

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА**

ДАШКУЄВ МАГОМЕД АХМЕДОВИЧ

УДК 339.923

**ІННОВАТИЗАЦІЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-
ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖ КРАЇН СХІДНОЄВРОПЕЙСЬКОГО
ЕКОНОМІЧНОГО ПРОСТОРУ**

Спеціальність 08.00.02 – світове господарство
і міжнародні економічні відносини

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Київ-2017

Дисертація на правах рукопису.

Роботу виконано на кафедрі міжнародного бізнесу Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник

доктор технічних наук, професор
Якубовський Валерій Володимирович,
Київський національний університет
імені Тараса Шевченка,
Інститут міжнародних відносин,
професор кафедри міжнародного бізнесу

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор
Поручник Анатолій Михайлович,
ДВНЗ “Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана”,
завідувач кафедри міжнародної економіки,

кандидат економічних наук, старший викладач
Тонких Олексій Григорович,
Київський національний університет культури і
мистецтв, старший викладач кафедри готельно-
ресторанного та туристичного бізнесу

Захист відбудеться «30» травня 2017 року о 14⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.001.02 Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка за адресою: 04119, м. Київ, вул. Мельникова, 36/1, зал засідань вченої ради.

З дисертацією можна ознайомитися в Науковій бібліотеці ім. М. Максимовича Київського національного університету імені Тараса Шевченка за адресою: 01601, м. Київ, вул. Володимирська, 58, к.12.

Автореферат розісланий «28» квітня 2017 р.

Вчений секретар спеціалізованої вченої ради,
кандидат економічних наук, доцент

Л.С. Поліщук

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність дослідження. У сучасних умовах розвитку світового господарства, що відбувається під впливом глобалізаційних процесів, транспортно-логістичні мережі як елемент національної, регіонально-інтеграційної і глобальної інфраструктури забезпечує процес виробництва, можливість ефективного використання ресурсів та є одночасно вагомим чинником економічного зростання й посилення міжнародної конкурентоспроможності національних економік. Оскільки формування логістичної інфраструктури базується на принципах раціоналізму, системності, комплексності, балансу інтересів суб'єктів ринку, орієнтації на задоволення потреб споживачів, вузлові мультимодальні логістичні центри на перетині міжнародних товаропотоків поступово перетворюються у «епіцентри адаптації» складних технологій управління інтегрованими логістичними ланцюгами до стратегій постачання з метою зменшення ризиків і мінімізації витрат. Крім того, в умовах двоаспектності процесу глобалізації (глокалізації) відбуваються не лише постійні зміни та переформатування самих матеріальних потоків у просторі та часі, а й удосконалюються концепції та стратегії логістики, здійснюється раціональна диверсифікація його джерел, оптимізація транспортних коридорів і міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури в цілому. Викладене зумовлює актуальність теми дисертаційного дослідження. Проблема інноваційного розвитку транспортно-логістичних мереж країн східноєвропейського економічного простору (СЕП) стає ще більш значимою та актуальною з огляду на необхідність подальшого поглиблення їх регіональної інтеграційної взаємодії, повномасштабного включення до загальноєвропейської і світової транспортно-логістичної інфраструктури (ТЛІ).

Загальнотеоретичні основи логістизації економіки досліджувалися такими зарубіжними науковцями, як Д. Бауерсокс, О. Гудков, Д. Клосс, О. Лопаткін, В. Сергєєв, О. Смахов, Л. Миротін, Ю. Неруш, С. Уваров, Д. Уотерс та ін. Проблематика розвитку міжнародної ТЛІ знайшла відображення у працях вітчизняних вчених – М. Бідняка, В. Вергуна, М. Денесенка, М. Дудченка, Р. Заблоцької, О. Канищенко, Л. Кістерського, Л. Костюченка, Д. Лук'яненка, О. Петрашевського, А. Поручника, І. Пузанова, А. Рибчука, О. Рогача, А. Румянцева, А. Філіпенка, А. Хахлюка, В. Чужикова, О. Шниркова, В. Якубовського, П. Яремовича. Серед авторів, які розглядають конкретні питання розвитку міжнародних транспортно-логістичних мереж і логістичних кластерів, можна виділити Є. Крикавського, С. Кубіва, Г. Озерську, Я. Олійника, Ю. Пономарьова, Н. Савіну, В. Смирчинського, І. Смирнова, О. Сумець, О. Тонких, О. Хромова.

Водночас потребують подальших досліджень проблеми, пов'язані із формуванням і розвитком глобальної ТЛІ світового господарства, роллю інноваційної складової розвитку інтермодальних національних транспортно-логістичних мереж і впливом міжнародного трансферу логістичних технологій на формування транспортно-логістичної системи (ТЛС). Потребують удосконалення підходи до порівняльного оцінювання особливостей розвитку й трансформації ТЛС країн СЕП в умовах зростання ролі інституційних чинників у формуванні глобальної мережі міжнародних транспортних коридорів. Розвиток євроінтеграційних процесів в Україні потребує подальших досліджень сучасної практики регулювання розвитку ТЛС та її адаптації до

стандартів ЄС у цій галузі.

У роботі досліджуються ТЛС трьох із шести країн Східного партнерства (СП): Республіки Білорусь (далі – Білорусь), Республіки Молдови (далі – Молдови) та України, оскільки вони, по-перше, мають спільний комплекс проблем, пов'язаних з наявною матеріально-технічною базою транспортно-логістичних мереж, реструктуризацією та адаптацією їх до європейського субрегіонального простору; по-друге, більш ефективно використовують транспортно-логістичні інфраструктури, порівняно з іншими країнами Східного партнерства (Грузія, Вірменія та Азербайджан); по-третє, територіально близькі до країн Центрально-Східної Європи (ЦСЄ), які вже стали членами ЄС, що надає часові та просторові переваги в імplementації їх логістичних структур до європейських/міжнародних транспортних коридорів.

Підписання Україною Угоди про Асоціацію з ЄС створює нові можливості для ефективнішого функціонування ТЛС, введення міжнародних стандартів, обмеження надмірного втручання державних органів влади до логістичних процесів, прозорих умов залучення іноземного капіталу та пошуку додаткових джерел фінансування транспортно-логістичної галузі України. Необхідність поглибленого аналізу зазначених проблем обумовила вибір теми дисертації, визначила її мету та завдання.

Зв'язок роботи із науковими програмами, планами й темами. Дисертаційну роботу виконано на кафедрі міжнародного бізнесу Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка, відповідно до планових науково-дослідних тем "Інтеграція України у європейські, правові, політичні та економічні системи" (ДР № 06БФ048-01) та "Україна у міжнародних інтеграційних процесах" (ДР № 11БФ048-01), які є складовою комплексної програми наукових досліджень Київського національного університету імені Тараса Шевченка "Модернізація суспільного розвитку України в умовах світових процесів глобалізації" (2011-2015). Основний особистий внесок автора до дослідження даної теми полягає у поглибленому аналізі суті, напрямів, чинників і проблем інновативного розвитку ТЛІ країн СЕП, включаючи Україну.

Мета та завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є дослідження концептуальних положень і розробка науково-практичних рекомендацій щодо інноватизації розвитку міжнародних транспортно-логістичних мереж загалом і країн СЕП, зокрема, а також шляхів імplementації ТЛС України до європейського субрегіонального простору. Досягнення поставленої мети передбачає реалізацію таких завдань:

- обґрунтувати критерії формування та розвитку глобальної логістичної інфраструктури світового господарства та методологічну основу дослідження її генези шляхом поєднання аналітичних та імітаційно-ймовірнісних моделей;
- визначити рушійні сили розвитку міжнародних логістичних кластерів як суб'єктів сучасних макрологістичних систем, характер і ступінь їх впливу на трансформацію сучасної міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури;
- виявити та проаналізувати особливості взаємозв'язку між динамікою міжнародних матеріальних потоків і глобальним позиціонуванням транснаціональних логістичних компаній шляхом створення "платформ" досягнення конкурентних переваг;

- проаналізувати інноваційний механізм та інструменти розвитку інтермодальних національних транспортно-логістичних мереж країн СЕП залежно від рівня операційного використання окремих функціональних логістик;
- дослідити сучасні тенденції міжнародного трансферу логістичних технологій і їх вплив на формування транспортних інфраструктур країн СЕП, визначити можливі напрями їх інноваційного реформування у контексті галузевих особливостей організації логістичних процесів;
- визначити та оцінити інституційні чинники адаптації національних логістичних систем до умов міжнародних транспортних коридорів та оптимального використання різних видів транспорту;
- розкрити особливості процесу поетапної і поступової інтеграції транспортно-логістичної системи України до європейського субрегіонального простору, шляхи взаємодії інституцій України з країнами ЄС у контексті євроінтеграції;
- запропонувати напрями та форми адаптації суб'єктів логістичного ринку України до вимог ЄС та розробити модель оцінювання ефективності інноваційного розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні.

