

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ ІНСТИТУТ МЕНЕДЖМЕНТУ

На правах рукопису

Яремович Петро Петрович

УДК 339.944+338.46(477)

**РОЗВИТОК МІЖНАРОДНИХ ГОСПОДАРСЬКИХ
ЛОГІСТИЧНИХ КОМПЛЕКСІВ В УКРАЇНІ**

Спеціальність 08.00.02 - світове господарство і міжнародні економічні
відносини

Дисертація на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Науковий керівник:
доктор економічних наук, професор
Румянцев Анатолій Павлович

Київ-2012

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	4
ВСТУП	6
Розділ 1. Теоретичні основи дослідження міжнародних господарських логістичних комплексів	15
1.1. Економічна сутність міжнародних господарських логістичних систем	15
1.2. Особливості розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів у світовому господарстві	36
1.3. Передумови формування міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні	54
Висновки до розділу 1	75
Розділ 2. Механізм формування міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні	78
2.1. Державне регулювання інфраструктурного розвитку вітчизняної економіки	78
2.2. Економіко-організаційні інструменти розбудови міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні	97
2.3. Фінансові важелі діяльності міжнародних господарських логістичних комплексів	118
Висновки до розділу 2	140

Розділ 3. Стратегічні орієнтири розвитку міжнародних	
господарських логістичних комплексів в Україні	144
3.1. Моделювання ефективного функціонування міжнародних	
господарських логістичних комплексів	144
3.2. Пріоритетні напрями розвитку міжнародних господарських	
логістичних комплексів України в умовах глобалізації	158
Висновки до розділу 3	180
ВИСНОВКИ	185
ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	188
ДОДАТКИ	224

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

- АТП – Азіатсько-Тихоокеанський регіон
- ВВП – валовий внутрішній продукт
- ВНП – валовий національний продукт
- ВР – Верховна Рада України
- ДТСУ – Державна митна служба України
- ЕОД – електронний обмін даними
- ЄК – Європейська комісія
- ЄС – Європейський Союз
- ЄФРР – Європейський фонд регіонального розвитку
- ЄПТС – єдина планетарна транспортна система
- ЗЕД – зовнішньоекономічна діяльність
- ЛГП – ліквідаційний грошовий потік
- ЛК – логістичний комплекс
- ЛТРС – логістична транспортно-розподільча система
- МАІ – Метод Аналізу Ієрархій
- МГЛК – міжнародний господарський логістичний комплекс
- МП – митний пост
- МСФЗ – міжнародні стандарти фінансової звітності
- МТК – міжнародний транспортний коридор
- ООН – Організація Об'єднаних Націй
- ППП – початковий грошовий потік
- ПДВ – податок на додану вартість
- РГЛК – регіональні господарські логістичні комплекси
- СНД – Співдружність незалежних держав
- СОТ – Світова організація торгівлі
- ТЛІ – транспортно-логістична інфраструктура
- ТЛК – транспортно-логістичні компанії
- ТЛП – транспортно-логістичні послуги
- ТЛС – транспортно-логістична система

ЧГП – чистий грошовий потік

ARR (Accounting Rate of Return) – облікова ставка прибутку

EPTR – Європейська платформа для транспортних досліджень

FMCG (*Fast Moving Consumer Goods*) – товари повсякденного попиту

IRR (Internal Rate of Return) – внутрішня ставка прибутку

NPV (Net Present Value) – чиста приведена вартість проекту

NTV (Net Terminal Value) – чиста термінальна вартість

PP (Payback Period) – період окупності інвестицій

PI (Profitability Index) – індекс рентабельності інвестицій

TEN – транс'європейська транспортна мережа

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. У процесі формування глобальної економіки інтернаціоналізація сфери послуг набуває пріоритетного значення. Це знаходить свій прояв і в інтенсивному розвитку світового ринку послуг, диверсифікації його складових. Одним із важливих, динамічно зростаючих напрямів, що входять до його структури, є розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів (МГЛК), роль яких постійно зростає. Це пов'язано з підвищенням їхнього впливу на розвиток міжнародних господарських зв'язків, поживленням економічного стану країн та окремих регіонів, процесами розвитку, інтеграції світових транспортно-логістичних систем, вдосконаленням механізмів управління об'єктів комерційної діяльності. У зв'язку із зазначеним посилюється науковий інтерес до дослідження розвитку МГЛК і в нашій країні.

Актуальними для України є проблеми пошуку джерел фінансування розвитку МГЛК. Разом із тим відсутність прозорих умов залучення іноземного капіталу, надмірне втручання державних органів влади у процеси видачі дозвільної документації для будівництва МГЛК знижують ефективність реагування на потреби часу, стримують надходження іноземних інвестицій у транспортно-логістичну галузь України.

Проблематика розвитку міжнародних економічних відносин, у контексті формування МГЛК, знайшла відображення в працях вітчизняних науковців. Вагомий внесок у дослідження цих питань зробили такі учені, як О. Бакаєв, М. Бідняк, В. Будкін, І. Бураковський, В. Вергун, М. Дудченко, М. Григорак, Л. Кістерський, Г. Климко, О. Косарев, Л. Костюченко, Є. Крикавський, Д. Лук'яненко, М. Окландер, Ю. Пахомов, О. Петрашевський, Л. Пономаренко, А. Поручник, В. Пузанов, В. Ревенко, А. Рибчук, О. Рогач, А. Румянцев, І. Смірнов, А. Філіпенко, А. Хахлюк, В. Чужиков, Н. Чухрай, О. Шнирков, Л. Ященко.

Серед авторів, які розглядають конкретні питання розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів, можна виділити М. Ваховську, М. Виноградова, М. Довбу, Р. Ларіну, А. Мельникова, Г. Молярчука, О. Никифорука, Н. Полянську, Н. Правдіна, М. Хмару.

Загальнотеоретичні основи логістизації економіки досліджувалися і зарубіжними науковцями, такими як Д. Бауерсокс, О. Гудков, Д. Клосс, Х. Крампе, О. Лопаткін, М. Портер, Т. Прокоф'єва, В. Сергєєв, А. Семененко, О. Сміхов, Л. Миротін, А. Некрасов, Ю. Нерущ, С. Уваров, Д. Уотерс та іншими.

Потрібно зазначити, що в наукових працях вищеназваних учених ще не повною мірою досліджуються питання формування та функціонування МГЛК. Зокрема, в економічній літературі недостатньо аналізуються питання системного розвитку МГЛК в умовах глобалізації. До них можна зарахувати і проблеми розробки механізмів розвитку МГЛК, окремі аспекти організаційно-економічного забезпечення їх функціонування, роль вартісних важелів у підвищенні кон'юнктури ринку міжнародних транспортно-логістичних, девелоперських послуг, формування системи механізму реалізації розвитку МГЛК в Україні. Узагальнюючи праці провідних учених, можна зробити висновок, що, незважаючи на наявність ґрунтовних наукових праць з наведених питань, проблеми розробки механізмів розвитку й функціонування МГЛК потребують проведення додаткових досліджень. Зазначене вище зумовило вибір теми дисертації.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконано відповідно до програми наукових досліджень кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності «Пріоритетні напрями розвитку зовнішньоекономічної діяльності України в умовах глобалізації», яка є складовою наукових програм Київського економічного інституту менеджменту «Фінансові інструменти і важелі формування і руху фінансових ресурсів в контексті економічного зростання» (2007-2012 рр., № державної реєстрації 0107U009882) та «Фінансове забезпечення економічного розвитку» (2012-2017 рр., № державної реєстрації

0112U007682).

Мета і завдання дослідження. Метою дисертації є розробка концептуальних підходів розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів в умовах глобалізації, дослідження передумов та механізму їхнього формування в Україні, обґрунтування пріоритетних напрямів розгортання цього процесу у вітчизняній економіці.

