробників транспортної техніки;</p> <p>реструктуризація довгострокових кредитних зобов'язань галузі за участю держави;</p> <p>зниження ставки додаткових зборів за перевантаження транзитних вантажів</p> |
| Техніко-технологічний | <p>оновлення основних фондів усіх видів транспорту і дорожнього господарства, підвищення техніко-технологічного рівня;</p> <p>раціональне використання ресурсів, підвищення ефективності використання транспорту;</p> <p>розвиток контейнерних перевезень;</p> <p>розвиток енергозберігаючих і екологічно безпечних видів транспорту</p> |

| 1 | 2 |
|-------------------|--|
| Інформаційний | формування єдиного інформаційного простору транспортно-дорожнього комплексу на основі впровадження сучасних інформаційних та управлінських систем; розробка і запровадження системи електронного документообігу на транспорті |
| Інституціональний | створення мережі високотехнологічних виробничо-складських об'єктів і комплексної інфраструктури придорожнього сервісу; розвиток та активізація наукового потенціалу транспортної галузі; формування орієнтованої на перспективу системи підготовки і перепідготовки кадрів на транспорті та у сфері логістики |
| Правовий | створення єдиного правового поля діяльності підприємств транспорту з урахуванням міжнародних норм; упровадження нормативних документів щодо нормування витрат, розрахунку тарифів, дотацій і субвенцій; забезпечення рівних можливостей і єдиного правового підходу до відносин транспортних підприємств із споживачами його послуг незалежно від форм власності, організації господарської діяльності |

У четвертому розділі «**Формування концептуальних засад стратегічного розвитку логістичних транспортних систем України**» обґрунтовано концепцію стратегічного розвитку логістичних транспортних систем України в умовах глобалізації, виконано моделювання процесів розвитку ЛТС, поглиблено організаційно-методичні засади формування транспортно-логістичних кластерів і визначено шляхи активізації транскордонного співробітництва України як фактора розвитку логістичних транспортних систем України.

Запропоновано авторську концепцію стратегічного розвитку логістичних транспортних систем України в умовах глобалізації (рис. 5), яка передбачає чотири рівні системної організації. Теоретичне підґрунтя та визначений ним методологічний базис дослідження і розвитку логістичних транспортних систем України складають теоретико-методологічний рівень концепції, синтезований на платформі основоположних концептів історичної, неокласичної, кейнсіанської, інституціональної економічних шкіл, ідеологеми новітньої економічної теорії, методологічних засад логістичних концепцій (бізнес-логістики, інтеграційної та глобалізаційної концепцій логістики). На методичному рівні концепції відповідно до визначених стратегічних орієнтирів розвитку ЛТС України, сформованих з урахуванням дії найбільш вагомих факторів впливу, формується цілісний комплекс методів, згрупований відповідно до ключових напрямів розвитку ЛТС в умовах глобалізації, що дозволить структурувати програми розвитку за цільовою спрямованістю.

Методичний комплекс конкретизується на інструментальному рівні з урахуванням принципів формування транспортної складової логістичних транспортних систем на мікро-, мезо- і макрорівнях.



Рис. 5. Концепція стратегічного розвитку логістичних транспортних систем України в умовах глобалізації

Організаційний рівень передбачає формування інформаційно-організаційного забезпечення стратегічного управління розвитком логістичних транспортних систем України з урахуванням напрямів їх інтеграції у міжнародні ЛТС. На цьому рівні мають бути визначені форми і методи взаємодії державних, регіональних, галузевих органів управління, бізнес-структур, наукових і освітніх, а також фінансових установ і створені організаційні структури з чітким визначенням комплексу завдань, функцій і повноважень у процесі стратегічного управління розвитком ЛТС. Інформаційне забезпечення передбачає вдосконалення систем збору, систематизації, аналізу і поширення інформації, оновлення форм державної статистики, форм і протоколів доступу до інформації, оптимізацію інформаційних потоків тощо у процесі стратегічного управління розвитком ЛТС України. Крім того, на організаційному рівні формуються механізми реалізації концепції стратегічного управління розвитком ЛТС України в умовах глобалізації, включаючи механізми державно-приватного партнерства і міжнародного співробітництва.

У рамках сформованої концепції здійснено сценарне моделювання процесів розвитку логістичних транспортних систем України за інерційним (збереження «*status quo*» економічних процесів і тенденцій), мобілізаційним (акцент на зовнішні ресурси без глибинних змін ізсередини економічної системи) і модернізаційним (глибокі реформи, активізація економічного зростання території за рахунок внутрішніх ресурсів, залучення потужних зовнішніх ресурсів) сценаріями.

За результатами кореляційно-регресійного аналізу побудовано двофакторну модель лінійної регресії залежності випуску валового внутрішнього продукту за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова і кур'єрська діяльність» від обсягів капітальних інвестицій і прямих іноземних інвестицій у галузь:

$$Y = 586,04x_1 + 9,18x_2 + 33757,14 \quad (2)$$

де Y – випуск валового внутрішнього продукту за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова і кур'єрська діяльність», млрд грн; x_1 – обсяги капітальних інвестицій, млрд грн; x_2 – обсяги прямих іноземних інвестицій, млрд грн.

Побудована модель з високим коефіцієнтом детермінації ($R^2=0,79$) може бути використана для прогнозування обсягів випуску ВВП за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова і кур'єрська діяльність» (табл. 5).

Результати моделювання покладено в основу розробки інерційного, мобілізаційного і модернізаційного сценаріїв інтеграції регіональної ЛТС у Пан'європейську транспортну систему на прикладі Одеської агломерації (субрегіону) (міста: Одеса, Теплодар, Южне, Іллічівськ; обласні адміністративні райони: Біляївський, Комінтернівський, Овідіопольський) з використанням технологій SWOT-аналізу, розгортання «дерева цілей» стратегічного розвитку території і ЛТС, пошукового і нормативного прогнозування.

Прогноз випуску валового внутрішнього продукту за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова і кур'єрська діяльність», млн грн

| Рік | Інерційний сценарій | Мобілізаційний сценарій | Модернізаційний сценарій |
|------|---------------------|-------------------------|--------------------------|
| 2015 | 228847,5 | 229075,6 | 228345,4 |
| 2016 | 230800,8 | 235847,5 | 233633,7 |
| 2017 | 231813,7 | 240261,0 | 240266,9 |
| 2018 | 232648,8 | 251677,5 | 255987,2 |
| 2019 | 233355,8 | 263094,0 | 269336,8 |
| 2020 | 233657,0 | 274104,2 | 282331,1 |

Разом з тим аналіз свідчить, що частка валової доданої вартості у випуску продукції транспорту, складського господарства, поштової і кур'єрської діяльності практично не корелює з дослідженими показниками, але демонструє залежність від частки підприємств галузі, що впроваджують інновації різних типів, яка описується багатofакторною регресійною моделлю з високим ступенем адекватності ($R^2=0,94$):

$$Y_{ВДВ} = 0,92x_1 - 1,25x_2 + 1,73x_3 - 2,03x_4 + 55,76, \quad (3)$$

де $Y_{ВДВ}$ – частка валової доданої вартості у випуску валового внутрішнього продукту за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова і кур'єрська діяльність»; x_1 – частка підприємств, що впроваджували інноваційні продукти; x_2 – частка підприємств, що впроваджували інноваційні технології; x_3 – частка підприємств, що впроваджували маркетингові інновації; x_4 – частка підприємств, що впроваджували організаційні інновації.

Однією з найпоширеніших у світовій практиці організаційних і просторових форм і моделей інтегрованих структур, спрямованих на активізацію інноваційних процесів та інвестиційне забезпечення ефективної інноваційної діяльності, є інноваційні транспортно-логістичні кластери (далі – ТЛК). Такі структури надають можливість мінімізувати транзакційні витрати і здійснювати управління портфелем сукупного асортимента за комбінованою схемою міжфірмової інтеграції – інтеграції «уздовж» виробничого процесу і його супутніх галузей, а ключовою умовою їх формування має стати прискорений розвиток науково-інноваційної інфраструктури території.