Об'єктом дослідження є сучасна міжнародна транспортно-логістична інфраструктура та світовий ринок логістичних послуг.

Предметом дослідження є транспортно-логістичні мережі країн СЕП, зокрема Білорусі, Молдови та України, напрями та механізми їх подальшого інноваційного розвитку й адаптації до європейського ринку транспортно-логістичних послуг.

Методи дослідження. Для досягнення мети та розв'язання завдань дисертаційної роботи було використано такі загальнонаукові та спеціальні методи наукового, теоретичного й емпіричного дослідження: історико-логічний і системний методи (при аналізі теоретичних концепцій формування та розвитку глобальної транспортно-логістичної інфраструктури світового господарства, інституціоналізму та інституційних складових адаптації національних логістичних систем до стандартів міжнародних транспортних коридорів: п. 1.1, 2.3); аналізу та синтезу й системно-структурного аналізу (під час дослідження сучасної транспортно-логістичної інфраструктури як чинника посилення міжнародної конкурентоспроможності й еволюції її інституцій: п. 1.3); системного узагальнення (під час якісної характеристики інноваційного механізму функціонування глобальних транспортно-логістичних мереж і процесів реструктуризації світового ринку логістичних послуг: п. 1.2, 2.1.); класифікації і систематизації (при дослідженні особливостей інноватизації розвитку інтермодальних національних транспортно-логістичних мереж країн СЕП, сучасних тенденцій інтеграції ТЛС країн СЕП до транспортно-логістичної системи ЄС: п. 1.2, 2.1, 2.2, 2.3); статистичний та експертних оцінок і прогнозів (при обробці інформації для аналізу й оцінки показників регіональної інтеграційної взаємодії суб'єктів ринків логістичних послуг країн СЕП і компаративного аналізу інноваційних інструментів їх трансформації: п. 2.1, 2.2); кількісного та якісного порівняння (при дослідженні особливостей взаємодії інституцій України із суб'єктами СЕП: п. 2.2, 2.3, 3.2); екстраполяції (для виокремлення й адаптації позитивного досвіду країн – членів ЄС і вимог європейського інтеграційного простору до логістичного сектору України: п. 3.1, 3.2).

Інформаційною базою дисертації є наукові праці вітчизняних і зарубіжних учених, офіційні статистичні й аналітичні матеріали міжнародних організацій, зокрема Світового банку, ОЕСР, МВФ, МФК, ЄБРР, ЄЦБ, Європейської логістичної асоціації, Європейської платформи транспортних досліджень, звіти й оглядові матеріали наукових інститутів, а також дані Державної служби статистики України, Міністерства інфраструктури України, матеріали Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, експертні оцінки рейтингових агентств, аналітичні доповіді на електронних носіях, ресурси Інтернет, результати власних досліджень автора.

Наукова новизна отриманих результатів полягає у системному, науковому поглибленому аналізі теоретико-методологічних засад глобальної ТЛІ, виявленні її особливостей у країнах СЕП, обґрунтуванні пріоритетів інноваційного розвитку ТЛІС України. Основні наукові результати, що визначають ступінь і характер новизни дослідження, розкривають особистий внесок автора до розробки проблеми та полягають у наступному:

уперше:

- обґрунтовано авторський підхід щодо економічного змісту категорії "східноєвропейський економічний простір" як системи відносин виробництва, обміну та споживання продукції матеріального та нематеріального виробництва між країнами Східної Європи, зокрема Білорусі, Молдови та України. Доведено, що, на відміну від поняття "східне партнерство", в якому акцент робиться переважно на політичні аспекти міждержавної взаємодії шести країн, категорія "східноєвропейський економічний простір" розкриває діалектику спільного, особливого й одиничного у співпраці його суб'єктів у матеріальній і нематеріальній сферах, у тому числі й у транспортній логістиці. Країни-учасниці мають територіальну близькість (спільний простір), субрегіональну виробничу інфраструктуру, у тому числі й транспортно-логістичну (особливе), і національні транспортно-логістичні мережі (одиничне);

- розроблено аналітичну модель оцінювання інноваційної ефективності транспортно-логістичної системи України на основі системи згрупованих кількісних показників із використанням економіко-математичного моделювання та теорії ігор. Зокрема, використовуючи показники щільності автомобільних і залізничних комунікацій, їх маршрутної ефективності у розрізі регіонів України, а також метод нормалізації Севіджа, доведено, що ефективність національної ТЛІС поступається середньосвітовим показникам та за інституційним виміром не відповідає сучасним вимогам і рівню розвинених країн. Одним із напрямів повномасштабного ефективного включення ТЛІС України до європейського інфраструктурного простору є її внутрішня інновативна модернізація на основі створення сприятливого інноваційно-інвестиційного клімату, реструктуризації національної високотехнологічної сфери, збільшення фінансування інноваційно-технологічних проектів і бізнес-інкубаторів. Участь України в європейській транспортно-логістичній інтеграції можлива за такими напрямками: панєвропейські транспортні коридори (ПЄТК), трансконтинентальні транспортні коридори (ТКТК), міжнародні логістичні термінали (МЛТ), панєвропейські транспортні зони (ПЄТЗ);

удосконалено:

- концептуальні засади дослідження транспортно-логістичних систем на основі

поглибленого аналізу та узагальнення досліджень вітчизняних і зарубіжних науковців – представників різноманітних напрямів, течій і шкіл світової економічної науки. Розкрито сутність поняття транспортно-логістичної системи як складової національної, регіональної і глобальної виробничої інфраструктури світового господарства, що є необхідною умовою інноваційного розвитку не лише у межах національних економік, але й на міжнародному рівні, сукупністю національних елементів транспортних систем, інформації і зв'язку, транснаціональних банків і сфери послуг світового рівня, що виконує інтеграційну функцію між галузями виробництва, регіонами та державами й забезпечує зовнішньоекономічну діяльність, функціонування міжнародного ринку та розвиток конкуренції;

- принципи та підходи до суті, ролі й функцій міжнародних логістичних кластерів (МЛК) у сучасній світогосподарській інфраструктурі. Аргументовано, що МЛК виступають інновативними суб'єктами глобальної виробничої інфраструктури, складовою макрологістичних систем нового рівня глобалізації, які генерують значну кількість специфічних логістичних послуг і бізнес-процесів, пов'язаних із рухом інформації і грошових коштів, створенням робочих місць у сферах інформаційних технологій і банківських послуг, управлінської та інноваційної діяльності. Функціонування МЛК відбувається в умовах дії таких сучасних тенденцій, як скорочення циклів контрактної логістики й, відповідно, зміни стратегій та організаційних структур транспортно-логістичних компаній, посилення їх горизонтально-інтеграційної взаємодії, формування багаторівневих вертикальних логістичних структур міжнародними фірмами логістичних послуг, що у сукупності приводить до оптимізації діяльності МЛК та ефекту синергії;

набули подальшого розвитку:

- наукове обґрунтування інноваційного механізму функціонування транспортно-логістичних мереж країн СЕП і його особливостей. Цей механізм являє собою логічно субординовану структурно-функціональну підсистему регіональної виробничої інфраструктури, елементи якої тісно взаємодіють. Його визначальними елементами виступають інтермодальні національні транспортно-логістичні мережі країн СЕП, міжнародний трансфер технологій, регулюючі інституції глобального, регіонального та національного рівнів, що сприяють адаптації національних логістичних систем до стандартів міжнародних транспортних коридорів. Особливості механізму виявляються у різношвидкісному, суперечливому та нерівномірному розвитку транспортно-логістичних систем країн СЕП, збільшенні розриву між його учасниками щодо стратегічних орієнтирів, істотних відмінностях національних гео економічних і геополітичних інтересів партнерів, що зменшує можливості його подальшої інноватизації шляхом створення інтермодальних логістичних центрів, формування "багатофазових коридорів" інтермодальної спеціалізації, а також інтелектуальних логістично-інноваційних моделей, заснованих на використанні новітніх технологій lift-sharing (система операційно-програмного забезпечення спеціалізованих call-центрів);

- пропозиції щодо адаптації і поступової інтеграції ТЛС України до регіональних і глобальних ринків транспортно-логістичних послуг на основі її інноватизації, зокрема упровадження сучасних електронних систем і баз даних з передавання інформації про логістичні суб'єкти, розробка на основі міжнародного досвіду досконалої уніфікованої

законодавчої бази, дотримання міжнародних стандартів щодо стану транспорту, перевезень і зберігання вантажу, розвитку кластеризації. Інноваційна структура ТЛС України має складатися із таких рівнів логістичної взаємодії з міжнародними транспортними коридорами: взаємодія об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури (термінальні та вантажні комплекси, складські господарства, підприємства різних видів транспорту й транспортно-логістичного сервісу), транспортно-логістичні центри місцевого, регіонального та міжнародного призначення, регіональні ТЛС, транспортно-логістичні кластери, інтегровані ТЛС.