Досягнення поставленої мети дослідження зумовило постановку та вирішення таких завдань:

- узагальнити теоретичні та практичні засади розвитку МГЛК в Україні;
- обґрунтувати необхідність створення МГЛК, як нової стратегії розвитку взаємовідносин України із країнами світу;
- визначити концептуальні засади механізму формування МГЛК в Україні;
- виявити особливості розвитку МГЛК у світовому господарстві;
- охарактеризувати специфіку державного регулювання інфраструктурного розвитку вітчизняної економіки;
- встановити економіко-організаційні інструменти розбудови МГЛК в Україні;
- окреслити фінансові важелі функціонування МГЛК;
- розробити модель вибору ефективного проекту МГЛК;
- обґрунтувати практичні рекомендації щодо розвитку МГЛК в Україні;
- визначити пріоритетні напрями розвитку МГЛК України в умовах глобалізації.

Об'єктом дослідження є теоретико-методологічні та практичні аспекти розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів у країнах з трансформаційною економікою в умовах глобалізації.

Предметом дослідження є процеси розвитку та особливості функціонування міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні.

Методи дослідження. Методологічну базу дослідження становлять теоретико-методологічні положення сучасної економічної теорії, методи

техніко-економічного й економіко-статистичного аналізу, економіко-математичного моделювання.

У процесі роботи над дисертацією, використано загальнонаукові та спеціальні методи дослідження, зокрема: методи аналізу та синтезу, наукових узагальнень, принцип єдності історичного й логічного застосовано для дослідження структури і визначення передумов та особливостей розвитку МГЛК; метод наукової абстракції – для визначення економічного змісту категорії «міжнародні господарські логістичні комплекси»; методи моделювання та системного підходу – при обґрунтуванні оптимального проекту міжнародного господарського логістичного комплексу та критеріїв їх ефективного функціонування. З метою узагальнення світового досвіду перспектив розвитку МГЛК в Україні використано методи статистичного й порівняльного аналізу; кластерний метод (для аналізу класифікації основних факторів, що впливають на ефективність розвитку МГЛК); методи індукції та дедукції (при підбитті підсумків окремих результатів роботи); графічний і табличний методи (при побудові таблиць, рисунків); методи економічного обґрунтування прийняття господарських рішень та аналізу статистичної інформації.

Інформаційною базою дисертаційного дослідження є щорічні звіти ООН, Світового банку, ЄБРР, Міжнародного валютного фонду; закони України, правові та нормативні акти Верховної Ради України та Кабінету Міністрів України, Президента України, Національного банку України, матеріали Міністерства інфраструктури України, Державної служби статистики України, Державної податкової служби України, Державної митної служби України. Інформаційними джерелами роботи стали також статистичні звіти та первинні дані про діяльність транспортно-логістичних і девелоперських компаній країни, економічних оглядів, аналітичні ресурси Інтернету, періодичні видання вітчизняних і міжнародних організацій, неурядових інститутів, монографічні дослідження, наукові статті вітчизняних і зарубіжних авторів, результати особистих досліджень автора.

Наукова новизна одержаних результатів. У процесі проведення дослідження одержано такі найбільш суттєві наукові результати, які розкривають особистий внесок автора у розроблення проблеми та характеризують новизну роботи:

вперше:

- визначено концептуальні підходи до формування міжнародних господарських логістичних комплексів у світовому господарстві. Вони передбачають дослідження МГЛК як: а) нового якісного етапу формування економічних відносин країн світу; б) елементу світової транспортно-логістичної системи; в) невід’ємну структурну ланку генезису національної економіки; г) форму раціонального використання інфраструктурного потенціалу країни; д) інноваційну форму науково-технічного розвитку економіки країни; е) суттєвий об’єкт процесу інтенсифікації світогосподарських зв’язків, пріоритетну складову поглиблення міжнародного поділу праці й розгортання міжнародної економічної інтеграції;

- запропоновано авторське визначення категорії міжнародного господарського логістичного комплексу, суть якого полягає у відносинах вітчизняних та іноземних девелоперських компаній з приводу забезпечення раціонального функціонування спільних господарських об’єктів комерційної нерухомості, основною функцією яких є надання транспортно-логістичних послуг учасникам міжнародної економічної діяльності;

- виокремлено напрями імплементації моделі дослідження ієрархії цілей, що визначають підходи до обґрунтування вибору оптимального проекту МГЛК, критерії його ефективного функціонування. Серед останніх виділено наступні. По-перше, якісні параметри послуг, що надаються МГЛК. По-друге, рівень їх інвестиційної привабливості. По-третє, інфраструктурний та міжгалузевий мультиплікаційний ефект МГЛК. По-четверте, екологічна спрямованість створення та діяльності МГЛК. По-п’яте, ступінь формування і використання соціальних гарантій функціонування МГЛК.

удосконалено:

– організаційно-функціональну структуру МГЛК, яка уможлиблює розширення його дієвості за рахунок транспортно-логістичної та брокерської діяльності; методичні підходи щодо визначення функцій МГЛК у сфері управління логістичними бізнес-процесами, для забезпечення узгодженості стратегічного й оперативного планування господарюючих суб'єктів інфраструктури та знаходження компромісу їх економічних інтересів;

– методичні засади оцінки результативності МГЛК з урахуванням різних факторів впливу, місця і ролі в глобальних транспортно-логістичних системах. Обґрунтовані цілі, завдання та особливості функціонування МГЛК у міжнародних конкурентних умовах, що дозволяють визначати його конкретний внесок у кінцевий результат діяльності транспортно-логістичної системи;

– класифікацію передумов формування МГЛК в Україні. Елементи структури економіко-організаційної ланки механізму їх створення, яка включає експертні та фінансові організації, експедиційні та брокерські компанії, митні пости, торгові та обслуговуючі об'єкти. Систематизацію руху фінансових потоків за участю МГЛК;

отримали подальший розвиток:

– показники виміру ефективності функціонування МГЛК в Україні. Виокремлено кількісні параметри оптимального розташування МГЛК, потенціалу залучення іноземних інвестицій, оптимізації виробничих потужностей, формування робочих місць, рентабельності функціонування міжнародних господарських логістичних комплексів в конкретних регіонах нашої країни;

– обґрунтування пріоритетних напрямів розвитку МГЛК в Україні. Серед яких виділені, по-перше, створення в Україні мережі МГЛК, їх поєднання з регіональними автошляхами та інтеграція у світову транспортно-логістичну систему. По-друге, пріоритетними зонами розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів мають стати місця перетину державного кордону із міжнародними транспортними коридорами. По-третє, використання

економічного потенціалу нашої країни для досягнення мультиплікаційного ефекту у виробничій сфері через розвиток МГЛК.

Практичне значення отриманих результатів полягає у тому, що окремі положення, висновки та рекомендації дисертаційної роботи можуть використовуватися на макро- та мікрорівні з метою вдосконалення механізмів розвитку і функціонування МГЛК, підвищення їх конкурентоспроможності на світовому ринку транспортно-логістичних послуг, сприянні залученню інвестицій для розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України. Матеріали дослідження та розроблені моделі ефективного розвитку МГЛК можуть становити теоретичний та практичний інтерес для державних установ, транспортно-логістичних, девелоперських компаній.