Обґрунтовано, що при формуванні інноваційних ТЛК в Україні найбільш доцільним є низхідний підхід, коли органи державної влади та управління визначають національні пріоритети й орієнтири соціально-економічного розвитку, які на територіальному рівні конкретизуються і розгортаються у стратегічні цілі регіонального розвитку, а на галузевому – трансформуються у стратегічні орієнтири розвитку логістичних транспортних систем, що в сукупності визначає цілі та завдання формування ТЛК (рис. 6).

Обґрунтовано, що в життєвому циклі ТЛК можуть бути виділені шість стадій: ініціація створення і мотивація учасників (висування «кластерної ініціативи», визначення кола потенційних учасників і чинників їх зацікавленості); розробка

загальної стратегії функціонування (визначення стратегічного бачення розвитку кластера, результатів, принципів і форм взаємодії учасників); розробка пілотних проектів (формування портфеля короткострокових проектів, організація взаємодії учасників); розробка стратегічних проектів (формування довгострокових проектів і програм діяльності у напрямках реалізації загальної стратегії); саморегуляція (період стійкого функціонування на основі усталених форм взаємодії учасників і адаптаційних механізмів координації); модернізація (трансформація структури і цільових настанов функціонування кластера відповідно до зміни стратегічних орієнтирів розвитку ЛТС).

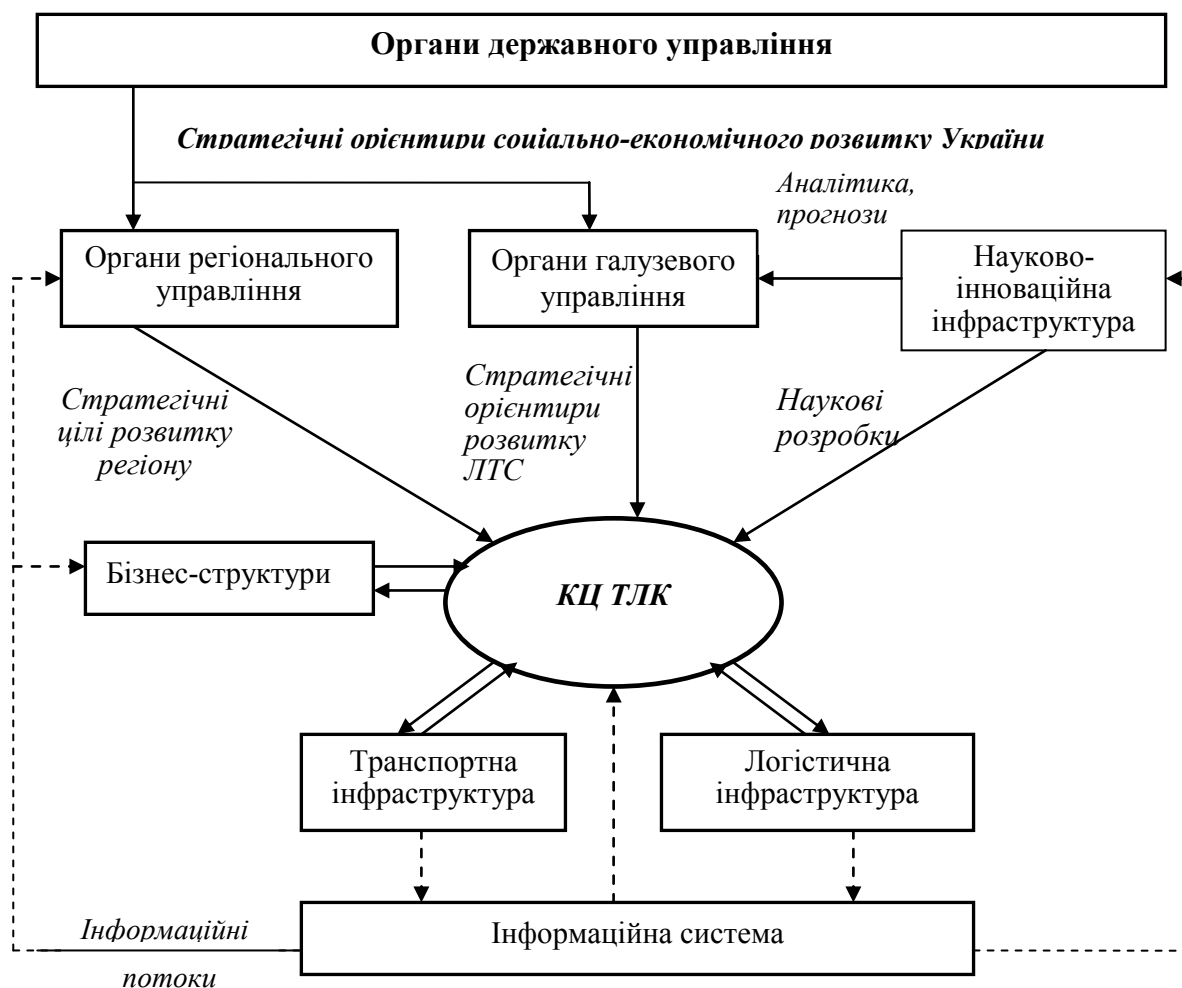


Рис. 6. Узагальнена схема формування транспортно-логістичного кластера (КЦ ТЛК – координаційний центр транспортно-логістичного кластера)

Виходячи зі змісту стадій життєвого циклу кластера, обґрунтовано, що комплекс інструментів державної кластерної політики має відповідати такому її типу, який є найбільш доцільним для певного періоду життєвого циклу і виду самого кластера (табл. 6).

Сформульовані основні завдання формування транспортно-логістичних кластерів регіонального типу: доведення транспортно-логістичних послуг до рівня світового ринку та інтеграція у світову транспорту систему; використання гео економічного становища регіону для розвитку транзитного потенціалу; розвиток можливос-

тей логістичної транспортної системи для використання у просуванні товарів українських виробників і позиціонуванні українського бізнесу; зниження частки транспортних витрат у внутрішньому валовому продукті; розвиток контейнерних та інтермультимодальних перевезень; підвищення валового доходу від транзитних і міжнародних перевезень; розвиток взаємодії наукових та освітніх закладів з ядром кластера; підвищення ефективності транспортних коридорів, терміналів, дорожньої інфраструктури; створення нових конкурентоспроможних контейнерних і вантажопереробних терміналів, мультимодальних та трансформаційних логістичних центрів.

Таблиця 6

Типи кластерної політики відповідно до життєвого циклу ТЛК

| Стадія життєвого циклу ТЛК | Міжрегіональний кластер | Регіональний кластер |
|---|------------------------------|----------------------|
| Ініціація утворення і мотивація учасників | Каталітична політика | Каталітична політика |
| Розробка загальної стратегії функціонування | Підтримуюча політика | |
| Розробка пілотних проектів | | |
| Розробка стратегічних проектів | Директивна політика | Підтримуюча політика |
| Саморегуляція | Підтримуюча політика | |
| Модернізація | Інтервенціоністська політика | Директивна політика |

Транскордонні кластери формуються в умовах уже усталених транскордонних взаємозв'язків між суб'єктами підприємництва прикордонних територій сусідніх країн, а їх ефективна діяльність ґрунтується на взаємовигідній співпраці суб'єктів господарювання, органів влади, неприбуткових і громадських організацій цих територій. На основі визначених пріоритетів і завдань активізації транскордонного співробітництва України як одного з факторів сприяння розвитку логістичних транспортних систем встановлено шляхи його забезпечення:

створення торговельно-логістичних центрів розвитку транскордонної торгівлі на західному кордоні України;

протидія нелегальним економічним операціям у транскордонній торгівлі шляхом урегулювання вітчизняної акцизної та тарифної політики відповідно до зобов'язань України в межах Угоди про асоціацію з Європейським Союзом;

удосконалення роботи органів митної та прикордонної служб у напрямі спрощення контролю і митного огляду товарів, включаючи впровадження системи заходів сприяння транскордонній торгівлі (технічна допомога й обмін інформацією, застосування сучасних митних технологій, включаючи управління ризиками, спрощену процедуру ввезення та реалізації товарів, післяреалізаційний контроль, методи аудиту компаній, зменшення та стандартизація даних, які потрібно зазначати в митних документах);

активізація інвестиційної політики в будівництві дорожньої інфраструктури прикордонних регіонів.