Практичне значення отриманих результатів. Результати дослідження використано у практичній діяльності Торгово-промислової палати України – положення та рекомендації щодо розвитку логістичного ринку України та його імплементації у європейський субрегіональний інфраструктурний простір та пропозиції, пов'язані із удосконаленням законодавства, що регулює діяльність інституцій національної логістичної системи (довідка № 6715/24.2-1 від 09.09.2015 р.); фірми «MKL GROUP-Holding» – аналіз транспортно-логістичного комплексу України та перспектив створення логістичних центрів на її території за участю іноземного капіталу, що кореспондується з реалізацією нею міжнародних логістичних проектів і тенденцій структуризації українських транспортних коридорів у процесі їх інтеграції у мережу панєвропейської логістичної інфраструктури, а також коротко- і середньотермінові прогнози щодо динаміки кон'юнктури та розвитку українського логістичного ринку на шляху його адаптації до міжнародних логістичних стандартів та стандартів ЄС (довідка №12/10-15 від 02.11.2015 р.); ТОВ «Верітекс» – економетрична модель оцінки інноваційної ефективності вітчизняної транспортно-логістичної інфраструктури у процесі надання фірмою консалтингово-інженірингових корпоративних послуг (довідка № 050-15/VY від 09.09.2015 р.). Матеріали та результати проведеного дослідження також впроваджено у навчально-методичну діяльність кафедри міжнародного бізнесу Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка при викладанні дисциплін «Міжнародний бізнес», «Міжнародна логістика», «Міжнародні економічні відносини», «Світова економіка» «Макроекономічна політика й моделювання в міжнародному бізнесі», «Економіка та зовнішньоекономічні зв'язки України» (довідка № 048/11-273 від 02.09.2015 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційне дослідження є одноосібно виконаною науковою працею, усі наукові результати, викладені у дисертації та винесені на захист, автор здобув особисто. Із написаних у співавторстві робіт використовуються лише ті результати, що були отримані автором.

Апробація результатів дослідження. Основні наукові положення, результати та висновки дисертаційного дослідження було оприлюднено на дев'яти наукових і міжнародних науково-практичних конференціях: II Міжнародна науково-практична Інтернет-конференція "Економіка і управління в умовах глобалізації" (Донецьк, 2013, 30 січня); Науково-практична конференція "Основні моделі участі України в інтеграційних процесах на теренах СНД" (Київ, 2013, 25 квітня); XXII Міжнародна науково-практична конференція "Проблеми та шляхи удосконалення економіки України" (Львів, 2013, 1-2 лютого); Міжнародна науково-практична Інтернет-

конференція "Економіка України: сучасний стан та перспективи розвитку" (Тернопіль, 2013, 21 лютого); X Міжнародна науково-практична конференція студентів, аспірантів і молодих вчених "Актуальні проблеми міжнародних відносин" (Київ, 2013, 24 жовтня); Міжнародна науково-практична конференція "Актуальні проблеми і перспективи розвитку економіки України" (Ужгород, 2014, 7 березня); Міжнародна науково-практична конференція "Стратегія та механізми прискореного інноваційного розвитку економіки України на засадах соціально-екологічної відповідальності" (Вінниця, 2014, 29-30 жовтня); Міжнародна науково-практична конференція "Розвиток нової економічної системи на світовому, державному та регіональному рівнях" (Львів, 2015, 30-31 січня); Міжнародна науково-практична конференція "Розвиток національної економіки: теорія і практика" (Мукачево, 2015, 3-4 квітня).

Публікації результатів дослідження. Основні результати дисертаційного дослідження опубльовано у 20 наукових працях (загальний обсяг 9,3 друк. арк.), з них: 1 розділ у монографії, 6 – у наукових фахових виданнях України, 3 – у виданнях зарубіжних країн та у наукових фахових виданнях, які включені до міжнародних наукометричних баз, 2 – в інших виданнях, 8 – у матеріалах і тезах конференцій.

Структура та зміст дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Основний зміст дисертації викладено на 194 сторінках, що містять 7 таблиць, 2 рисунки, 16 додатків, розміщених на 24 сторінках. Список використаних джерел включає 218 найменувань і викладено на 17 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми дисертаційного дослідження, визначено мету, завдання, об'єкт і предмет дослідження, охарактеризовано методологічне підґрунтя і методи дослідження, сформульовано наукову новизну та практичне значення одержаних результатів, наведено відомості щодо їх апробації.

У **першому розділі «Теоретико-методологічні засади дослідження світової транспортно-логістичної інфраструктури»** на основі теоретичних підходів представників неокласичної школи, неінституціоналізму та економічної нобелелогії, зокрема теорії «нової економіки» П.Кругмана, кліометрії Р.Фогеля і Д.Норта, «діамантового ромба» М.Портера, «теорії контрактів» О. Хорта і Б.Хольмстрьома досліджено критерії формування та розвитку глобальної логістичної інфраструктури світового господарства, особливості розвитку міжнародних логістичних кластерів у системі сучасної світогосподарської інфраструктури, розкрито сутність транспортно-логістичної інфраструктури як чинника посилення міжнародної конкурентоспроможності країни.

В роботі констатовано, що на сучасному етапі міжнародний логістичний ринок перебуває на стадії фундаментальних змін, які прямо та опосередковано впливають на умови конкуренції на світових ринках, головні "гравці" яких намагаються здобути конкурентні переваги за рахунок інтеграції та інтернаціоналізації бізнес-процесів.

Доведено, що методи і моделі, які широко застосовуються при прийнятті рішень у різних сферах міжнародної логістики, хоча й виникли порівняно нещодавно та мають низку істотних допущень або обмежену сферу застосування, проте відповідають

певному рівню інтеграції логістичних процесів. Автором запропонована власна класифікація логістичних моделей (грунтується на одно- і багатокритеріальному виборі окремих логістичних функцій та операцій), що дозволило провести дослідження кожної із моделей (стратегія, багатоваріантність тощо) і здійснити синтез різних алгоритмів при визначенні напрямків розвитку окремих функціональних логістик (організаційної, технологічної та інформаційної) та виявити домінантні особливості формування сучасної глобальної логістичної інфраструктури світового господарства. Наголошено, що генеза ТЛІ та алгоритми рішень з організації міжнародних перевезень будуються з моделей різних рівнів, які увійшли до наведеної класифікації.

При цьому автором обгрунтовано, що основними напрямками інноваційного розвитку глобальних логістичних мереж виступають: а) оптимізація матеріально-фінансових та інформаційних потоків у логістичних системах і функціональних сферах логістики, яка об'єктивно передбачає пролонгацію функціональних циклів ланцюга "виробник – споживач"; б) уніфікація логістичних ланцюгів постачань і мереж за рахунок інновацій і нових технологій, яка здійснюється у процесі подальшої розробки нової інтегральної концепції (парадигми) міжнародної логістики, що відрізняється від традиційного підходу, заснованого на моделях і завданнях виробничо-транспортно-складської логістики; в) перетворення локальних логістичних центрів на регіональні логістичні системи під впливом розвитку конкуренції між різними конфігураціями й моделями систем управління мережами постачань/ланцюгами потоків. Крім цього, доведено, що подальшому їх розвитку перешкоджають чотири групи бар'єрів: ринкові, фінансові, нетарифні та бар'єри у дистрибуції товарів фірм-конкурентів з інших країн, із яких найбільш важливими є транспортні, митні й торговельні.

Аналіз зростаючої складності нових «гібридних» утворень (відносин на основі конкуренції і кооперації) на основі транснаціоналізації капіталу та розширення масштабів діяльності ТНК, кількості параметрів, що формують міжнародне середовище, практики сучасних логістичних рішень в міжнародному контексті ведення бізнесу, дав можливість автору виявити наступні нові тенденції у динаміці світової ТЛІ. По-перше, це стрімкий розвиток мережевих економічних структур на основі комплексу поточкових і автоматизованих процесів управління ланцюгами постачання, мобільних комунікаційних технологій, урізноманітнення видів доставки товарів та транспортно-експедиційних маршрутів, генерування нових логістичних моделей, особливо інтегрованої моделі логістичного маркетингу (врахування впливів логістики матеріальних потоків на вибір маркетингу товарного ряду згідно параметрів доступності – до користувачів, до місця та часу користування).