Результати дисертаційного дослідження використовуються в аналітичній роботі Комітету Верховної Ради України з питань транспорту і зв'язку (довідка № 04-36/18-262 від 19.09.2012р.). Матеріали дисертації використовуються також у аналітичній роботі відділу розвитку інфраструктури Кременецької районної державної адміністрації (довідка № 23-05/16-355 від 24.05.2012р.). Окремі положення та рекомендації дисертації були використані у практичній діяльності компанії ТОВ «БФ ЛОГІСТИК» для вдосконалення механізмів управління міжнародним господарським логістичним комплексом в с. Мартусівка Київської обласної митниці (довідка № 14/11 від 14/11/2011р.). Результати дослідження використовуються у навчальному процесі Київського економічного інституту менеджменту під час викладання дисциплін «Міжнародні економічні відносини», «Основи зовнішньоекономічної діяльності», «Спільне підприємництво», «Міжнародний менеджмент», «Логістика», «Ділове адміністрування, модуль «Корпоративне управління» (довідка № 57 від 12.09.2011р.).

Особистий внесок здобувача. Особистий внесок автора полягає у розробці моделі механізму формування МГЛК, критеріїв оцінки його ефективності та перспектив розвитку в Україні. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, в дисертаційній роботі використані лише ті ідеї

та положення, які напрацьовані особисто автором. Наукові результати, висновки, пропозиції та рекомендації, наведені в дисертації та публікаціях з питань розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні, автор одержав особисто.

Апробація результатів дослідження. Основні теоретичні та практичні результати досліджень оприлюднено й обговорено на науково-практичних конференціях, зокрема: Третій міжнародній науково-практичній конференції «Тенденции развития экономики и формирования современной системы управления внешнеэкономическими связями предприятия» (Сімферополь, 30-31 березня 2007 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Управління регіональним розвитком в умовах глобалізації: теорія та практика» (Трускавець, 11-12 жовтня 2007р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Інноваційні стратегії економіки регіонів» (Київ, 14 грудня 2007 р.); П'ятій міжнародній науково-практичній конференції «Украина и глобальная экономика: теория и практика хозяйствования» (Сімферополь, 30-31 жовтня 2009 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Тенденції української економіки: виклики кризи і глобалізації» (Київ, 28 травня 2010 р.); Сьомій міжнародній науково-практичній конференції «Украина и глобальная экономика: теория и практика хозяйствования» (Сімферополь, 11-12 листопада 2011 р.); Науково-практичній конференції «Економіка-Менеджмент-Освіта: проблеми та перспективи взаємодії» (Дрогобич, 4-6 жовтня 2012 р.); Восьмій міжнародній науково-практичній конференції «Украина и глобальная экономика: теория и практика хозяйствования» (Сімферополь, 9-10 листопада 2012 р.); Восьмій Міжнародній науково-практичній конференції «Фінансова система держави: проблеми та перспективи розвитку» (Київ, 16 листопада 2012 р.).

Публікації результатів дослідження. За темою дослідження опубліковано 20 наукових праць, у тому числі 8 статей (загальний обсяг 4,9 д.а.) у фахових наукових виданнях, розділ колективної монографії, 11 тез виступів на конференціях.

Структура та обсяг дисертаційної роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, переліку використаних джерел, додатків. Основний зміст роботи викладено на 187 сторінках друкованого тексту, що містить 19 аналітичних таблиць і 25 рисунків, 32 додатки на 34 сторінках. Перелік використаних джерел з 355 найменувань подано на 36 сторінках.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ГОСПОДАРСЬКИХ ЛОГІСТИЧНИХ КОМПЛЕКСІВ

1.1. Економічна сутність міжнародних господарських логістичних систем

У сучасних умовах розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів (МГЛК) набуває важливого значення для зростання економік країн світового співтовариства, що зумовлено процесами глобалізації, які ведуть до інтенсифікації міжнародних економічних відносин. У цьому зв'язку МГЛК виступають одним із напрямів сучасного розвитку міжнародних господарських відносин, та є суттєвим фактором стабільного економічного зростання країн світу. В умовах глобалізації та інтеграції транспортно-логістичних систем окремих держав у світову спостерігається розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів, що сприяє ефективній міжнародній співпраці учасників зовнішньоекономічної діяльності.

Національні транспортні коридори, у смузі яких розміщуються комунікації опорної транспортної мережі, стикаються із міжнародними транспортними коридорами європейської та азійської транспортних мереж. Світова економічна криза, наслідки якої ще будуть довго відчувати економіки усіх країн, на нашу думку, неухильно стимулює вдосконалення технології вантажних перевезень, пов'язаної з концентрацією транспортних потоків та зростанням вантажоперевезень по інтермодальних транспортних коридорах, які повинні стати основою єдиної глобальної транспортно-логістичної мережі XXI століття.

В умовах ринкового конкурентного середовища, дерегулювання та децентралізації економіки вирішення проблеми забезпечення координації та взаємодії в роботі різних видів транспорту, розвитку змішаних перевезень вантажів по міжнародних транспортних коридорах (МТК) при комплексному транспортно-експедиційному обслуговуванні товароруку, актуальним є застосування принципово нових підходів, в основу яких необхідно закласти

принципи логістики й логістичного менеджменту, пріоритетність формування та розвитку інтегрованих логістичних транспортно-розподільних систем (ЛТРС) на регіональному, міжрегіональному та транснаціональному рівнях.* Тому, для України первинне геополітичне і соціально-економічне значення набуває завершення формування єдиної транспортно-логістичної системи, здатної забезпечити надійні економічні зв'язки між усіма регіонами країни.**

На сучасному етапі розвиток транспортно-логістичної системи (ТЛС) можна розглядати в якості важливого чинника соціально-економічного зростання України, що забезпечує єдність і вдосконалення міжрегіональних та міжнародних транспортно-економічних зв'язків, раціоналізацію розміщення виробничих сил, підвищення ефективності використання природних ресурсів і соціально-економічного потенціалу регіонів країни, розвиток підприємництва та розширення міжнародної співпраці. Одним з першочергових завдань розвитку економіки країни, на нашу думку, повинно стати формування регіональної транспортно-логістичної інфраструктури та її поступова інтеграція з національною та міжнародною транспортно-логістичними системами вантажо- та товароруху, що буде сприяти входженню України у світове товариство в якості рівноправного партнера. Основними новітніми системоутворюючими компонентами територіальної структури ТЛС є вузлові та лінійні об'єкти, які формують опорний каркас країни:

- транспортно-логістичні лінії – міжнародні транспортні коридори, які можуть співпадати з магістральними, регіональними й локальними шляхами сполучення;
- транспортні вузли магістральної інфраструктури, в яких формуються міжнародні господарські логістичні комплекси або мультимодальні термінальні

* відповідно до визначення групи експертів комітету із транспорту ЄЕК ООН, під міжнародним транспортним коридором розуміється частина національної або міжнародної транспортної системи, яка забезпечує значні міжнародні вантажні й пасажирські перевезення між окремими географічними районами, включаючи в себе пересувний склад і стаціонарні пристрої всіх видів транспорту, що працюють на даному напрямі, а також сукупність технологічних, організаційних і правових умов здійснення цих перевезень [155].

** з приводу доцільності створення центрів, що виконують функції регіональних розподільчих, великий інтерес представляє концепція німецького проф. Х. Крампе. Відповідно до цієї концепції, розвиток сучасного транспорту тісно пов'язаний зі структурними та політико-економічними чинниками [196, с.20].

комплекси, до складу яких можуть входити контейнерні та вантажопереробні термінали залізничного, автомобільного, морського, річкового і повітряного транспорту [170].