У п'ятому розділі «Шляхи реалізації стратегічних орієнтирів розвитку логістичних транспортних систем України в умовах глобалізації» обґрунтовано напрями вдосконалення транспортної політики України, розвинуто науково-методичний підхід до організації модальних перевезень й удосконалено організа-

ційні підходи до розвитку логістичних транспортних систем України в умовах глобалізації.

На основі сформованої концепції і визначених стратегічних орієнтирів розвитку логістичних транспортних систем України обґрунтовано, що транспортна політика країни має бути посилена в напрямі утвердження України як морської держави, задля чого запропоновано комплекс таких заходів:

створення умов для відродження вітчизняного судноплавства (ухвалення Закону України «Про створення міжнародного реєстру (реєстру) суден України» з відповідними змінами до Податкового Кодексу України, Кодексу Торговельного мореплавства в частині введення пільгового режиму оподаткування для судновласників, які здійснюватимуть перевезення під державним прапором України);

поліпшення управління морською галуззю (створення при Президентові України постійно діючого координаційного органу – Морської колегії, що забезпечуватиме узгодження дій центральних органів виконавчої влади і місцевих органів виконавчої влади в галузі морської діяльності України, з включенням до її складу керівників міністерств, відповідальних за роботу морської галузі, голів обласних державних адміністрацій приморських регіонів України; введення типового положення «Про регіональний портовий кластер»);

підвищення конкурентоспроможності українських портів з метою залучення додаткових обсягів вантажів, сприяння розвитку мультимодальних (інтермодальних) перевезень із використанням внутрішніх водних шляхів (реформування управління галуззю на основі розмежування функцій управління і комерційної діяльності; управління інфраструктурою та функцій з обробки вантажів; розвиток змішаних (комбінованих) перевезень, у тому числі суднами іноземних компаній; розвиток співробітництва з міжнародними фінансовими установами з питань спільної реалізації інвестиційних проектів щодо розвитку інфраструктури внутрішніх водних шляхів);

створення умов для розвитку в Україні системи морської освіти та її подальшої інтеграції у світову систему підготовки фахівців морської галузі (внесення змін до національної системи підготовки та дипломування фахівців з морської галузі; укладання міждержавних та міжвузівських угод щодо підготовки фахівців з морської галузі з країнами Азійсько-Тихоокеанського регіону);

створення фінансових умов для імплементації документів Міжнародної морської організації щодо безпеки судноплавства та охорони навколишнього середовища;

стимулювання розвитку вітчизняного суднобудування (впровадження системи державних гарантій під кредити комерційних банків, які надаються вітчизняним судновласникам для будівництва (ремонт) суден на вітчизняних заводах; податкові пільги для установ та підприємств – розробників інноваційних технологій у суднобудівній галузі).

Узагальнено і структуровано критерії віднесення відмінних за формами й умовами організації перевезень до п'яти основних типів: унімодальні, сегментовані, інтермодальні, комбіновані та мультимодальні. При цьому контроль за логістичним процесом покриває як формування і відстеження (*tracking* – трекінг) послідовності

фізичних подій, обумовлених географічним переміщенням вантажу, так і контроль (*tracing* – трейсинг) за здійсненням послідовності подій, який переважно має адміністративний характер (наявність товарів для відвантаження, бронювання, упакування, отримання імпорتنих ліцензій). Обґрунтовано, що комплекс стандартних операцій системи доставки має бути доповнений виокремленими в самостійні організаційно-функціональні складові операціями розробки графіка руху і вибору маршруту (рис. 7), що дозволить підвищити ефективність надання послуг «*tracking-and-tracing*».

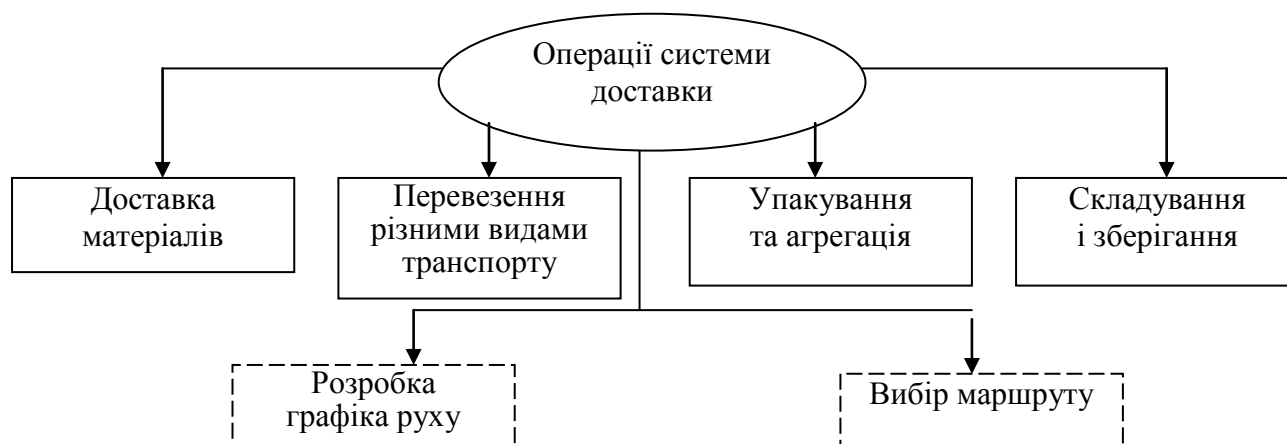


Рис. 7. Комплекс операцій системи доставки вантажів

Транспортний процес при змішаних перевезеннях складається з послідовної доставки вантажу різними видами транспорту і проміжного перевантаження (рис. 8).