По-друге, це поширення використання концепції швидкого реагування (Quick Response Logistics) та формування національних інфрасистем в результаті глобалізації у вигляді інтегрованих виробничо-логістичних об'єднань і корпоративно-асоційованих альянсів, що дозволяє як ефективно координувати багатоцільову діяльність різнопрофільних економічно і юридично самостійних структур на основі використання методів процесно-орієнтованого управління, так і об'єднувати логічні активності і потенціали учасників ринку заради досягнення відчутного синергетичного ефекту від їх партнерської діяльності, включати численних учасників ринків у єдиний інформаційний простір. При цьому сучасні глобальні логістичні мережі формують

специфічний сектор, де ноу-хау, оптимальний потік і структура процесів перетворює клієнтоорієнтовані, системно-контрольовані, мобілізовані та комплексно-оптимізовані ланцюги на чинник успішного управління бізнесом.

Дослідження процесів створення міжнародних логістичних комплексів (МЛК) як макрологістичних систем нового рівня глобалізації у дисертації здійснено у безпосередньому зв'язку з появою і еволюцією інших "субкластерів" у різних галузях, нових промислових кластерів і їх розвитку за рахунок механізму інновацій. Тому у контексті аналізу основних різновидів та моделей МЛК, в роботі виявлена домінантна особливість їх формування: сучасна стратегія розвитку МЛК розробляється із врахуванням повної інтеграції усіх його учасників на основі впровадження моделі "планування/побудова (інжиніринг) – розвиток (реінжиніринг) – постійний контроль за результатами діяльності (контролінг)" як важливої передумови прибуткової реалізації продукції на зовнішніх ринках, посилення позицій ТНК у глобальному конкурентному просторі.

У другому розділі «Інноваційний механізм функціонування транспортно-логістичних мереж країн східноєвропейського економічного простору (СЄП)» досліджено особливості інноватизації розвитку інтермодальних національних транспортно-логістичних мереж країн СЄП, систематизовано та ідентифіковано вплив міжнародного трансферу логістичних інновацій на формування їх транспортних інфраструктур, виявлено специфіку інституційних чинників адаптації національних логістичних систем цих країн до стандартів міжнародних транспортних коридорів.

Авторський аналіз показав, що логістичні інновації, які ґрунтуються на чотирьох логістичних концепціях, є вихідною базою розробки гнучких логістичних моделей різних напрямків виробничо-господарської діяльності, основою всього руху товарів – від логістичних операцій до загальносистемних новацій у логістичній діяльності та об'єктів її застосування. При цьому констатовано, що в умовах, коли розробка інновацій строго розподілена між партнерами, кооперація набуває інформаційно-логічного характеру, а конкуренція – функціонального.

Аналіз динамічних змін логістично-функціональних циклів логістичних інновацій, які пов'язані із новітнім світовим "дизайном" транспортної інфраструктури, структуризація інноваційних інструментів сучасної міжнародної логістики – фундаментально-пошукових (системні моделі функцій 3PL-, 4PL- і 5PL-провайдерів), функціонально-прикладних (інновації безпосередньо у складській логістиці), пристосувальних (послуги з управління ланцюгами постачань, моніторинг руху ресурсів і контроль ефективності даного процесу), виокремлення чинників, які впливають на формування "верхнього" поверху конкурентного середовища ТЛС – ефективне планування і управління маршрутними мережами і логістичними парками (fleet management), оптимальний вибір транспортних засобів, мінімізація часу зберігання продукції на складах, а також часу навантаження/розвантаження надав можливість проілюструвати модель дії інноваційного механізму ТЛІ сучасного світового господарства (рис. 1).

Доведено, що сучасний ринок логістичних послуг країн СЄП (Білорусь, Молдова, Україна) розвивається досить нерівномірно: відсталість транспортної інфраструктури (портів, терміналів, залізничних станцій тощо) та недоліки організаційно-економічного

характеру (високі негнучкі тарифи, відсутність регулювання вагонопотоків, простої на митницях тощо); найбільші темпи зростання у сегментах комплексної логістики (зберігання та дистрибуція товарів) та аутсорсингу (у межах контрактної логістики); низька питома вага логістичних компаній, що здійснюють технологічні інновації (як за відносними показниками у загальному обсязі продукції підприємств, так і за абсолютними витратами); пріоритетною залишається складська логістика і будівництво величезних логістичних комплексів; якість і кількість послуг залишаються на рівні 1PL, 2PL і лише до 10 % операторів прагнуть перейти до наступного, більш високого якісного рівня 3PL (на світовому ринку більше 80 % підприємств надають логістичні послуги з електронними системами розміщення товару – оператори 3PL, 4PL, 5PL); у країнах діють потужні міжнародні логістичні компанії (DPWN, UPS, TNT, Panalpina, FM Logistic, Kuhne&Nagel, Gedios, Gefco, FraansMaas тощо), що здійснюють до 50 % логістичних операцій; для логістичних ринків характерна загальна нерозвиненість інноваційної інфраструктури й домінування галузевого підходу до впровадження логістичних інновацій над функціональним.

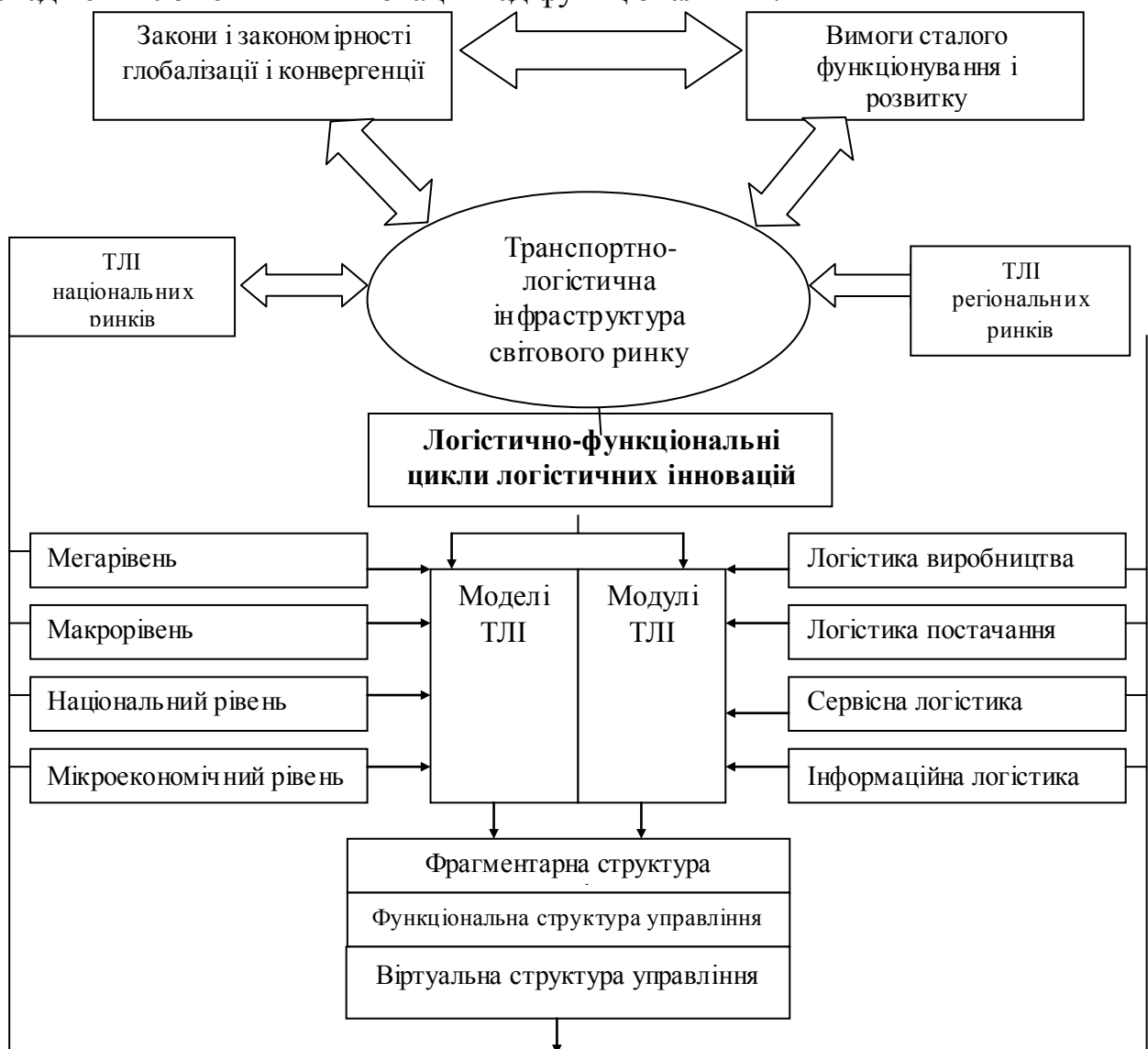


Рис. 1 Інноваційний механізм функціонування транспортно-логістичної інфраструктури світового господарства

Складено автором

У роботі аргументовано доведено, що, сьогодні спостерігається різношвидкісний розвиток ТЛС країн СЕП: 1) збільшується розрив між трьома країнами СП, які підписали Угоду про асоціацію з ЄС (Молдова, Україна, Грузія), та іншими трьома країнами (Вірменія, Азербайджан, Білорусь); 2) посилюється відмінність стратегічних цілей і національних інтересів країн-партнерів, що призводить до уповільнення імплементації ТЛС і багатостороннього виміру транспортно-логістичних ініціатив, особливо у контексті реформування та імплементації стандартів ЄС; 3) зменшується рамкова інтенсивність (секторальна співпраця) у модернізації інфраструктур окремих країн СЕП на основі досвіду ЄС у запровадженні програм регіонального вирівнювання та розвитку (cohesion policy).