Зважаючи на це, варто звернути увагу на європейський досвід розвитку мереж міжнародних господарських логістичних комплексів, який сьогодні існує в Європі (рис.1.1)



Рис.1.1. Типи європейських мереж міжнародних господарських логістичних комплексів

Джерело: складено автором за матеріалами [253]

Наявність такої кількості типів мереж міжнародних господарських логістичних комплексів свідчить про розвиненість транспортно-логістичної системи Європи. З цього приводу варто відмітити, що для України також є актуальними розвиток національної та регіональної мереж міжнародних господарських логістичних комплексів. Їх розвиток дозволить транспортно-логістичній системі країни інтегруватись в європейську й світову ТЛС. Однією із складових цієї системи є вітчизняні міжнародні господарські логістичні комплекси, сутність яких полягає у відносинах вітчизняних та іноземних девелоперських компаній з приводу забезпечення раціонального функціонування спільних господарських об'єктів комерційної нерухомості, основною функцією яких є надання транспортно-логістичних послуг учасникам міжнародної економічної діяльності. Варто зауважити, що міжнародні господарські логістичні комплекси також є продукт інтеграційної взаємодії різних компаній. Основна мета такої взаємодії – збільшення отриманого

прибутку при координації спільних зусиль господарської діяльності та забезпечення інформаційної підтримки руху товарів. МГЛК, по суті, являє собою симбіоз маркетингових та інформаційних центрів, оптово-посередницьких і логістичних компаній. Їх роль і значення у сучасних ринкових умовах необхідно розглядати не тільки як важливу складову транспортно-логістичного процесу, але і як елемент макрологістичної системи «постачання – виробництво – зберігання – транспорт – споживач». Варто зазначити, що розроблення теоретико-методологічного апарату логістичних підходів до перевезення товарів на макрорівні є мало вивченою, хоча її актуальність є очевидною.

В економічній літературі існують різні погляди на зміст МГЛК.* Так, відмічено, міжнародний господарський логістичний комплекс є «складною системою, яка координує використання різних видів транспорту, виконує вантажо-розвантажувальні роботи і перевалювання вантажів, забезпечує зберігання, вантажопереробку, експедиціонування й переадресацію вантажів, інвентаризацію запасів, митні процедури, надає повний комплекс сервісних і комерційно-ділових послуг» [10, с.127]. Аналізуючи наукові праці закордонних і вітчизняних учених варто відзначити ми відмітили існування цілого ряду визначень МГЛК. Ряд учених, описуючи у визначенні суть міжнародного

* Уотерс Д. говорить про «розподільчі центри», як «місця зберігання готової продукції на шляху до кінцевих споживачів, у той час як логістичні центри можуть зберігати більш різноманітний асортимент продукції й знаходитись в різних точках ланцюга постачань» [262, с. 403].

Європейської економічна комісія при ООН UNECE зауважує, що це «логістичний хаб, територія, на якій сконцентровані матеріальні потоки й потоки послуг, інформаційні й фінансові потоки які керуються різними операторами» [155].

Крикавський Є.В. вважає, що це «логістичний центр, специфічний елемент системи дистрибуції товарів, що інтегрує діяльність учасників логістичного процесу, серед яких виробники, транспортники, дистриб'юційні, торговельні організації, споживачі, і допомагає їм досягти своїх цілей завдяки трансформації матеріальних потоків [86, с. 266-269].

Також заслуговує на увагу думка Ларіної Р.Р. яка розглядає «розподільчий центр» як «складський комплекс, який отримує товари від підприємств-виробників або від підприємств оптової торгівлі (наприклад, які знаходяться в інших регіонах країни або за кордоном) і розподіляє їх більш дрібними партіями замовникам (підприємствам дрібнооптової та роздрібною торгівлі) через свою або їх товаропровідну мережу» [102, с. 134].

Сергєєв В.І., визначення якого нам імпонує, говорить про «єдиний регіональний транспортно-логістичний центр». На його думку «основна мета таких об'єктів у рамках концепції регіональної транспортної логістичної системи полягає у здійсненні координації роботи мережі вантажонакопичувальних і вантажоперевалювальних терміналів і мультимодальних термінальних комплексів багатопільового призначення з діями перевізників, експедиторів й інших логістичних партнерів за рахунок єдиної системи інформаційної підтримки» [221, с. 446.]. Ту варто додати, що вони повинні створюватись на підставі об'єднаної організаційно-економічної структури й корпоративних засадах, мати чітко виражену зовнішньоторговельну направленість своєї діяльності.

господарського логістичного комплексу, використовують такі терміни, як «логістичний парк» і «логістичний хаб» та інші, що вносить плутанину термінології їх визначення.

Виноградов М.В. розглядає логістичний центр «як складний структурно-організаційний економічний об'єкт, що функціонує у межах макросередовища, реалізовує певні логістичні функції з ефективного управління рухом матеріальних і нематеріальних цінностей з метою сприяння інтеграційним процесам між учасниками логістичного ланцюга, скорочення часової незв'язаності, мінімізації витрат і максимальної відповідності потребам споживачів» [29, с.12]. На основі його визначень нами складено наступну класифікацію міжнародних господарських логістичних комплексів (рис. 1.2).

Наведена класифікація, на нашу думку, є повна і охоплює весь перелік функціонально-організаційних характеристик притаманних таким об'єктам. Варто відмітити, що в Україні присутні й розвиваються всі види вказаних МГЛК. Особлива увага приділяється створенню регіональних міжнародних господарських логістичних комплексів (РГЛК), будівництво яких відбувається практично в усіх містах мільйонниках та морських портах країни.* Це сприяє притоку в регіони інвестицій, розвитку інноваційних технологій, вирішує питання працевлаштування населення. Прихід на ринок України великої кількості дистриб'юторських компаній сприяє розвитку дистриб'юційних логістичних центрів, основне призначення яких –зберігання запасів власного товару.

* проблематиці розвитку МГЛК різної направленості ще присвячено роботи А.В. Мельникова [126]. Цьому ж питанню присвячені роботи молодих вчених Довби М.О.[48], Никифорок О.І. [146].



Рис. 1.2. Класифікація видів міжнародних господарських логістичних комплексів

Джерело: складено автором за матеріалами [122]

На підставі порівняльного аналізу нами було уточнено визначення міжнародного господарського логістичного комплексу і розглянуто його відмінності порівняно з дистрибуційним логістичним центром.* Вони зводяться до наступного (рис. 1.3).

* Дистрибуційний логістичний центр – об'єкт із вузькими функціями створений торгівельною компанією для задоволення своїх потреб. Може бути побудований логістичним оператором і зданий в оренду одному клієнтові. [181, с.30].

На думку Крикавського Є.В. «основне призначення дистрибуційного логістичного центру – зберігання запасів, основний чинник локалізації – ринок збуту, зберігаються спеціальні товари, масштаб використання – індивідуального призначення» [86, с. 266-269]