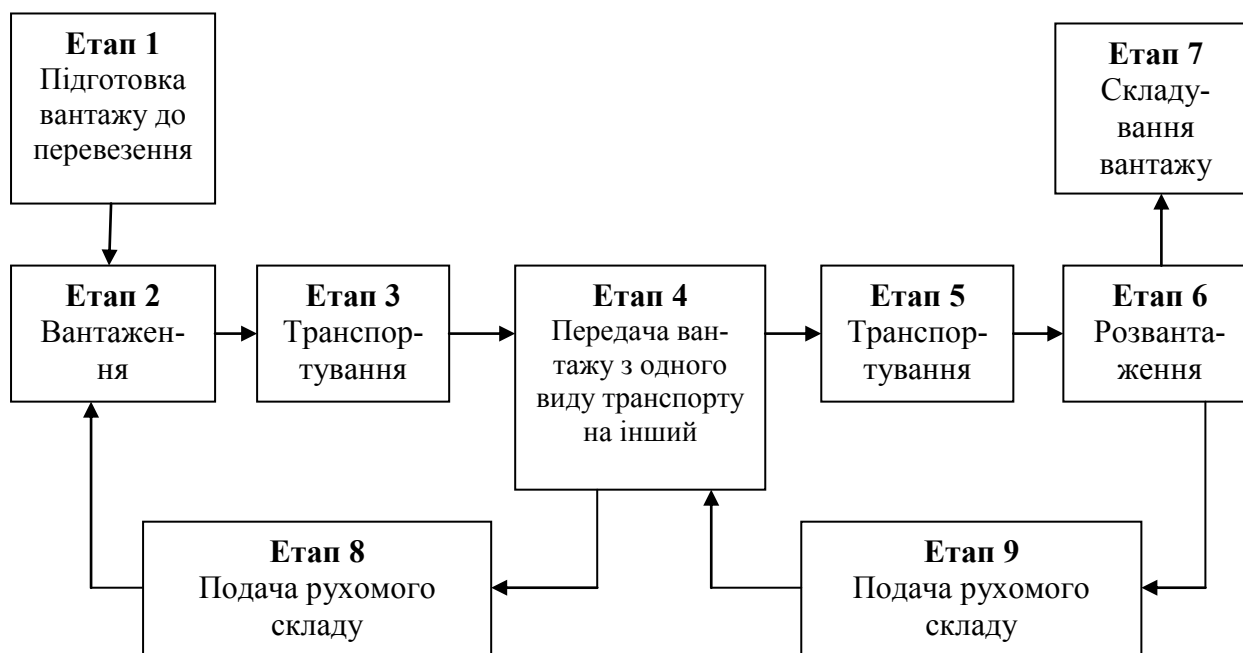


Рис. 8. Технологічна схема доставки вантажу з використанням кількох видів транспорту

Удосконалено методичний підхід до організації модальних перевезень на основі мережевих моделей із використанням як критеріїв вибору варіантів доставки показників часу (T), вартості (C) і приведеної вартості доставки:

$$C^* = (C_B + C_T) \cdot (1 + \Delta)^n \quad (4)$$

де C_B – закупівельна вартість вантажу; C_T – вартість перевезення; $(1 + \Delta)^n$ – коефіцієнт нарощування відсотків за відсотковою ставкою Δ за n періодів.

Узагальнену мережеву модель вибору варіантів доставки вантажів за схемами модальних перевезень наведено на рис. 9.

Обґрунтовано, що існуюча структура управління функціонуванням і розвитком логістичних транспортних систем України сформована без урахування глобальних і субглобальних факторів впливу та не забезпечує повною мірою реалізацію напрямів інтеграції вітчизняних ЛТС у міжнародні транспортно-логістичні системи.

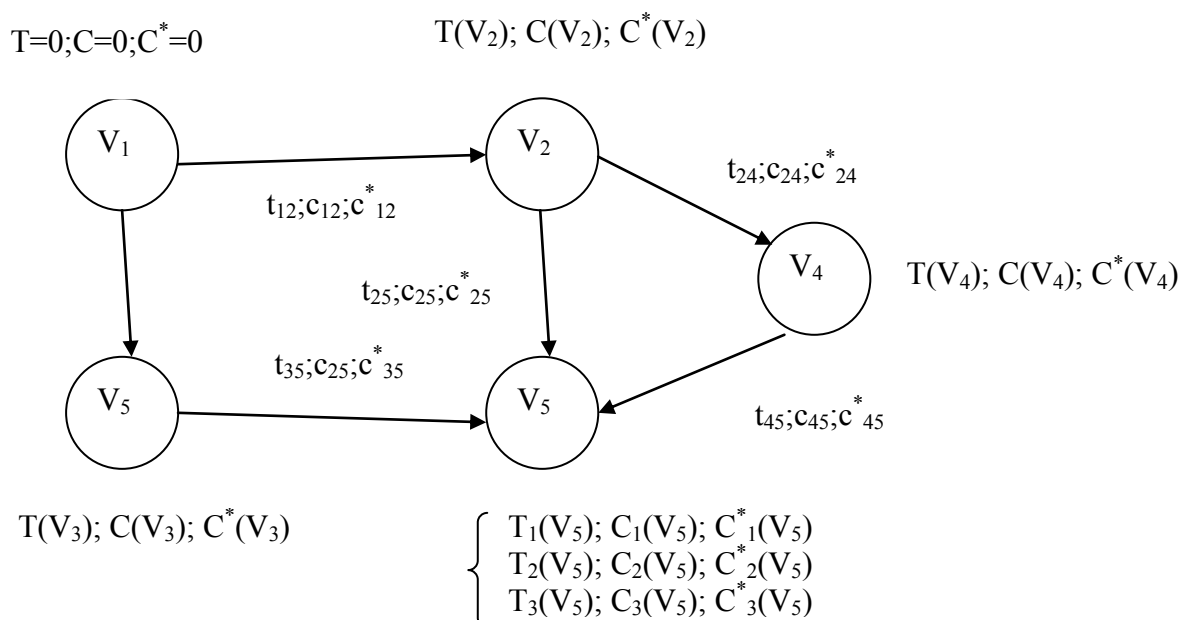


Рис. 9. Мережева модель вибору варіантів доставки вантажу у схемах модальних перевезень, де V_i – події (види робіт у процесі перевезення)

Виходячи з пріоритетів і завдань активізації транскордонного співробітництва і шляхів удосконалення транспортної політики України з утвердженням України як морської держави, а також з метою оптимізації перерозподілу функціональних повноважень у системі державного управління стратегічним розвитком ЛТС України, запропоновано: зосередити в Управлінні морським і річковим флотом України (далі – Укрморрічфлот) функції з управління державним майном та регулювання підприємницької діяльності на морському транспорті незалежно від форми власності та відомчої підпорядкованості; підпорядкувати Укрморрічфлоту підприємства морського транспорту, засновані на державному майні, та надати функції довірчого управління часткою державного майна підприємств, заснованих на спільній власності; створити

відокремлений від Укрморрiчфлоту орган державного управління у складі Міністерства транспорту і зв'язку – «Морська адміністрація України», який має організувати управління безпекою судноплавства, у тому числі виконання зобов'язань за міжнародними договорами України з безпеки судноплавства як держави прапора, прибережної держави та держави порту, забезпечення впровадження трудових і соціальних стандартів праці моряків і портових робітників, встановлених міжнародними договорами України з МОП («морські» конвенції МОП); підпорядкувати Морській адміністрації України органи державного нагляду та контролю за безпекою судноплавства, реєстрації суден, дипломування і підготовки моряків.

Розроблені в дисертації пропозиції і науково обґрунтовані рекомендації забезпечують досягнення визначених стратегічних орієнтирів розвитку логістичних транспортних систем України в умовах глобалізації, забезпечення можливості їх повнішої інтеграції у міжнародні транспортні системи, реалізації транзитного потенціалу держави, а на цій основі – зростання макроекономічних показників розвитку країни за рахунок активізації зовнішньоекономічної діяльності, розвитку вітчизняного ринку транспортно-логістичних послуг і підвищення конкурентоспроможності національної економіки.

ВИСНОВКИ

У дисертації запропоновано нове вирішення важливої наукової проблеми щодо створення теоретико-методологічних засад, розвитку методичних положень і організаційних підходів до формування та реалізації стратегічних орієнтирів розвитку логістичних транспортних систем України на основі розробки концепції стратегічного розвитку логістичних транспортних систем України в умовах глобалізації. За результатами дослідження зроблено такі висновки теоретичного, методологічного та науково-практичного характеру.

1. Розвиток логістичних транспортних систем є одним із ключових напрямів формування та функціонування ефективної національної економіки. Структурна, організаційна і функціональна розрізненість елементів транспортної та логістичної інфраструктур, невідповідність їх техніко-технологічного й інформаційного забезпечення вимогам глобалізаційної економіки, відсутність стратегічного бачення розвитку логістичних транспортних систем України зумовили необхідність формування теоретико-методологічних засад і визначення стратегічних орієнтирів розвитку логістичних транспортних систем, розробки концепції стратегічного розвитку логістичних транспортних систем України в умовах глобалізації та засобів її реалізації.