Аргументовано, що саме у зв'язку з цим у новітніх умовах особливої актуальності набуває проблема пріоритетних напрямків розвитку інновацій у логістичній сфері країн СЕП шляхом створення: інтермодальних логістичних центрів (ІЛЦ) на основі застосування схем державно-приватного партнерства як інституційно-організаційного альянсу між державою та бізнесом; так званих "багаторазових коридорів" інтермодальної спеціалізації; інтелектуальних логістично-інноваційних моделей, заснованих на використанні новітніх технологій lift-sharing (система інтеграції програмного забезпечення, Інтернету та спеціалізованих call-центрів). Аналіз показав відсутність системної координації галузей транспорту, що викликає необхідність створення єдиного інституту, який би координував і контролював взаємодію різних видів транспорту, потужності товаро- і пасажиропотоку; "імпорт" передових виробничо-управлінських моделей і їх поширення серед суб'єктів логістичної діяльності країн СЕП і реалізацію окремих "проривних" інноваційних технологій у цій галузі; інформаційну інфраструктуру забезпечення регіональних перевезень, планував комплексний розвиток єдиних ТЛС країн СЕП. У зв'язку з цим у роботі показано, що розширення міжнародної мережі мультимодальних перевезень за рахунок зростання міжнародного трансферу логістичних технологій супроводжується зміною моделей транспортування та пріоритетів обслуговування вантажів і пасажирів.

У дисертації поглиблено досліджено, що дифузія логістичних інновацій, з одного боку, визначається рівноважним поширенням логістичних нововведень і нововведень у ділових циклах науково-технічної, виробничої і організаційно-економічної діяльності (на різних рівнях інноваційного середовища) та утворює "міст" між виникненням технічних знань і їх використанням у процесі комбінації чинників створення логістичних розробок; з іншого – формує інваріантність логістичних інновацій (здатність збереження незмінними отримані кількісні характеристики щодо перетворень і змін зовнішнього середовища).

Встановлено, що оскільки комплексність логістики є суттєвим чинником розвитку трансферу як логістично-транспортного компоненту глобальної інтеграції, сучасні принципи ефективності міжнародного трансферу логістичних технологій можна сформулювати наступним чином: 1) фінансові переваги, очікувані від трансферу (скорочення трудомісткості логістичних процедур/операцій, зменшення вартості матеріальних і економія фінансових ресурсів); 2) забезпечення балансу (орієнтація трансферу логістичних нововведень тільки на реально досяжні організаційно-економічні й технічні умови, створені на підприємстві до моменту їх реалізації) між

стабільністю, яку гарантують інновації, що вже функціонують, і витратами із впровадження нових шляхом трансферу; 3) термін адаптації упроваджених через трансфер логістичних інновацій/технологій до існуючої структури організаційно-технічного управління компанією.

Аргументовано тезу про те, що характерною рисою сучасного етапу розвитку світового логістичного ринку є дво- або багатосторонній характер міжнародного трансферу технологічних регламентів і стандартів (UN/EDIFACT, ANSIX-12, GTIN, GLN, SSCC), глобальних ідентифікаторів використання активів (обернених та індивідуальних), створення перехресних ліцензійних ланцюгів. Якщо раніше йшлося лише про визначення можливостей трансферу до інших країн елементів західного менеджменту (ефект простої дифузії), то сьогодні дифузія логістичних технологій здійснюється на основі наступних підходів: без будь-якої адаптації, коли технології або точно відтворюються, або адаптуються лише до місцевих умов господарювання й національної культури країни-рецепієнта; із адаптацією переважно до внутрішнього середовища організації шляхом зміни організаційної культури; із адаптацією з урахуванням не тільки особливостей зовнішнього та внутрішнього середовища сторін, що передають і приймають технологію, а й специфіки самої технології, що передається (змішаний підхід).

У третьому розділі «Пріоритети інноваційного розвитку транспортно-логістичної системи України» автором досліджена імплементація транспортно-логістичної системи України до європейського субрегіонального інфраструктурного простору, розроблено модель оцінювання інноваційної ефективності транспортно-логістичної інфраструктури України.

Автором обґрунтовано, що ефективність розвитку ТЛП України сьогодні визначається, по-перше, співвідношенням між рівнями оптимізації функціональних циклів глобальної логістики (скорочення їх тривалості за рахунок прискорення міжнародних перевезень) та реструктуризацією старих і формуванням нових глобальних логістичних ланцюгів; по-друге, темпами декомпозиції структур інформаційних систем логістичних компаній (виокремленням підсистем управлінського контролю, аналізу оперативних рішень і стратегічного планування), які утворюють локальні й міжнародні "інформаційні мегаконтури".

Доведено, що наразі основними перешкодами, що стримують розвиток ринку транспортно-логістичних послуг та інтенсивність товарних потоків в Україні є: дефіцит термінальних, транспортно-логістичних і складських комплексів середнього та високого класу (особливо для контейнерних вантажів, питома вага яких у світовій практиці вже сягає 55%); низька швидкість проходження товарних потоків (низька рейсова швидкість і простої до 40% часу в дорозі); низька пропозиція комплексних транспортно-логістичних послуг для забезпечення міжнародних, міжрегіональних і внутрішньорегіональних перевезень.

Розроблена модель оцінювання рівня розвитку логістичної інфраструктури України з використанням економіко-математичного моделювання та теорії ігор на основі двох ключових видів наземного транспорту – автомобільного і залізничного з використанням значень показників маршрутної ефективності, щільності авто- і залізничних шляхів, швидкості руху мережами, дала можливість визначити

узагальнений рейтинг розвитку логістичної мережі регіонів України (табл. 1)

Таблиця 1

Узагальнений рейтинг розвитку логістичної мережі регіонів України

\hat{d}_i вище від середнього		\hat{d}_i нижче від середнього	
Область	\hat{d}_i	Область	\hat{d}_i
Львівська	84%	АР Крим	54%
Київська	79%	Дніпропетровська	51%
Житомирська	73%	Одеська	50%
Рівненська	70%	Черкаська	49%
Харківська	70%	Закарпатська	48%
Волинська	66%	Запорізька	43%
Тернопільська	63%	Кіровоградська	42%
Полтавська	61%	Чернівецька	42%
Вінницька	59%	Луганська	40%
Хмельницька	59%	Ів.-Франківська	40%
Донецька	56%	Миколаївська	33%
Сумська	55%	Херсонська	27%
Чернігівська	55%		

Джерело: побудовано автором на основі: [Рейтинг інвестиційної привабливості регіонів – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.ukrproject.gov.ua/sites/default/files/upload/rejting_investicijnoi_privablivosti_regioniv_2014_1.pdf]

Обґрунтовано чинники, що впливають на адаптацію українських логістичних систем до європейського субрегіонального інфраструктурного простору міжнародних транспортних коридорів: розробка уніфікованої законодавчої бази і гнучкої тарифної політики на різних видах транспорту з метою збільшення транзитних вантажних потоків територією України; запровадження електронних систем оптимальної доставки пасажирів і вантажів (баз даних, баз передавання інформації про логістичні суб'єкти) і міжнародних/європейських стандартів (щодо стану транспорту, перевезень і зберігання вантажу); раціональний розподіл інвестиційних коштів на основі приватно-державного партнерства та концесій; збільшення фінансування НДДКР, технологічних парків/бізнес-інкубаторів у транспортно-логістичній сфері. Формування багатофункціональної і багатофункціональної інтегрованої ТЛС України, її інтеграція через МТК до європейського "логістичного простору" створить підґрунтя динамічного розвитку економіки, залучення іноземних інвестицій, отримання прибутків безпосередньо від участі у МТК.

ВИСНОВКИ

За результатами дослідження процесу інноватизації розвитку транспортно-логістичних мереж країн СЕП сформульовано такі висновки.