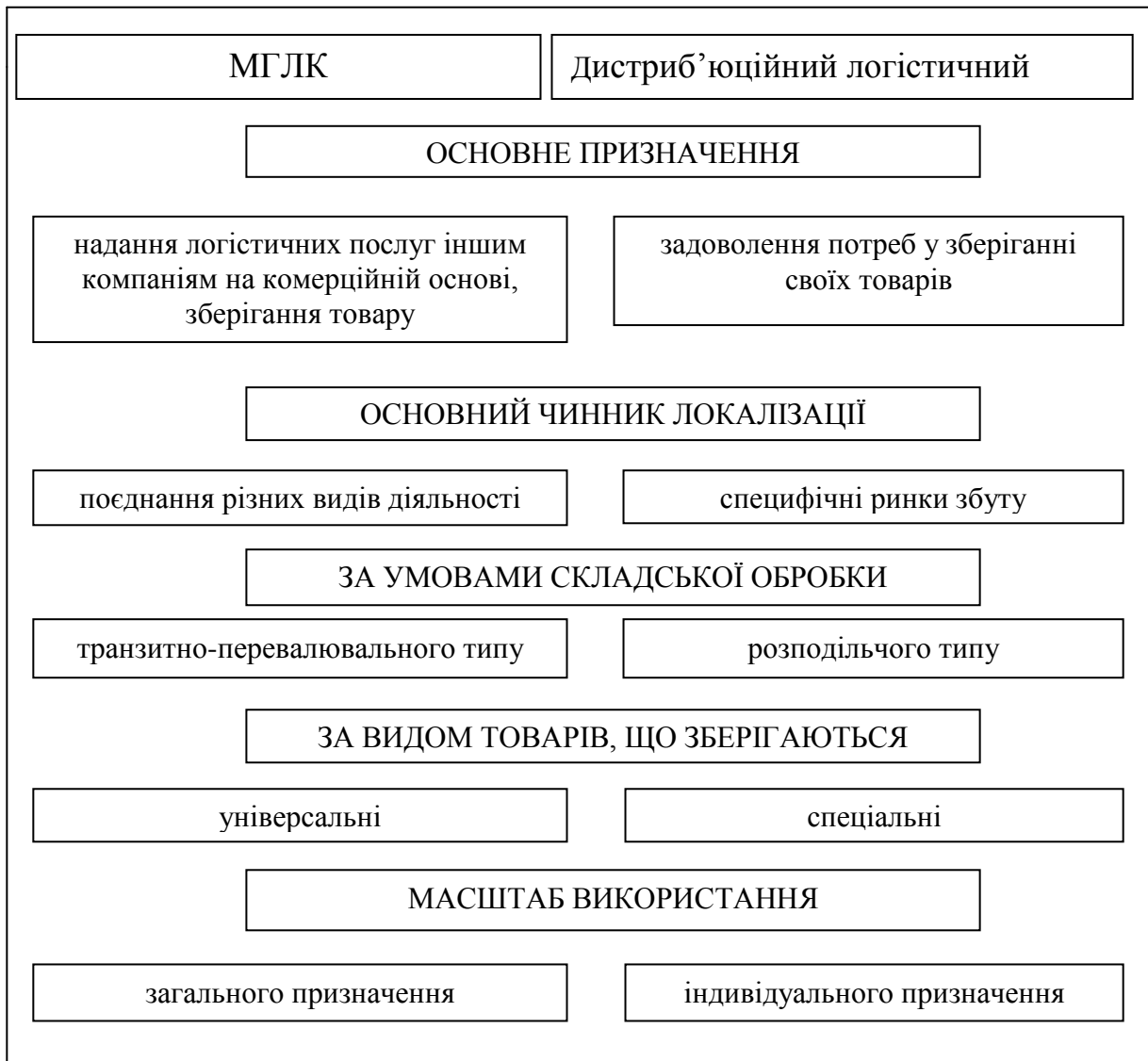


Рис. 1.3. Відмінності між МГЛК і дистриб'юційним центром
Джерело: складено автором за матеріалами [229]

Як видно із наведених характеристик, центрам притаманні спільні риси – це надання послуг і зберігання товару. Спільною рисою приведених типів МГЛК, на нашу думку, є їх розташування на основних МТК, великі об'єми інвестицій та довгий термін окупності, будівництво за новими сучасними технологіями. Важливим елементом характеристики МГЛК, на наш погляд, є класифікація їх базової ланки – складських приміщень. У відповідності зі стандартами ЄС складські приміщення класифікуються по категоріях А, В, С і D.

Склад класу А – сучасна одноповерхова складська будівля, побудована за новітніми технологіями з використанням високоякісних матеріалів. Високі стелі від 12 м, що дозволяють установку багаторівневого стелажного обладнання. Рівна підлога з антипиловим покриттям. Регульований температурний режим. Теплові завіси на воротах. Автоматичні ворота докового типу з гідравлічним пандусом, регульованим по висоті. Центральне кондиціонування або примусова вентиляція. Система охоронної сигналізації та відеоспостереження. Офісні площі при складі. Достатня територія для відстою та маневрування великовантажних автопоїздів. Розташування на основних магістралях, що забезпечує хороший під'їзд. Система управління складом, що дозволяє створювати будь-які види звітів про товари клієнта і проводити інвентаризацію залишків, оптимізувати розподіл прибуття вантажів до складу і регулювання руху транспортних засобів, стовідсоткове страхування вантажу за рахунок логістичного оператора.

Склад класу В – капітальний одно - або багатопверховий будинок. Висота стель від 4,5 до 8 м. Підлога - асфальт або бетон без покриття. Пожежна сигналізація і гідрантна система пожежогасіння. Пандус для розвантаження автотранспорту. Офісні приміщення на території складу. Телефонні лінії, інтернет. Охорона території.

Склад класу С – капітальні виробничі приміщення. Висота стель від 3,5 до 18 м. Підлога - асфальт або бетонна плитка. Ворота на нульовій позначці (автомашина заходить всередину).

Склад класу D – підвальні приміщення [60, с. 17-18].

Як видно із наведених на рис. 1.3 характеристик між МГЛК і дистриб'юційним центром є і відмінності. МГЛК надає широкий перелік супутніх логістичних послуг своїм клієнтам: розмитнює вантажі, зберігає їх на своєму складі, забезпечує інформаційну підтримку, перевезення та логістику. Різновидами МГЛК можуть бути транспортно-розподільчі, транспортно-логістичні й термінальні комплекси, інформаційно-логістичні комплекси.* В

залежності від виконуваних завдань МГЛК можна розділити на такі види (рис.1.4).

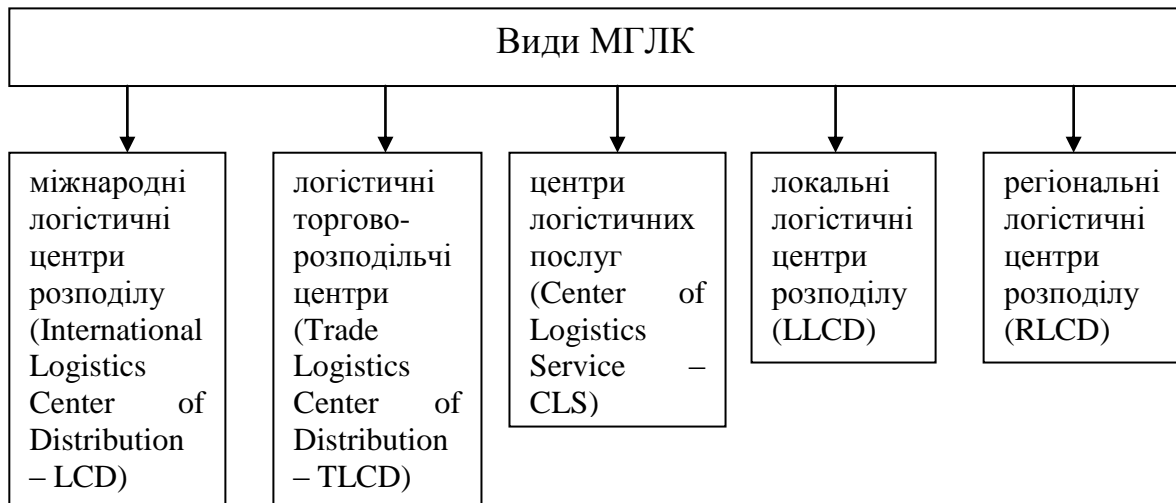


Рис.1.4. Види МГЛК в залежності від виконуваних завдань

Джерело: складено автором за матеріалами [15]

Таким чином, ми можемо констатувати єдину думку вчених [35, 100, 180, 194] у тому, що міжнародні господарські логістичні комплекси повинні виконувати комплекс логістичних операцій, таких як: забезпечення перевезення вантажів, сортування та відбір, розділення та послуги, які пропонуються в МГЛК, можна розділити на декілька функціональних типів. Вони можуть бути використані при визначенні спеціалізації логістичних комплексів.** Наведемо їхні логістичні функції за типами (табл. 1.1).