2. За результатами аналізу теоретичних підходів до визначення сутності та структури логістичних транспортних систем виділено їх основні структурні елементи і п'ять рівнів логістичної взаємодії (об'єкти транспортної і логістичної інфраструктури; транспортно-логістичні центри; регіональні транспортно-логістичні системи; транспортно-логістичні кластери; інтегрована ЛТС України). Розвинуто теоретичний підхід до трактування логістичної транспортної системи як складної, організаційно завершеної структурованої економічної системи з п'ятьма рівнями логістичної взаємодії, що утворюється сукупністю транспортних систем і мереж, елеме-

нтів транспортної і логістичної інфраструктур, органів управління всіх рівнів і суб'єктів підприємницької діяльності, взаємопов'язаних на основі формування функціональної та забезпечувальної підсистем реалізації інтегрованих матеріальних і супутніх їм поточкових процесів.

3. У результаті дослідження теоретичних засад стратегічного управління розвитком логістичних транспортних систем визначено фактори впливу на функціонування і розвиток логістичних транспортних систем, які класифіковано за масштабністю на глобальні, субглобальні, фактори макрорівня і фактори мікрорівня.

Уточнено зміст поняття «стратегічні орієнтири розвитку логістичних транспортних систем» як несуперечливого комплексу їх якісних характеристик, які відповідають майбутньому бажаному (еталонному) стану згідно з визначеними цілями на кожному етапі стратегічного розвитку ЛТС унаслідок управлінських впливів і з урахуванням вихідного стану логістичної транспортної системи та зміни глобальних, субглобальних, макро- і мікроекономічних факторів впливу.

4. Обґрунтовано методологічний підхід до розвитку логістичних транспортних систем, який передбачає конвергенцію методологічних конструктів історичної, неокласичної, кейнсіанської, неокейнсіанської, інституціональної і новітньої глобалізаційної економічних шкіл і базисних постулатів та принципів логістичних концепцій. Методологічний підхід побудований у рамках загальнофілософської концепції пізнання шляхом синтезу системного і системно-структурного підходів, методології державного регулювання процесів економічного розвитку, методів економічної діагностики та формалізації процесів взаємодії суб'єктів господарювання різних рівнів агрегованості, сценарного моделювання з використанням логістичного інструментарію.

5. Конкретизовано принципи формування транспортної складової регіональної та інтегрованої логістичних транспортних систем (урахування потреб ринку транспортних послуг; загального управління якістю; вибору оптимального рівня транспортного обслуговування; координації діяльності суб'єктів; логістичної координації та інтеграції; комплексного транспортного обслуговування; інвестиційної і технологічної кооперації; глобальної адаптивності; системний підхід), а також мікрологістичної транспортної системи (системного підходу з розробкою комплексу підсистем; загального управління якістю; глобальної оптимізації; комерційної ефективності; адаптивності). На базі визначених принципів обґрунтовано склад структурованого методичного комплексу проектування логістичних систем на мікрорівні як елементів логістичних транспортних систем вищого рівня агрегації, до якого включені: концепція, система принципів, порядок та етапи проектування, система методичних підходів і комплекс методів проектування.

За результатами порівняльного аналізу сучасних методик проектування логістичних систем із використанням комплексу якісних критеріїв оцінювання виявлено недостатню розробленість методичних положень щодо комплексного оцінювання стану та потенціалу розвитку логістичних транспортних систем і практичної реалізації проекту.

6. Удосконалено методичні положення кількісного оцінювання стану і потенціалу розвитку логістичних транспортних систем мезорівня, які базуються на сформо-

ваній системі показників, зведених у п'ять блоків (загальноекономічний потенціал розвитку, стан транспортно-логістичного комплексу, стан транспортної інфраструктури, стан логістичної інфраструктури, рівень інституціональної забезпеченості розвитку логістичної транспортної системи), і передбачають обчислення інтегральних показників за кожним із цих блоків, на основі яких розраховується інтегральний показник потенціалу розвитку логістичної транспортної системи регіонального рівня.

7. На основі узагальнення тенденцій, проблем і завдань розвитку логістичних транспортних систем країн світу визначено напрями впливу глобалізаційних процесів на розвиток логістичних транспортних систем України макро-, мезо- і макрорівнів, які зумовлюють необхідність підвищення глобальної адаптивності вітчизняних логістичних транспортних систем в організаційній, фінансовій, техніко-технологічній, інформаційній, інфраструктурній і правовій сферах.

8. Виявлено основні тенденції розвитку логістичних транспортних систем України, до яких віднесено: потужний транзитний потенціал; залежність обсягів вантажних перевезень від обсягів виробництва ВВП і світової економічної кон'юнктури; підвищення питомої ваги перевезень автотранспортом у структурі загальних обсягів вантажних перевезень; значну міжрегіональну диференціацію обсягів перевезень вантажів автомобільним транспортом; залежність вантажообігу автомобільного транспорту від обсягів капітальних інвестицій і кількості штатних працівників підприємств автотранспорту; стримування розвитку залізничних перевезень через обмеженість фінансових ресурсів; значні резерви розвитку і високий потенціал інтеграції водного транспорту в міжнародні ЛТС; невідповідність розвитку транспортної логістики світовому рівню.

Сформовано систему стратегічних орієнтирів за ключовими напрямами розвитку логістичних транспортних систем України в умовах глобалізації, які згруповано за організаційним, фінансовим, техніко-технологічним, інформаційним, інфраструктурним і правовим напрямами.

9. Обґрунтовано концепцію стратегічного розвитку логістичних транспортних систем України, яка системно організована і представлена на чотирьох рівнях (теоретико-методологічному, методичному, інструментальному, організаційному), функціонально об'єднаних на основі визначених стратегічних орієнтирів розвитку логістичних транспортних систем України з урахуванням глобальних, субглобальних факторів, факторів мікро- і макрорівнів. Концепцією передбачається створення цілісного комплексу методів розвитку логістичних транспортних систем, який структуровано за відповідними напрямами стратегічних орієнтирів, конкретизується на інструментальному рівні концепції та здійснюється на організаційному рівні через механізми реалізації концепції. Вихідними положеннями на інструментальному й організаційному рівнях виступають принципи формування транспортної складової логістичних транспортних систем усіх рівнів і напрями їх інтеграції в міжнародні.

Відповідно до результатів кореляційно-регресійного аналізу побудовано двофакторну модель лінійної регресії залежності випуску валового внутрішнього продукту за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова і кур'єрська діяльність» від обсягів капітальних інвестицій і прямих іноземних інвес-

тицій у галузь; одержано прогностні значення за інерційним, мобілізаційним і модернізаційним сценаріями.

10. Уточнено стадії життєвого циклу транспортно-логістичного кластера (ініціація створення і мотивація учасників; розробка загальної стратегії функціонування; розробка пілотних проектів; розробка стратегічних проектів; саморегуляція; модернізація). Диференційовано види кластерної політики держави (каталітична, підтримуюча, директивна, інтервенціоністська) відповідно до типу кластера (міжрегіональний, регіональний) і стадії його життєвого циклу.

11. Визначено шляхи активізації транскордонного співробітництва України як фактора розвитку логістичних транспортних систем в умовах глобалізації, до яких віднесено: створення торговельно-логістичних центрів розвитку транскордонної торгівлі; протидію нелегальним економічним операціям у транскордонній торгівлі; удосконалення роботи органів митної та прикордонної служб у напрямі спрощення контролю і митного огляду товарів; активізацію інвестиційної політики в будівництві дорожньої інфраструктури прикордонних регіонів.