1. Сучасний міжнародний логістичний ринок як складова світового ринку характеризується зростанням масштабів діяльності його учасників, тісними

коопераційними зв'язками логістичних посередників; уніфікацією та використанням більш жорстких стандартів міжнародних логістичних операцій, гнучкими системами управління логістичними потоками на основі моделей інтегрованих (гібридних) систем логістичного менеджменту, а визначальною є концепція "інтермодального досконалого замовлення" як найвищого критерію якості логістичних операцій, що характеризує рівномірність і безперебійність виконання потреб клієнта на всіх етапах логістичного ланцюга. Динаміка глобальної логістичної інфраструктури формує специфічний сектор, де ноу-хау, оптимальний потік і структура процесів перетворює клієнтоорієнтовані, системно-контрольовані, мобілізовані та комплексно-оптимізовані логістичні ланцюги на визначальний чинник ефективного управління бізнесом.

2. Процес розвитку теоретико-методологічної бази та концепцій глобальної логістичної інфраструктури відбувається на основі збалансованості комбінацій аналітичних та імітаційно-ймовірних моделей, виявлення домінантних особливостей руху матеріально-фінансових та інформаційних потоків у логістичних системах і функціональних сферах логістики. Цьому сприяють нові тенденції щодо переростання локальних логістичних центрів у регіональні логістичні системи під впливом розвитку конкуренції між різними конфігураціями та моделями систем управління мережами постачань; оптимізації та уніфікації логістичних ланцюгів і мереж за рахунок інновацій і нових технологій, що у свою чергу призводить, на відміну від традиційного підходу, заснованого на моделях і задачах виробничо-транспортно-складської логістики, до становлення нової інтегральної концепції міжнародної логістики.

3. Сучасні МЛК як суб'єкти макрологістичних систем створюють похідні "субкластери" у різних галузях, так і нові промислові кластери за рахунок механізму позитивного зворотного зв'язку (збільшення компаній у будь-якому субкластері або промисловому кластері спричиняє збільшення вигод і впливу елементів інфраструктури, приваблюючи ще більше компаній). Доведено, що цей механізм засновано на ефектах диверсифікації, масштабу, щільності й частотності, які визначають синергетичну складову міжнародної логістики в умовах глобальної невизначеності та нестабільного попиту. МЛК генерують значну кількість специфічних логістичних послуг і бізнес-процесів (крім руху товарів), пов'язаних із глобальним рухом інформації і грошових коштів, створенням робочих місць у сферах інформаційних технологій і банківських послуг, управлінської та інноваційної діяльності. Стратегії розвитку МЛК розробляються із урахуванням повної інтеграції усіх його учасників, а провідним чинником оптимізації його функціонування є ефективно впровадження інноваційної моделі.

4. Створення "платформ" досягнення конкурентних переваг транснаціональних логістичних компаній пов'язано із особливостями взаємозв'язку між динамікою міжнародних матеріальних потоків і їх глобальним позиціонуванням в "географічних осередках" світової логістики. У той же час зменшення пропускнує спроможності сучасних логістичних інфраструктур окремих регіонів виявило тенденцію до перевищення темпів приросту обсягів міжнародного перевезення вантажів над темпами приросту світової торгівлі в цілому. Цей новітній світовий і регіональний "дизайн" ТЛП потребує, з одного боку, розробки логістичних інновацій, що ґрунтуються на трьох логістичних концепціях (бізнес-логістика, ресурсно-технологічна логістика, функціонально-інформаційна логістика) та синтезу у впровадженні фундаментально-

пошукових, функціонально-прикладних та пристосувальних логістичних моделей (від логістичних операцій до загальносистемних новацій у логістичній діяльності та об'єктів її застосування). З іншого боку зазначені процеси зумовлюють використання потенціалу глобальних і регіональних інституцій з ефективного регулювання та використання різних елементів світової логістичної інфраструктури на вантажонапружених маршрутах міжнародної торгівлі і міжнародних логістичних коридорах з урахуванням соціально-економічних, технологічних, географічних і правових чинників, що впливають на формування всього логістичного процесу.

5. Динамічні характеристики інноваційного механізму розвитку інтермодальних національних транспортно-логістичних мереж країн СЕП (Білорусь, Молдова, Україна) визначаються станом сучасних ринків транспортно-логістичних послуг цих країн. Наразі останні розвиваються досить нерівномірно в силу відсталості та застарілості їх транспортних інфраструктур (портів, терміналів, залізничних станцій тощо); недоліків організаційно-економічного характеру (високі негнучні тарифи, відсутність регулювання вагонопотоків, простої на митницях тощо); низької питомої ваги логістичних компаній, що здійснюють технологічні інновації (як за відносними показниками у загальному обсязі продукції підприємств, так і за абсолютними витратами); пріоритетності складської логістики (зберігання та дистрибуція товарів) та будівництва логістичних центрів всупереч удосконаленню управління транспортними потоками і мережами логістики (якість і кількість логістичних послуг залишається на рівні 1PL, 2PL); натомість найбільш високі темпи зростання спостерігаються у сегментах аутсорсингу, проте у межах контрактної логістики з іноземними компаніями, які надають логістичні послуги з електронними системами розміщення товару (3PL, 4PL, 5PL).

6. Збільшення розриву між країнами СЕП у стратегічних орієнтирах (Молдова та Україна підписали Угоду про Асоціацію з ЄС, натомість Білорусь є країною – членом Митного Союзу), різнорівневий, нерівномірний і суперечливий розвиток транспортно-логістичних систем, а відмінності національних гео економічних і геополітичних інтересів партнерів знаходять свій прояв в уповільненні імплементації ТЛС і багатостороннього виміру транспортно-логістичних ініціатив (особливо у контексті реформування та імплементації стандартів ЄС), зменшенні рамкової інтенсивності (секторальна співпраця) модернізації інфраструктур на основі досвіду ЄС у запровадженні програм регіонального вирівнювання та розвитку (cohesion policy). Попри різні рівні операційного використання окремих функціональних логістик пріоритетними напрямками розвитку інновацій у логістичній сфері країн СЕП залишається створення ІЛЦ на основі державно-приватного партнерства та спільного регіонального інституту з координації і контролю взаємодії різних видів транспорту у мережі мультимодальних перевезень в цілому.

7. Зростання міжнародного трансферу логістичних інновацій і технологій супроводжується зміною моделей і масштабів їх застосування у ділових циклах науково-технічної, виробничої та організаційно-економічної діяльності, їх використанням у процесі комбінації чинників створення логістичних розробок як компоненту глобальної інтеграції. Міжнародний трансфер інноваційних технологій у транспортно-логістичну сферу країн СЕП наразі здійснюється як неофіційними (промислове шпигунство, копіювання, "зворотній інжиніринг"), так і офіційними каналами – торговельні

(франчайзинг бізнес-форматів, прямий експорт), інвестиційні (створення дочірніх компаній, спільних підприємств), інформаційні (відкриті і доступні наукові, науково-практичні, навчально-методичні публікації). При цьому ТНК у сфері логістики для ринків країн СЕП використовують практику "пов'язаних" умов, коли надання незалежним національним логістичним операторам технологій здійснюється за умови, що вони на коопераційній основі працюють з ними у межах ланцюгів постачань і логістичних коридорів.

8. Основними чинниками поступової інтеграції ТЛС країн СЕП до загальноєвропейської і світової ТЛП є розвиток МТК, що забезпечить додаткові бюджетні надходження, стимулювання і залучення іноземного капіталу до транспортної інфраструктури країн в цілому, удосконалення технологій транспортування на основі об'єднання промислових, торговельних, транспортно-експедиторських компаній, що обслуговують інфраструктуру ринку, до інтегрованих логістичних систем з високим рівнем оптимізації товаро- і пасажиропотоків. У середньостроковій перспективі лише європейський вектор співпраці між країнами СЕП та ЄС сприятиме реструктуризації, оновленню та інновації їх транспортних секторів, поступовій гармонізації чинних стандартів до європейських, усуненню адміністративних, технічних та інших перешкод на шляху технологічної, заснованої на інноваціях, модернізації інфраструктури, зокрема транзитних вантажних потоків у межах провідних МТК.

9. Світовий та європейський досвід розвитку ринку транспортно-логістичних послуг свідчить, що Україна перебуває на етапі формування та консолідації транспортно-логістичної сфери, суттєво поступаючись розвиненим країнам як за якістю, так і за комплексністю послуг національних транспортно-логістичних компаній. Основними перешкодами, що стримують розвиток ринку транспортно-логістичних послуг та інтенсивність товарно-транспортних потоків в Україні, є дефіцит термінальних, транспортно-логістичних і складських комплексів середнього та високого класу (особливо для контейнерних вантажів, питома вага яких у світовій практиці вже досягає 55 %); низька швидкість проходження товарних потоків (низька рейсова швидкість і простої до 40 % часу в дорозі) і пропозиція комплексних транспортно-логістичних послуг для забезпечення міжнародних, міжрегіональних і внутрішньорегіональних перевезень; недостатність інтеграції інформаційних і програмно-обчислювальних комплексів; відсутність координації між видами транспорту та клієнтами при організації мультимодальних і змішаних перевезень вантажів (необхідна зміна концепції у напрямі від єдиного технологічного процесу й штрафів за простої до планування перевезення на принципах єдиного вікна та єдиної тарифної ставки); низька кваліфікація персоналу, задіяного у транспортно-логістичному секторі економіки нашої держави.