Таким чином, наведені логістичні функції вказують на те, що для ефективного функціонування МГЛК необхідно забезпечити процеси розвантаження та завантаження, обладнавши об'єкт стаціонарними рампами,

* російські науковці Т.А. Прокоф'єва та О.М. Лопаткін пропонують створення регіональних транспортно-розподільчих систем, в яких транспорт інтегрований із дистрибуцією, гуртовою торгівлею та зберіганням [197]. Така пропозиція, на наш погляд, можливо є актуальною для Росії, оскільки, територія країни є найбільшою у світі й має регіональну направленість, та й граничить Росія із вісімнадцятьма країнами, що є абсолютним показником

** Л.Б. Міротін виділяє наступні логістичні функції: логістичне адміністрування, надходження, обробка й оформлення, планування виробництва, складування й зберігання продукції на складі [129, с. 27-38].

А.І. Сергєєв вказує на управління, пакування вантажів, збільшення вантажних одиниць, складування, вантажопереробку, спеціальні послуги [221, с. 25].

навантажувачами на електротязі; місця зберігання товару повинні бути обладнані стелажми, територія зберігання – мати температурний режим; зона обслуговування руху товару має бути відокремлена і функціонально придатною для комфортного знаходження на ній людей; територія обслуговування автотранспорту має мати зону їх відстою та ремонту, місця відпочинку для водіїв.*

Таблиця 1.1

Логістичні функції МГЛК за типами

№ п/п	Функції за типами	Технологічний процес
1	послуги, пов'язані з вантажем	розвантаження, завантаження, перевантаження
2	обслуговування вантажних місць	відповідальне збереження, складування, оренда
3	обслуговування руху товару	митне оформлення, послуги обслуговуючих компаній, система контролю руху
4	обслуговування автотранспортних засобів	стоянка, ремонт, оренда, лізинг
5	створення МГЛК	здача в оренду приміщень МГЛК

Джерело: складено автором

Отже, ми можемо зробити висновок, що міжнародні господарські логістичні комплекси є закономірним результатом об'єктивного процесу еволюції транспортно-логістичних функцій. По суті, МГЛК являють собою плацдарм організаційно-технічної і технологічної взаємодії різних видів транспорту, для здійснення мультимодальних та інтермодальних перевезень за логістичними принципами на внутрішніх і міжнародних ринках.

Різні форми логістичної інтеграції набули широкого поширення в розвинених зарубіжних країнах. Внаслідок цього учасники руху товарів отримали нові можливості та переваги за рахунок оптимізації товарних потоків і скорочення ланцюга поставок. Підвищення маневреності та інформаційна підтримка учасників також додала конкурентних переваг компаніям, які

* рампа стаціонарна призначена для механізації навантажувально-розвантажувальних робіт, що виконуються з нульового рівня (з землі) - узгодження рівня майданчика, з якої проводиться навантаження-розвантаження, з рівнем кузова транспортного засобу [226].

користуються послугами МГЛК. Недарма, в нових умовах поставки «ІНКОТЕРМС-2010» включені такі умови поставки, як «DAT» [153].*

Таким чином, результати створення мережі міжнародних господарських логістичних комплексів та побудови транспортно-логістичної інфраструктури в Україні можуть мати, на наш думку, впливові наслідки як в економічному, так і соціальному аспектах, зокрема – притоку в регіони працездатного населення, підйом економіки та збільшення ВВП, підвищення рівня життя населення країни. Оскільки, саме МГЛК можуть стати тією формою зовнішньої інтеграції, що здатна забезпечити стійкий розвиток міжнародної співпраці суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

Процеси сучасної економічної інтернаціоналізації, глобалізації та регіональної інтеграції вимагають нових глобально орієнтованих національних та регіональних стратегій і моделей майбутнього розвитку. Тому виникла необхідність наукового осмислення суті МГЛК із позицій цілісної системи знань про їх розвиток, функціонування та управління. Французький вчений Франсуа Перру, автор теорії полюсів зростання та основоположник теорії регіонального зростання, стверджував, що для того, щоб зрозуміти джерела економічного зростання і змін, аналітики повинні акцентувати свою увагу на ролі галузей промисловості, які швидко розвиваються, на тих галузях, які домінують над іншими секторами завдяки своїм великим розмірам, значному ринковому потенціалу або своїй провідній ролі в інноваціях [147, с.67-68]. Інший відомий економіст Дарвент вважав, що галузі, які розвиваються швидкими темпами становлять собою так звані «полюса зростання», які здатні

* Правила «ІНКОТЕРМС» - офіційні правила Міжнародної торгової палати для тлумачення торговельних термінів, полегшують ведення міжнародної торгівлі, забезпечення єдиного набору міжнародних правил для тлумачення найбільш уживаних торговельних термінів у зовнішній торгівлі. Таким чином можна уникнути або, щонайменше, значною мірою скоротити невизначеності, пов'язані з неодноковою інтерпретацією таких термінів у різних країнах.

Вперше були опубліковані у 1936 році Міжнародною торгівельною палатою. Пізніше були внесені зміни та доповнення - 1953р., 1967р., 1976р., 1980р., 1990р., 2000р. і, на сьогодні, – 2010р., для узгодження цих правил із сучасною практикою міжнародної торгівлі. Як показує досвід, є дієвим механізмом у трактуванні відносин між учасниками зовнішньоекономічної діяльності [153].

залучати в сферу свого впливу інші фірми, визначати коло їх інтересів або управляти іншими структурами та ресурсами економіки [141, с.81-82].

Варто відмітити, що науковими дослідженнями розвитку транспортно-логістичних систем в умовах глобалізації економіки займаються науковці та спеціалісти багатьох країн світу. Ряд вчених у своїх дослідженнях приводять наукове обґрунтування процесів утворення та розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів.*

Необхідно зазначити, що вперше до питань розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів звернулися економісти початку 1990-х рр. Особливо значимі праці С.С. Ісаулової та А.А. Кизима [76], Р. В. Кашбразієва [77], в яких розглянуті проблеми, що стосуються організації транспортної логістики в транспортному просторі, а також питання створення територіального транспортно-логістичного механізму як основного чинника виробничого процесу. В них представлена узагальнена економіко-теоретична модель виробничого процесу з транспортно-логістичною складовою.**

Н.В. Правдін [186] висвітлює проблематику розвитку створення транспортних вузлів. Ним розроблена топографічна класифікація та технологічні схеми функціонування транспортних вузлів, виявлені такі їх властивості як динамізм й інертність, адаптованість, принципи проектування транспортних вузлів та їх складових. У працях Аксенова І.Я. і Т.А. Прокоф'євої [1;196], К.Л. Комарова [84] розглянуті питання формування «комплексних» і мультимодальних транспортних вузлів, особливості взаємодії різних видів транспорту в них. У цих працях проаналізовано варіанти розміщення транспортних вузлів в структурах міст, дана класифікація

* В.І. Сергєєв [222], Т.А. Прокоф'єва О.М. Лопаткін [197], К. Д.М. Ламберт, Д.Р. Сток [245] досліджують процеси формування регіональних логістичних транспортно-розподільчих систем товароруку.

Проблематиці розвитку МГЛК різної направленості присвячено також роботи Виноградова М.А. [29], Мельникова А.В. [126]. Цьому ж питанню присвячені дисертаційні роботи українських молодих вчених Довби М.О. [48], Никифорук О.І. [146].

Також варто зазначити, що теоретичним та практичним аспектам функціонування транспортно-логістичного комплексу країни присвячені роботи таких вчених як Аксенов І.Я. [1], Перепелюк А.В. [176], Плужніков К.І. [180].

** питанням формування інноваційного виробництва і особливостям його становлення особлива увага приділена ще в працях економістів С.Б. Зангєєвої [73], В.Н. Міната [130].