12. Обґрунтовано, що одним із шляхів оптимізації транспортної політики України має стати формування і реалізація комплексу заходів у напрямі утвердження України як морської держави. До такого комплексу запропоновано включити створення умов для відродження вітчизняного судноплавства; поліпшення управління морською галуззю; підвищення конкурентоспроможності українських портів; створення умов для розвитку в Україні системи морської освіти; створення фінансових умов для імплементації документів Міжнародної морської організації щодо безпеки судноплавства та охорони навколишнього середовища; стимулювання розвитку вітчизняного суднобудування.

13. Виділено п'ять основних типів вантажоперевезень, відмінних за формами й умовами організації (унімодальні, сегментовані, інтермодальні, комбіновані та мультимодальні). Комплекс стандартних операцій системи доставки вантажів доповнено операціями розробки графіка руху і вибору маршруту як самостійними організаційно-функціональними складовими. Удосконалено науково-методичний підхід до організації модальних перевезень на основі мережевих моделей із використанням як критеріїв вибору варіантів доставки показників часу, вартості та приведеної вартості доставки, обчисленої на базі закупівельної вартості вантажу, вартості перевезення і відсоткової ставки.

14. Доведено, що існуюча структура управління функціонуванням і розвитком логістичних транспортних систем України не забезпечує повною мірою реалізацію напрямів інтеграції вітчизняних логістичних транспортних систем у міжнародні через нездатність до сприйняття глобальних і субглобальних факторів впливу та перетворення України на морську державу. Удосконалено організаційні підходи до розвитку логістичних транспортних систем країни на основі розмежування функцій державного і господарського управління на морському транспорті, створення «Морської адміністрації України» як відокремленого органу державного управління у складі Міністерства транспорту і зв'язку України й удосконалення організаційної структури системи управління портовою діяльністю та державною системою забезпечення безпеки судноплавства.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії:

1. Мінакова С. М. Аналіз існуючих положень щодо розвитку економічного механізму господарювання морської портової діяльності України / С. М. Мінакова // Пріоритетні напрями регіональної політики в економічній сфері (розвиток галузей та регіонального виробництва, бюджетне регулювання та фінансування) : колективна монографія. Т. 1 / за заг. ред. Т. О. Журавльової. – Павлоград : АРТ Синтез-Т, 2014. – с. 94 – 103 (0,6 ум.-друк.арк.).

2. Мінакова С. М. Національні пріоритети розвитку логістичних транспортних систем в умовах глобалізації / С. М. Мінакова. – Миколаїв : Дизайн і поліграфія, 2014. – 422 с. (17,6 ум.-друк.арк.).

Статті у наукових фахових виданнях:

3. Irtysheva I. Types, purpose and process of formation of the program of changes in the logistics system / I. Irtysheva, S. Minakova // Актуальні проблеми економіки¹. – Вип. 3 (165). – Київ : ВНЗ «Національна академія управління», 2015. – С. 155–160 (0,5 ум.-друк. арк.). *Особистий внесок : ідентифіковані сутність і види зміни та визначена мета зміни в логістичній системі (0,25 ум.-друк. арк.).*

4. Минакова С. М. Усовершенствование инвестиционно-инновационных механизмов управления предприятием / С. М. Минакова // Азимут научных исследований : Экономика и управление. – Вып. 4 (9). – Тольятти, 2014. – с. 59 – 61 (0,35 ум.-друк. арк.).

5. Мінакова С. М. Аналіз стану і тенденцій розвитку інноваційної діяльності промислових підприємств України / С. М. Мінакова // Економіст². – Вип. 12 (338). – Київ : ВПП «Пошук-Інвест», 2014. – с. 69–70 (0,4 ум.-друк. арк.).

6. Иртышева И. А. Инновационное развитие логистической инфраструктуры в условиях глобализации / И. А. Иртышева, С. М. Минакова // Современный научный вестник. – Белгород : Руснаучкнига, 2014. – С. 20–23 (Серия : Экономические науки, вып. 36 (232)) (0,5 ум.-друк. арк.). *Особистий внесок : проаналізовані та запропоновані варіанти визначення структури та розмірів матеріальних витрат (0,25 ум.-друк. арк.).*

7. Иртышева И. О. Обгрунтування концепції стратегічної програми в антикризовому управлінні / И. О. Иртышева, С. М. Мінакова // Економіст. – Вип. 11 (337). – Київ : ВПП «Пошук-Інвест», 2014. – С. 38–40 (0,5 ум.-друк. арк.). *Особистий внесок : досліджено та охарактеризовано перспективні напрями реалізації транзитного потенціалу. (0,25 ум.-друк. арк.).*

8. Мінакова С. М. Умови формування ефективних господарських відносин у портовому комплексі України / С. М. Мінакова // Науковий вісник Херсонського державного університету. – Херсон : ХДУ, 2014. – С. 40–44. – (Серія : Економічні науки, вип. 7/2.) (0,5 ум.-друк. арк.).

¹ Внесено до міжнародних науко метричних баз SciVerseScopus, Index Copernicus, EBSCOhost та Ulrich's Periodicals Directory, EconLit, Cabell's Directories, ABI/Inform by ProQuest

² Внесено до міжнародної науко метричної бази RePEc

9. Minakova S. Modelling of the teaching process in logistic systems by using of nested Petri nets / S. Minakova // Економіст. – Вип. 10 (336). – Київ : ВПП «Пошук-Інвест», 2014. – С. 61–62 (0,5 ум.-друк. арк.)

10. Мінакова С.М. Фактори формування логістичної інфраструктури в умовах глобалізації / С. М. Мінакова // Вісник Одеського національного університету. – Т. 19. – Одеса, 2014. – С. 131–135 (Серія : Економіка, вип. 3/2) (0,5 ум.-друк. арк.).

11. Minakova S. M. The main principles and objectives of transport and logistic systems (Основные принципы и задачи транспортных логистических систем) / S. M. Minakova // Науковий вісник Херсонського державного університету: зб. наук. праць. – Херсон : Херсонський державний університет, 2014. – С. 53–56 (Серія «Економічні науки», вип. 6, ч. 4) (0,5 ум.-друк. арк.).

12. Мінакова С. М. Моніторинг логістичної інфраструктури в умовах глобалізації / С. М. Мінакова // Інноваційна економіка³. – Вип. 5 (54). – Тернопіль : СМП «ТАЙП», 2014. – с. 25–27 (0,5 ум.-друк. арк.).

13. Мінакова С. М. Глобалізаційні аспекти управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємств / С. М. Мінакова // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. праць. – Одеса : ОНМУ, 2014. – Вип. 3 (48). – С. 149 – 159. (0,5 ум.-друк. арк.).

14. Мінакова С. М. Обґрунтування концептуальних засад розвитку логістичних транспортних систем в умовах глобалізації [Електронний ресурс] / С. М. Мінакова // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2014. – № 2. – Режим доступу : <http://global-national.in.ua/vipusk-1-2014/217-minakova-s-m-obgruntuvannya-kontseptualnikh-zasad-rozvitku-logistichnikh-transportnikh-sistem-v-umovakh-globalizatsiji> (0,5 ум.-друк. арк.).

15. Іртищева І. О. Сучасний порт у логістичному ланцюгу доставки вантажу / І. О. Іртищева, С. М. Мінакова // Менеджер⁴ : Вісник Донецького державного університету управління. – Вип. 2 (68). – Донецьк : ДонДУУ, 2014. – С. 188–193 (0,5 ум.-друк. арк.). *Особистий внесок : проведена організаційна інтеграція сучасного порту (0,25 ум.-друк. арк.).*

16. Мінакова С. М. Розвиток економічного механізму господарювання морського портового комплексу України / С. М. Мінакова // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем : зб. наук. праць. – Одеса : ОНМУ, 2014. – Вип. 1 (21). – С. 39 – 48 (0,42 ум.-друк. арк.).

17. Мінакова С. М. Фактори та принципи організації системи внутрігосподарських відносин у портовому господарстві України портах / С. М. Мінакова // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. праць. — Одеса : ОНМУ, 2014. – Вип. 2 (47). – С. 40–50 (0,5 ум.-друк. арк.).