10. Основними операторами на логістичному ринку України сьогодні є ТНК-міжнародні логістичні оператори, DHL Logistics, Rhenus Group, UPS, Kuehne & Nagel, DSV Logistics перевагами діяльності яких є концентрація на ключових компетенціях та аутсорсинг непрофільних напрямів, оптимізація витрат на ділянках логістичного ланцюга ("ощадлива логістика ресурсозбереження") за принципами контрактної проектно-логістики, IT-підтримка логістичних процесів, надання спеціалізованих наборів логістичних послуг підтримки життєвого циклу продукції, що актуально для наукомістких товарів. В Україні ж сформовано лише передумови для розвитку

глобальних 3PL- і 4PL-провайдерів, здатних надавати комплексні послуги з інтегрованого управління логістичними ланцюгами, транспортна система в цілому наразі не готова до забезпечення перевезень у необхідних обсягах, що в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортно-логістичних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств.

11. Дослідження стану, динаміки розвитку, проблем транспортно-логістичної системи України дозволило розробити аналітичну модель оцінювання її ефективності на основі низки згрупованих кількісних показників з використанням економіко-математичного моделювання та теорії ігор. При цьому для забезпечення узгодженості порядку числових значень окремих показників і їх інгредієнта пропонується застосовувати природну нормалізацію та нормалізацію Севіджа для визначення діапазону зміни їх вихідних значень, зведення до єдиного комплексного індикатора за допомогою лінійного способу врахування пріоритету часткових цілей. Результати апробації моделі кількісного оцінювання рівня розвитку транспортної інфраструктури в регіонах України засвідчили її практичну придатність в умовах реального інформаційного поля, доступного на момент оцінювання. Основними результатами є висновок про недостатню ефективність ТЛС України і пропонується структура, яка має складатися з п'яти рівнів логістичної взаємодії з міжнародними транспортними коридорами: об'єкти ТЛП (термінальні та вантажні комплекси, складські господарства, підприємства різних видів транспорту й транспортно-логістичного сервісу тощо); місцеві і регіональні транспортно-логістичні центри; транспортно-логістичні кластери; ЛЦ міжнародного призначення; інтегрована ТЛС України. Саме така структура відповідає сучасним вимогам і викликам, сприятиме повномасштабному включенню не лише України, а й інших країн СЕП до глобальної транспортно-логістичної архітектури на основі інновації.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Розділ у колективній монографії:

1. Дашкуєв М.А. Внутрішньофірмове управління інноваційними процесами / М.А. Дашкуєв // В.А. Вергун, О.І. Ступницький, І.І. Черленяк. [та ін.] // Фірма в умовах глобальної нестабільності: виклики, можливості та ризики нової економіки. / монографія – за ред. д-ра держ. упр. Черленяк І.І. – Ужгород: ПП «АУТДОР-ШАРК», 2015. – 460 с. (С. 137-153). (20,9 д.а., особисто автору – 0,9 д. а.).

Статті у наукових фахових виданнях:

2. Дашкуєв М.А. Особливості моделей транспортно-логістичних систем країн СНД (на прикладі Республіки Казахстан) / М.А. Дашкуєв // Актуальні проблеми міжнародних відносин: зб. наук. праць / Київський національний університет імені Тараса Шевченка. ІМВ. – К., 2013. – Вип. 112. Ч. II. – С. 307-314. (0,5 д.а.).

3. Дашкуєв М.А. Концепція загальнонаціональних логістичних витрат та управління глобальними ланцюгами вартості / М.А. Дашкуєв // Актуальні проблеми міжнародних відносин: зб. наук. праць / Київський національний університет імені Тараса Шевченка. ІМВ. – К., 2014. – Вип. 119. Ч. 1. – С. 181-189 (0,8 д.а.).

4. Дашкуєв М.А. Міжнародні логістичні кластери у сучасній макрологістичній

інфраструктурі / О.І. Ступницький, М.А. Дашкуєв // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право): наук. журн. – К.: НАУ – 2014. – № 2. – С. 163-172 (1,0 д.а., особисто автору – 0,45 д.а.: визначено та класифіковано сучасні логістичні концепції, що лежать в основі використання багатofакторних логістичних моделей).

5. Дашкуєв М.А. Інформаційні технології у інфраструктурі глобальних логістичних мереж / О.І. Ступницький, М.А. Дашкуєв // Актуальні проблеми міжнародних відносин: зб. наук. праць / Київський національний університет імені Тараса Шевченка. ІМВ. – К., 2014. – Вип. 122, Ч. II. – С. 104-114 (0,8 д.а., особисто автору – 0,45 д.а.: сформульовано алгоритм розробки та принципи використання «синергетичного портфеля» інтегрованої логістичної інформаційної системи).

6. Дашкуєв М.А. “Європейський вектор” розвитку логістичного ринку України [Електронний ресурс] / М.А. Дашкуєв. / Міжнародні відносини. Серія «Економічні науки». – 2016. – Режим доступу до журналу : http://journals.iir.kiev.ua/index.php/ec_n/issue/view/163

7. Дашкуєв М.А. Механізм наднаціональної координації транспортно-логістичних комплексів країн-членів ЄС / М.А. Дашкуєв // Актуальні проблеми міжнародних відносин: зб. наук. праць / Київський національний університет імені Тараса Шевченка. ІМВ. – К., 2013. – Вип. 113. Ч. II. – С. 296-301 (0,5 д.а.).

Статті у виданнях зарубіжних країн та у наукових фахових виданнях, які включені до міжнародних наукометричних баз:

8. Дашкуєв М.А. Сучасний стан процесу інтеграції транспортно-логістичної системи України у європейський субрегіональний простір / М.А. Дашкуєв / Науковий журнал «Бізнес Інформ». Харківський національний економічний університет – Харків, 2015. № 5 – С. 133-140. (1,0 д.а.).

9. Dashkuev M. International Logistics Technology Transfer and Transport Infrastructure of the Eastern European Economic Area / M. Dashkuev // Journal of Global Economy Review. – 2015, No 1. (3). – PP. 35-43. (0,7 д.а.).

10. Дашкуєв М.А. Особенности рынка транспортно-логистического сервиса Украины в контексте формирования логистической инфраструктуры / М.А. Дашкуєв // Современные тенденции экономики, управления, права, социологии, образования, медицины, физики, математики: новый взгляд: Сб. науч. статей Междун. заочной науч.-практ. конф., 27-28.02.2013 г., г. Санкт-Петербург. – СПб.: Изд-во «КультИнформПресс», 2013. – С.79-86. (0,5 д.а.).

В інших виданнях:

11. Дашкуєв М.А. Концепції і моделі управління міжнародними логістичними системами / М.А. Дашкуєв // Кримський економічний вісник. – 2012. - №1(1). Ч. I. – С.147-150 (0,5 д.а.).

12. Дашкуєв М.А. Концептуальні підходи до типології і класифікації сучасної логістики / М.А. Дашкуєв // Дослідження міжнародної економіки.: зб. наук. праць. – К.: ІСЕМВ НАНУ, 2012. Вип.3 (72).– С.173-181. (0,6 д.а.).

Тези наукових доповідей:

13. Дашкуєв М.А. Алгоритм вибору методів прогнозування логістичних процесів / М.А. Дашкуєв // Економіка і управління в умовах глобалізації: Матер. II Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф., 30.01.2013 р., м. Донецьк, у 2-х томах. / Донец. нац. ун-т

економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського, Ін-т економіки і упр. – Донецьк: [ДонНУЕТ], 2013. Т.2. – С. 76-79 (0,2 д.а.).

14. Дашкуєв М.А. Проблеми імплементації України у логістичну інфраструктуру міжнародних товарних потоків / М.А. Дашкуєв // Проблеми та шляхи удосконалення економіки України: матер. XXII Міжнар. наук.-практ. конф., 1-2.02.2013 р., м. Львів / ГО «Львівська економічна фундація». – Львів: ЛЄФ, 2013. – С.33-35 (0,2 д.а.).