транспортних вузлів по потужності перероблення ними вантажопотоків, планувальним характеристикам і принципам взаємодії технологічних структур у вузлах. А.А. Смахов [227; 228; 229] і О.Б. Маліков [121; 122] приділяють увагу питанням проектування комплексів, компонуванні технологічних ділянок, характеристиці їх конструктивних і планувальних рішень. Виходячи з особливостей технологічних процесів складування і переробки вантажів, автори розробили ряд рішень щодо розміщення складського господарства в структурах вузлів.*

Проблематика застосування логістичних систем на національному рівні в умовах глобалізації, на нашу думку, є відносно малодослідженою.** Усі вищевказані дослідження є актуальними. Але в умовах глобалізації виникають все нові чинники, що впливають на розвиток МГЛК. Тому, нам доцільно здійснити спробу систематизації досвіду країн, які досягли відчутних успіхів у розвитку мережі міжнародних господарських логістичних комплексів та їх інтеграції в глобальну транспортно-логістичну систему. Аналіз такого досвіду дозволить нам коректно відібрати найбільш вагомні чинники та фактори успішного створення та розвитку ефективно діючих на світовому рівні МГЛК в умовах глобалізації, які доцільно враховувати і в Україні при розвитку національної мережі МГЛК та інтеграції її у відповідне глобальне середовище.

В умовах розширення міжнародної співпраці та поглиблення інтеграційних процесів формуванню мережі МГЛК належить одна із провідних ролей у вирішенні транспортно-логістичних проблем країни, пов'язаних із забезпеченням міждержавних економічних зв'язків, з доцільністю створення міждержавної транспортної інфраструктури, що має узгодженні технічні параметри і забезпечує застосування сумісних технологій перевезень, як основи інтеграції національних транспортно-логістичних систем у світову транспортну систему.

* Смахов А.А. у своїх роботах також розкриває особливості побудови сучасних автоматизованих складів на основі логістичних принципів [227].

** вплив глобалізації на логістичні системи частково ще висвітлені у роботах Н.М. Васильціва [23], Р.Р. Ларіної [103] та С.В. Свиридко [215].

Підвищену увагу до транспортно-логістичної інфраструктури можна обумовити, по-перше, важливістю розвитку інфраструктури, від якої залежить розвиток економіки країни в цілому. По-друге, пошуком інноваційних шляхів виробництва з формуванням нових моделей економіки. По-третє, світовою економічною кризою, що призвела до зниження державного фінансування такої важливої для всього суспільства галузі як інфраструктура. По-четверте, необхідністю залучення приватного капіталу до фінансування її розвитку. По-п'яте, невідворотністю процесів глобалізації економік країн світового господарства.

В умовах глобалізації та поглиблення розвитку міжнародних економічних відносин між країнами та окремими суб'єктами світової торгівлі, на нашу думку, є доцільним створення в Україні мережі багатофункціональних міжнародних господарських логістичних комплексів з митною обробкою вантажів. Ефективне функціонування таких МГЛК має бути засновано на забезпеченні прискореного проходження митних формальностей, наданні послуг з відповідального зберігання вантажів на автоматизованих складах під митним контролем. Тому ми вважаємо, що створення мережі МГЛК сьогодні є актуальним та обумовлене наступними факторами. По-перше, прийняттям нового Митного кодексу України, положення якого дозволяють суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності проводити митне оформлення товарів на будь-якому митному посту Державної митної служби України [127]. По-друге, необхідністю поєднання МГЛК із мережею МТК. По-третє, незадоволення попиту на транспортно-логістичні послуги, потреба у впорядкуванні транспортно-логістичної діяльності. По-четверте, концентрація промислового виробництва та розвиток інфраструктури у відповідних зонах генерують зростання попиту на транспортно-логістичні послуги з боку промислових підприємств, дистриб'юторських й торгових організацій, а потім ініціює інтерес з боку логістичних операторів. По-п'яте, концентрація користувачів транспортно-логістичних послуг з боку логістичних операторів, промислових

підприємств та торговельних компаній може активізувати процес залучення інвестицій в розвиток мережі МГЛК в Україні.

В умовах ринкового конкурентного середовища, дерегулювання та децентралізації економіки, вирішення проблеми забезпечення координації та взаємодії в роботі різних видів транспорту, розвитку змішаних перевезень вантажів по міжнародних транспортних коридорах при комплексному транспортно-експедиційному обслуговуванні товароруку, необхідно застосовувати принципово нові підходи, в основі яких мають бути закладені принципи логістики та логістичного менеджменту, пріоритетність формування і розвитку інтегрованих логістичних транспортно-розподільних систем на регіональному, міжрегіональному та транснаціональному рівнях.

Світова транспортна система складається із декількох регіональних транспортних систем і має неоднорідну структуру. Так, густина транспортної мережі у більшості розвинених країн складає 50-60 км. на 100 км. кв. території, тоді як у тих, що розвиваються – 5-10 км. [150]. Участь різних видів транспорту у світовому обігу також не однакова: у вантажообігу переважає морський транспорт, у пасажирообігу – автомобільний. Загальна довжина транспортної мережі світу без морських шляхів перевищує 37 млн. км: протяжність автомобільних доріг – 24 млн. км., залізничних колій – 1,25 млн. км., трубопроводів – 1,9 млн. км., повітряних шляхів – 9,5 млн. км., річкових – 0,55 млн. км. Довжина транспортних мереж розвинених країн складає 78% загальної довжини світової транспортної мережі і на них приходить 74 % світового вантажообігу [149].

У світовій практиці простежується неухильна тенденція вдосконалення технології вантажних перевезень, яка пов'язана із концентрацією транспортних потоків і зростанням контейнерних перевезень по інтермодальних транспортних коридорах, які повинні стати основою єдиної глобальної транспортної мережі XXI століття, створення й функціонування якої є одним із головних завдань євразійської транспортної політики. У Західній та Центральній Європі, де комунікації розвиненіші в порівнянні з країнами

Східної Європи, формування базової системи транспортних коридорів в основному вже завершилося [155].

Включення України в процеси глобалізації світової економіки характеризується структурною перебудовою світового господарства, зміною балансу між її економічними центрами, зростанням ролі регіональних економік, розвитком нових технологій. Українській економіці ця перебудова, з одного боку, створить нові можливості для розвитку зовнішньоекономічної інтеграції, розширення позицій на світових ринках, з іншого – підсилить вимоги до її конкурентоспроможності, здатності до інноваційного оновлення і масштабного залучення інвестицій в розвиток транспортно-логістичної структури, зокрема МГЛК. Для цього необхідно подолати ряд проблем які були виявлені нами в процесі дослідження. Найбільш суттєві із них наведені у таблиці 1.2.

Наявність зазначених проблем, на нашу думку, криється у неузгодженості дій усіх учасників транспортно-логістичного процесу. Відсутність державної програми по створенню робочих місць сприяє відтоку кваліфікованих кадрів за кордон.* Тому доцільно, щоб профільні державні структури розробили довгострокову стратегію розвитку мережі МГЛК в Україні, яка має носити багатоцільовий комплексний характер.

* за словами керівника відділу міграційних досліджень Інституту демографії Олексія Позняка сьогодні за кордоном працюють 2,2 мільйона громадян України - трудових мігрантів [167].