18. S. Minakova S. The development of logistics infrastructure as a tool for the management of marine transportation / S. Minakova // Економічні інновації. Економіка, організація й управління основною експлуатаційною діяльністю транспортного комплексу. – Вип. 56. – Одеса : Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, 2013. – С. 150 – 158 (0,9 ум.-друк. арк.).

³ Включено до міжнародних науко метричних баз Index Copernicus, РИНЦ

⁴ Включено в базу даних РИНЦ

19. Мінакова С. М. Сутність та зміст внутрішньогосподарських відносин у морських портах / С. М. Мінакова // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. праць. – Одеса : ОНМУ, 2013. – Вип. 3 (44). – С. 36 – 47 (0,5 ум.-друк. арк.).

20. Мінакова С. М. Экономическая составляющая хозяйственного механизма / С. М. Мінакова, В. М. Мінаков // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. праць. – Одеса : ОНМУ, 2013. — Вип. 1 (42). – С. 172 – 187 (0,5 ум.-друк. арк.) *Особистий внесок : розглянуті і запропоновані основні принципи управління державними підприємствами (0,3 ум.-друк. арк.).*

21. Minakova S. Criteria of a choice of the carrier / S. Minakova // Экономические инновации : Економіка, організація й управління основною експлуатаційною діяльністю транспортного комплексу. – Одеса : Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, 2012. – Вип. 50. – С. 312 – 319 (0,9 ум.-друк. арк.).

22. Мінакова С. М. Факторы и принципы организации системы внутривозрастных отношений в морских портах / С. М. Мінакова, В. М. Мінаков // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. праць. – Одеса : ОНМУ, 2012. – Вип. 4 (41). – С. 71–86 (0,5 ум.-друк. арк.) *Особистий внесок : обґрунтована і запропонована структура внутрішньогосподарських економічних відносин (0,25 ум.-друк. арк.)*

23. Мінакова С. М. Принципы разгосударствления и приватизации морских торговых портов Украины / С. М. Мінакова // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. праць. – Одеса : ОНМУ, 2012. – Вип. 3 (40). – С. 37–46 (0,5 ум.-друк. арк.).

24. Мінакова С. М. Методический подход к принятию проектных решений выбора месторасположения распределительного центра / С. М. Мінакова // Экономические инновации: Економіка, організація й управління основною експлуатаційною діяльністю транспортного комплексу. – Одеса : Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, 2011. – Вип. 46. – С. 240–248 (0,6 ум.-друк. арк.).

25. Мінакова С. М. Экономический механизм реализации экспортного потенциала Украины / С. М. Мінакова // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. праць. – Одеса : ОНМУ, 2011. – Вип. 37 (4). – С. 169–178 (0,5 ум.-друк. арк.).

26. Мінакова С. М. Прогнозирование финансовой устойчивости : основные методики и проблемы их решения / С. М. Мінакова, В. М. Мінаков // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. праць. – Одеса : ОНМУ, 2011. – Вип. 34. – С. 65–75 (0,5 ум.-друк. арк.) *Особистий внесок : обґрунтовано метод переваги в прибутках і запропоновано модель оцінки вартості бренду (0,3 ум.-друк. арк.).*

27. Мінакова С. М. Организационные структуры управления современных логистических компаний / С. М. Мінакова, В. В. Барышникова // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – Луганськ : Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля, 2010. – С. 172–175

(0,5 ум.-друк. арк.) Особистий внесок : виявлено певні закономірності, що визначають розвиток логістичних операторів на базі використання відповідних організаційних структур управління (0,25 ум.-друк. арк.).

Матеріали наукових конференцій:

28. Minakova S. M. The main principles and objectives of transport and logistic systems / S. M. Minakova // Економіка і фінанси : аналіз тенденцій та перспектив розвитку : матер. II міжвузівської наук.-практ. конф. (20 жовт. 2014, м. Дніпропетровськ). – Т1. – Дніпропетровськ : Дніпропетровський державний аграрно-економічний університет, 2014. – С. 389–391 *(0,13 ум.-друк. арк.)*.

29. Минакова С. М. Моделирование процесса обучения в логистических системах с помощью вложенных сетей Петри / С. М. Минакова // Современные информационные технологии в экономике и управлении предприятиями, программами и проектами : матер. XII Междунар. научно-практ. конф. (8–12 сент. 2014 г., г. Харьков). – Харьков : НАУ им. Н. Е. Жуковского «Харьковский авиационный институт», 2014. – С. 69–71 *(0,13 ум.-друк. арк.)*.

30. Минакова С. М. Порты третьего поколения, основанные на современных логистических принципах / С. М. Минакова // Зовнішні та внутрішні фактори впливу на формування та розвиток економічної системи : зб. тез наук. робіт учасників Міжнар. науково-практ. конф. для студ., аспір. та молод. учених (22–23 серп. 2014 р., м. Київ). – К. : Аналітичний центр «Нова Економіка», 2014. – С. 41–44 *(0,2 ум.-друк. арк.)*

31. Минакова С. М. Інноваційний розвиток логістичної інфраструктури в умовах глобалізації / С. М. Минакова // Економіка та сучасний менеджмент : теоретичні та практичні аспекти : зб. тез наук. робіт учасників Міжнар. науково-практ. конф. (15–16 серп. 2014 р., м. Одеса). – О. : ЦЕДР, 2014. – Ч. 2. – С. 29–31 *(0,21 ум.-друк. арк.)*.

32. Минакова С. М. Світовий досвід використання транспортно-логістичних систем підприємств в умовах глобалізації / С. М. Минакова // Проблеми сучасної економіки : зб. матер. V Міжнар. науково-практ. конф. (8–9 серп. 2014 р., м. Донецьк) – Донецьк : ГО «СІЕУ», 2014. – С. 71–73 *(0,13 ум.-друк. арк.)*.

33. Минакова С. М. Факторы и принципы организации системы внутривладельческих отношений в морских портах / С. М. Минакова // Сучасні порти – проблеми та рішення : матер. п'ятої Міжнар. науково-практ. конф. (02–09 черв. 2013 р., Україна – Чорногорія). – Іллічівськ, 2013. – С. 127 *(0,21 ум.-друк. арк.)*.

34. Минакова С. М. Критерії вибору перевізника для застосування вантажовласникам і експедиторам / С. М. Минакова, В. М. Минаков // Сучасні порти – проблеми та рішення : матер. IV міжнар. наук.-практ. конф. (26 квіт. – 3 трав. 2012 р., Одеса–Польща–Німеччина). – Одеса : ОНМУ, 2012. – С. 173–174 *(0,33 ум.-друк. арк.)*.
Особистий внесок : розглянуті та обґрунтовані методи вартісної оцінки при виборі перевізника (0,17 ум.-друк. арк.).

35. Минакова С. М. Методический подход к принятию проектных решений выбора месторасположения распределительного центра / С. М. Минакова // Проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України : матер. Всеукр. науково-практ. конференції (16–17 черв. 2011 р., м. Одеса).

– Одеса : Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, 2011. – С. 69 – 71 (0,33 ум.-друк. арк.).

АНОТАЦІЯ

Мінакова С. М. Стратегічні орієнтири розвитку логістичних транспортних систем України в умовах глобалізації. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. – Донбаська державна машинобудівна академія Міністерства освіти і науки України, Краматорськ, 2015.