15. Дашкуєв М.А. Логістика та ефективність зовнішньоекономічної діяльності фірми / М.А. Дашкуєв // Економіка України: сучасний стан та перспективи розвитку: матер. Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. економічного спрямування, 21.02.2013 р., м. Тернопіль. – Тернопіль, 2013. – С. 133-138 (0,3 д.а.).

16. Дашкуєв М.А. Синергетичний ефект логістичних змін еволюційної економіки / М.А. Дашкуєв // Актуальні проблеми міжнародних відносин: матер. X Міжнар. наук.-практ. конф. студентів, аспірантів і молодих вчених, 24.10.2013 р., м. Київ // Актуальні проблеми міжнародних відносин: зб. наук. праць / Київський національний університет імені Тараса Шевченка. ІМВ. – К., 2013. – Вип.114. Ч.ІІ – С.59-61. (0,2 д.а.).

17. Дашкуєв М.А. Логістика і конкурентоспроможність: чому передбачуваність і надійність мають більше значення, ніж витрати? / М.А. Дашкуєв // Актуальні проблеми і перспективи розвитку економіки України: матер. доп. Міжнар. наук.-практ. конф., 07.03.2014 р., м. Ужгород / За заг. ред.: М. М. Паллінчак, В. П. Приходько – Ужгород: ВД «Гельветика», 2014. – С. 387-289. (0,2 д.а.).

18. Дашкуєв М.А. Інформаційні технології як складова конкурентоспроможності міжнародної логістики / М.А. Дашкуєв // Стратегія та механізми прискореного інноваційного розвитку економіки України на засадах соціально-екологічної відповідальності: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., 29-30.10.2014 р., м. Вінниця / Нац. гірн. ун-т. – Дніпропетровськ: НГУ, 2014. – С. 44-48 (0,3 д.а.).

19. Дашкуєв М.А. Інтермодальні логістичні системи та формування міжнародної транспортної інфраструктури / М.А. Дашкуєв // Розвиток нової економічної системи на світовому, державному та регіональному рівнях: матер. Міжнар. наук.-практ. конф., 30-31.01.2015 р., м. Львів / ГО «Львівська економічна фундація». У 2-х частинах. – Львів: ЛЄФ, 2015. – Ч. I. – С. 24-26 (0,3 д.а.).

20. Дашкуєв М.А. Особливості симбіозу логістики кризових ситуацій і військової логістики в умовах військово-політичного конфлікту Україна-Росія // Розвиток національної економіки: теорія і практика: матер. Міжнар. наук.-практ. конф., 3-4.04.2015 р., м. Івано-Франківськ / Прикарпатський нац. ун-т імені Василя Стефаника. – м. Івано-Франківськ, 2015. – С. 203-204 (0,3 д.а.).

АНОТАЦІЯ

Дашкуєв М.А. Інноватизація розвитку транспортно-логістичних мереж країн східноєвропейського економічного простору. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук зі спеціальності 08.00.02 – світове господарство і міжнародні економічні відносини. – Київський національний університет імені Тараса Шевченка МОН України, Київ, 2016.

В роботі досліджено концептуальні підходи, домінуючі тенденції та особливості розвитку сучасної глобальної транспортно-логістичної інфраструктури світового

господарства. Обґрунтований, на відміну від поняття «східне партнерство», авторський підхід щодо економічного змісту категорії "східноєвропейський економічний простір", проаналізовано роль і функції міжнародних логістичних кластерів у процесах оптимізації логістичних послуг компаній, посиленні їх горизонтально-інтеграційної взаємодії, формуванні багаторівневих вертикальних логістичних структур, злиттям і поглинанням, створенню альянсів, що у сукупності приводить до ефекту синергії.

Запропоновано підхід до класифікації логістично-функціональних циклів логістичних інновацій в залежності від темпів приросту обсягів міжнародних перевезень вантажів і світової торгівлі в цілому на основі функціонування інноваційного механізму сучасної транспортно-логістичної інфраструктури.

Виявлено багаторівневність та різношвидкісність формування і розвитку транспортно-логістичних мереж країн СЕП, створення інтермодальних логістичних центрів, транскордонних логістичних коридорів, розроблено аналітичну модель оцінювання інноваційної ефективності транспортно-логістичної системи України, обґрунтовано пропозиції щодо її адаптації і поступової інтеграції до регіональних (перш за все європейських) і глобальних ринків логістичних послуг.

Ключові слова: логістика, транспортно-логістична інфраструктура, міжнародний логістичний кластер, логістична модель, інтегрована логістика, логістичний коридор.

АННОТАЦІЯ

Дашкуев М.А. Инноватизация развития транспортно-логистических сетей стран восточноевропейского экономического пространства. – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.02 – мировое хозяйство и международные экономические отношения. – Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко МОН Украины, Киев, 2016.

В работе исследованы концептуальные подходы, доминирующие тенденции и особенности развития современной глобальной транспортно-логистической инфраструктуры мирового хозяйства. Обосновано, в отличие от понятия «восточное партнерство», авторский подход к экономическому содержанию категории «восточноевропейское экономическое пространство», проанализовано роль и функции международных логистических кластеров в процессах оптимизации логистических услуг компаний, усиления их горизонтально-интеграционного взаимодействия, формирования многоуровневых вертикальных логистических структур, слияния и поглощения, образования альянсов, что в совокупности приводит к эффекту синергии.

Предложен подход к классификации логистико-функциональных циклов логистических инноваций в зависимости от темпов прироста объемов международных перевозок и мировой торговли в целом на основе функционирования инновационного механизма современной транспортно-логистической инфраструктуры.

Выявлены многоуровневость и разноскоростность формирования и развития транспортно-логистических сетей стран ВЭП, создания интермодальных логистических центров, трансграничных логистических коридоров, разработана аналитическая модель оценки инновационной эффективности транспортно-логистической системы Украины, сгруппированы предложения относительно ее адаптации и постепенной интеграции в

региональные (прежде всего, европейские) и глобальные рынки логистических услуг.

Ключевые слова: логистика, транспортно-логистическая инфраструктура, международный логистический кластер, логистическая модель, интегрированная логистика, логистический коридор.

ANNOTATION

M.Dashkuev. Innovatization Development of the Transport and Logistics Networks of the Countries in the East-European Economic Space. – Manuscript.

This is a thesis for a scientific degree of candidate of economic sciences in the specialty 08.00.02 – World economy and international economic relations. –Taras Shevchenko National University of Kyiv, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kyiv, 2016.

The thesis focuses on the analysis of the global transportation system and international logistic infrastructure, its influence on the development of logistic structures of the countries in the East-European economic space, using in market transformation conditions in Ukraine. Modern logistics concepts, logistics classification and typical variations, practical aspects of using models in logistics systems management, the contemporary tendencies trends of the processes and the perspectives logistical development were have been defined.

The approach to classification of logistic innovation cycles on the basis of its currency fluctuation, internal and external conditions, management of global value chains systems in modern logistics are identified. The benefits arising from it spreading could not be realised without co-developments in modern logistics services, underpinned by innovations in containerisation, intermodal transport and the application of information technology in physical distribution and materials management. As a result, there have emerged new innovative logistics providers and concepts have emerged, but the development and provision of advanced logistics services vary from country to country.

The role of commercial efficiency of the international logistics clusters (ILC) activities in world market's global logistical infrastructure and its modern development based on using different means of logistics concepts, building the models of commodity streams to making decisions in logistics optimization spheres, analysis transporting and networking matrix, demand forecasting methods, planning of international transporting corridors and outsourcing services networks is assessed.

Analysis of modern logistics models show that corporative competitiveness today and in the nearest future provide only the information system, which promote information support not only basic logistics operations, but in the same time management control systems, operative decision making systems and strategic planning systems.

Special development of EU transnational coordinative transport and logistic complex's mechanism, contemporary tendencies and the perspectives of developing the EU's transportation branches, the development singularities of information logistics system in the conditions of modern European economy, new visions and concepts of companies logistics business activity, the models of commodity streams to making decisions in logistics optimization spheres, demand forecasting methods in European market's logistical infrastructure is proposed. Peculiarities and prerequisites for the success of new EU's transport and logistic policy are analyzed.

Special development logistic system model of Ukraine, Belarus and Moldova, contemporary tendencies and the perspectives of developing of its national logistic markets,

using the combination of different concepts in systems logistics management practice and business process, which gain them advantages to create the integrate logistics management systems are classified and identified. The analytical model of the valuation innovative effectiveness Ukrainian's transport-logistics system is proposed.

Keywords: logistics, transport and logistics infrastructure, international logistics cluster, logistics model, integrate logistics, logistics corridor.

*Підписано до друку 26.04.2017 р. Формат 60х90 1/16
Ум.друж. арк. 1,9. Обл.-видю арк. 1,6
Наклад 100. Зам 020*

*Відділ оперативної поліграфії
Центру Міжнародної освіти
227-1275, 227-37-86*