Дисертацію присвячено розробці теоретико-методологічних засад, розвитку методичних положень і організаційних підходів до формування та реалізації стратегічних орієнтирів розвитку логістичних транспортних систем (ЛТС) України в умовах глобалізації. Розвинуто теоретичний підхід до визначення сутності та структури ЛТС як складової національної економіки України. Уточнено зміст поняття «стратегічні орієнтири розвитку логістичних транспортних систем». Обґрунтовано теоретико-методологічний підхід до розвитку ЛТС. Удосконалено методичні положення проектування логістичних систем на основі конкретизації принципів формування транспортної складової ЛТС різних рівнів. Поглиблено методичні засади дослідження стану і потенціалу розвитку ЛТС України. Розвинуто наукове обґрунтування впливу глобалізаційних процесів на розвиток ЛТС України. Визначено комплекс стратегічних орієнтирів за ключовими напрямками розвитку ЛТС України. Обґрунтовано концепцію стратегічного розвитку ЛТС України в умовах глобалізації. Поглиблено організаційно-методичні засади формування транспортно-логістичних кластерів. Визначено шляхи активізації транскордонного співробітництва та оптимізації транспортної політики України. Розвинуто методичний підхід до організації модальних перевезень. Удосконалено організаційні підходи до розвитку ЛТС України в умовах глобалізації.

Ключові слова: логістичні транспортні системи, структура, стратегічні орієнтири розвитку, принципи, глобалізація, концепція, транспортно-логістичні кластери, транспортна політика, модальні перевезення.

АННОТАЦИЯ

Минакова С. М. Стратегические ориентиры развития логистических транспортных систем Украины. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. – Донбасская государственная машиностроительная академия Министерства образования и науки Украины, Краматорск, 2015.

Диссертация посвящена созданию теоретико-методологических основ, развитию методических положений и организационных подходов к формированию и реа-

лизации стратегических ориентиров развития логистических транспортных систем (ЛТС) Украины в условиях глобализации.

В диссертации обобщены теоретические подходы к определению сущности и структуры ЛТС как составляющей национальной экономики Украины и определены основные экономические школы и течения, оказавшие на них первостепенное влияние. Выделены ключевые структурные элементы ЛТС, составляющие ее функциональную и обеспечивающую подсистемы, а также пять уровней логистического взаимодействия: объекты транспортной и логистической инфраструктуры, транспортно-логистические центры, региональные транспортно-логистические системы, транспортно-логистические кластеры, интегрированная логистическая транспортная система Украины. Развита теоретический подход к трактовке ЛТС как сложной, организационно завершенной структурированной экономической системе с пятью уровнями логистического взаимодействия, образованной совокупностью транспортных систем и сетей, элементов транспортной и логистической инфраструктур, органов управления всех уровней и субъектов предпринимательской деятельности, взаимосвязанных на основе формирования функциональной и обеспечивающей подсистем реализации интегрированных материальных и сопутствующих им потоковых процессов.

Выделены факторы воздействия на функционирование и развитие ЛТС, которые классифицированы на глобальные, субглобальные, факторы макроуровня и факторы микроуровня. Уточнено понятие «стратегические ориентиры развития ЛТС» как непротиворечивого комплекса их качественных характеристик, соответствующих будущему желательному (эталонному) состоянию, отвечающему определенным целям на каждом этапе стратегического развития ЛТС в результате управленческих воздействий и с учетом исходного состояния ЛТС и изменения глобальных, субглобальных факторов и факторов микро- и макроуровня.

Обоснован методологический подход к развитию ЛТС, сформированный путем синтеза системного и системно-структурного подходов, методологии государственного регулирования процессов экономического развития, методов экономической диагностики и формализации процессов взаимодействия субъектов хозяйствования разных уровней агрегирования, сценарного моделирования с использованием логистического инструментария.

Конкретизированы принципы формирования транспортной составляющей региональной и интегрированной логистических систем, а также микрологистической системы и обоснован состав структурированного методического комплекса проектирования логистических систем микроуровня.

Сформирована система показателей потенциала развития ЛТС систем мезоуровня из пяти групп. Усовершенствованы методические положения количественного оценивания потенциала развития ЛТС на основе предложенной системы показателей.

Обобщены тенденции, проблемы и задачи развития ЛТС; выявлены направления влияния процессов глобализации на развитие ЛТС Украины макро-, мезо- и микроуровня.

Выявлены основные тенденции развития ЛТС и сформирована система стратегических ориентиров по основным направлениям развития ЛТС Украины в условиях

глобализации (организационный, финансовый, технико-технологический, информационный, инфраструктурный, правовой).

Разработана и обоснована концепция стратегического развития ЛТС Украины, системно организованная и представленная на четырех уровнях (теоретико-методологическом, методическом, инструментальном, организационном), функционально объединенных на основе сформированных стратегических ориентиров развития ЛТС Украины с учетом глобальных, субглобальных факторов и факторов микро- и макроуровней. Концепция предусматривает создание целостного комплекса методов развития ЛТС, структурированного по соответствующим направлениям стратегических ориентиров, который конкретизируется на инструментальном уровне и реализуется на организационном уровне на основе принципов формирования транспортной составляющей ЛТС разных уровней и направлений их интеграции в международные транспортные системы. По результатам корреляционно-регрессионного анализа выявленных закономерностей выполнено сценарное моделирование развития ЛТС Украины в соответствии с инерционным, мобилизационным и модернизационным сценариями.

Уточнены стадии жизненного цикла транспортно-логистического кластера и дифференцированы виды кластерной политики государства в соответствии с типом кластера и стадией его жизненного цикла.

Определены пути активизации трансграничного сотрудничества Украины как фактора развития ЛТС в условиях глобализации. Обоснована необходимость становления Украины как морской державы и предложен комплекс мер по оптимизации транспортной политики Украины.

Развит методический подход к организации модальных перевозок на основе уточнения комплекса стандартных операций системы доставки грузов и с использованием сетевых моделей. Усовершенствованы организационные подходы к развитию ЛТС Украины путем становления Украины как морской державы.

***Ключевые слова:** логистические транспортные системы, структура, стратегические ориентиры развития, принципы, глобализация, концепция, транспортно-логистические кластеры, транспортная политика, модальные перевозки.*

SUMMARY

Minakova S. M. Strategic reference points of development of logistic transport systems of Ukraine in the conditions of globalization. – As a manuscript.

The thesis for obtaining the Degree of Doctor of Economics on the specialty 08.00.03 – National Economy and State Economic Regulation. – Donbass State Engineering Academy of Ministry of Education and Science of Ukraine, Kramatorsk, 2015.

The thesis are devoted to development of theoretical and methodological bases, development of methodical and organizational approaches to formation and realization of strategic reference points of development of the logistic transport systems (LTS) of Ukraine in the conditions of globalization. Theoretical approach to definition of essence and structure of LTS as a component of national economy of Ukraine developed. The content of the concept «strategic reference points of development of LTS» is specified. Theo-

retical and methodological approach to development of LTS is grounded. Methodical statements for design of logistic systems on the basis of a specification of the principles of formation of a transport component of LTS of different levels are improved. Methodical bases of research of a current stage and potential of development of LTS of Ukraine are deepened. Scientific substantiation of influence of globalization processes on development of LTS of Ukraine developed. The complex of strategic reference points is determined by the key directions of development of LTS of Ukraine. The concept of strategic development of LTS of Ukraine in the conditions of globalization is worked out. Organizational and methodical bases of formation of transport and logistics clusters are deepened. Ways of encouraging of cross-border cooperation and optimization of transport policy of Ukraine are defined. Methodical approach to organization of modal transportations developed. Organizational approaches to development of LTS of Ukraine in the conditions of globalization are improved.

Keywords: *logistic transport systems, structure, strategic reference points, principles, globalization, concept, transport logistic clusters, transport policy, modal transportation.*

Підписано до друку 27.04.2015. Формат 60x84/16. Ум. друк. арк. 1,9.
Обл.-вид. 1,9. Друк лазерний. Зам. № 243. Накл. 120 пр.

Видавець і виготівник
Донбаська державна машинобудівна академія
84313, м. Краматорськ, вул. Шкадінова, 72.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи
ДК № 1633 від 24.12.2003