Таблиця 1.2

Проблематика розвитку МГЛК в Україні

№ п/п	Суть проблем
1	дефіцит сучасних міжнародних господарських логістичних комплексів і потужностей термінально-складського господарства
2	недостатня інвестиційна привабливість галузі для забезпечення потрібних об'ємів фінансування розвитку МГЛК
3	невідповідність рівня розвитку мережі автомобільних доріг темпам зростання автомобілізації і попиту на автомобільні перевезення, що обумовлює зниження експлуатаційної швидкості руху, зростання транспортних витрат і аварійності руху
4	відсутність можливості розвитку МГЛК у великих транспортних вузлах із-за перевантаженості рухом магістральних автомобільних доріг
5	низький рівень забезпеченості сучасними автоматизованими системами управління товароруку на МГЛК
6	необхідність підвищення конкурентоспроможності на ринку транспортно-логістичних послуг в умовах завершення структурного реформування в галузі
7	недосконалість законодавчої і нормативної правової бази для створення конкурентних умов функціонування вітчизняних автоперевізників на ринку міжнародних вантажних перевезень та сприятливих умов будівництва МГЛК
8	дефіцит кваліфікованих кадрів в усіх сферах діяльності

Джерело: складено автором

Доцільним буде зауважити, що тут мають реалізуватися три взаємозв'язані підходи: державний, галузевий і регіональний. Виходячи із зазначеного ми вважаємо, що пріоритетом формування стратегії має бути державний підхід, який ґрунтується на принципах забезпечення концентрації ресурсів і зусиль для рішення ключових задач по переходу до інноваційного і соціально-орієнтованого шляху розвитку МГЛК в Україні. Необхідно сформувати транспортно-логістичний продукт, який забезпечить ефективний рух, зберігання та обробку вантажів. Основні принципи стратегії розвитку МГЛК в Україні наведені у таблиці 1.3.

Таким чином, наші дослідження показали, що підвищена увага до транспортно-логістичної інфраструктури обумовлена низкою причин. Основними серед яких є, по-перше, світова економічна криза, що призвела до зниження державного фінансування такої важливої для всього суспільства галузі, як транспортно-логістична інфраструктура.

Принципи стратегії розвитку МГЛК в Україні

№ п/п	Принципи
1	забезпечення випереджаючого розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, в порівнянні з іншими галузями економіки, як умова прискореного розвитку регіонів країни, підвищення доступності і якості транспортно-логістичних послуг
2	використання програмно-цільового підходу, як інструменту реалізації стратегії розвитку мережі МГЛК
3	ефективна взаємодія федеральних і регіональних органів виконавчої влади, бізнесу, всіх учасників транспортно-логістичного процесу в реалізації цілей і завдань стратегічного розвитку мережі МГЛК
4	необхідністю забезпечення випереджаючого розвитку логістичної інфраструктури, як основи довгострокового розвитку галузей економіки країни

Джерело: складено автором

По-друге, важливість розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, від якої залежить розвиток економіки країни в цілому. По-третє, пошук інноваційних шляхів розвитку виробництва з формуванням нових моделей економіки. По-четверте, процеси глобалізації економіки різних країн. По-п'яте, необхідність залучення приватного сектору до формування нових моделей економіки, фінансування розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. [175, с. 37-42]. Отже, сьогодні ми можемо впевнено стверджувати, що логістична інфраструктура виступає ефективним інструментом управління підприємством і забезпечує органічну єдність та ефективне функціонування всіх матеріальних потоків. Тому вивченню цієї проблематики приділяють увагу науковці всього світу.*

Нікшич С.М. під логістичною інфраструктурою розуміє систему засобів просторово-часового перетворення логістичних потоків, а також сукупність підприємств різних організаційно-правових форм, які забезпечують організаційно-правові умови проходження цих потоків за допомогою створення

* на думку американського науковця Д.Дж. Бауерсокса, логістична інфраструктура «створює каркас, на якому будується система логістики та її робота» [9].

потенціалу відповідних логістичних послуг [137, с. 24]. Казанська О.А. вважає, що логістична інфраструктура – це сукупність технічних і організаційно-економічних елементів, за допомогою яких усі види економічних потоків здійснюють циклічний рух з найбільшою ефективністю від постачальника ресурсів до кінцевого споживача [78, с. 157]. Григорак М.Ю. та Костюченко Л.В. відзначають, що під логістичною інфраструктурою можна розуміти інтегровану сукупність складської, транспортної, пакувальної, інформаційної та фінансової інфраструктур підприємства, що у комплексі забезпечують ефективне логістичне обслуговування матеріального потоку за принципом «від дверей до дверей» з мінімальними витратами у відповідності з вимогами споживачів [38, с. 103-108]. Отже, логістичною інфраструктурою можна вважати сукупність технічних, технологічних, організаційних та економічних елементів, які в комплексі забезпечують ефективне логістичне обслуговування матеріального потоку від постачальників ресурсів до споживачів.

Ряд вчених, зокрема С.І. Гриценко, вважають, що світові інтеграційні процеси спонукають до формування транспортно-логістичних кластерів, що передбачає об'єднання окремих регіонально, функціонально і економічно пов'язаних між собою логістичних ланок: міжнародних транспортних коридорів, транспортних вузлів магістральної інфраструктури, транспортно-розподільчих логістичних центрів, магістральних, регіональних і локальних шляхів сполучення в єдину систему перевізного процесу, здатну надати якісний логістичний сервіс внутрішнім або зовнішнім споживачам при мінімізації загальних логістичних витрат [41]. Сучасний інтерес до кластерів виник завдяки дослідженню професора Гарвардської бізнес-школи Майкла Портера, викладені в книзі «Конкурентні переваги націй», який ввів у економічну літературу визначення «кластер». За М. Портером «кластер - це сконцентровані за географічною ознакою групи взаємопов'язаних компаній, спеціалізованих постачальників, постачальників послуг, фірм у відповідних галузях, а також пов'язаних з їх діяльністю організацій (наприклад, університетів, агентств зі

стандартизації, торговельних об'єднань) у визначених областях (регіонах), що конкурують, але разом з тим ведуть спільну роботу» [183, с.31-33].

У свою чергу, теорія високотехнологічних кластерів або промислових груп розглядалась в роботах американського вченого М. Енрайта (1990), (1996), що створив теорію «регіонального кластера». Відповідно до теорії М. Енрайта, конкурентні переваги створюються не на національному рівні, а на регіональному, де головну роль грають історичні передумови розвитку регіонів, розмаїття культур ведення бізнесу, організації виробництва й отримання освіти [212, с. 114-116]. Разом з тим, доцільно буде відмітити витoki створення транспортно-логістичної системи в нашій країні.

Формування безпосередньо в Україні нових прогресивних елементів транспортної інфраструктури бере початок із середини 90-х років ХХ століття. Основи нормативно-правової бази з її формування були закладені у постановках Кабінету Міністрів України 1996-1998 рр., де визначено програмні кроки по створенню національної системи міжнародних транспортних коридорів для транспортування вантажів та пасажирів.* Новими елементами транспортної інфраструктури стали МГЛК, які необхідно було адаптувати в мережу міжнародних транспортних коридорів.

Вітчизняні транспортні та експедиторські підприємства одними з перших в країні вже на початку 90-х років зрозуміли необхідність застосування сучасних логістичних технологій транспортування й вантажопереробки, таких як створення мультимодальних термінальних систем товароруку, реалізація змішаних перевезень зовнішньоторговельних вантажів, впровадження технологій доставки вантажів «точно в строк» і «від дверей до дверей», а також сучасних телекомунікаційних систем вантажоперевезень для забезпечення конкурентоспроможності на ринку

* питання розвитку транспортних коридорів вперше постало перед першим Президентом України Л.М. Кравчуком ще у 1992р., який його підтримав та направив до Кабінету Міністрів України. У жовтні 1992р. Кабінет Міністрів України прийняв розпорядження № 590-р., відповідно до якого почались передпроектні роботи. Постанова Кабінету Міністрів України від 16.12.1996р. № 1512 «Про першочергові заходи по створенню національної мережі міжнародних транспортних коридорів» фактично стала початком проведення конкретних робіт, а 20 березня 1998р. було затверджено «Програму створення та функціонування національної мережі МТК в Україні» [160].

транспортно-логістичних послуг. Великі українські державні та приватні компанії почали створювати свої термінали і митні склади, транспортно-логістичні комплекси, системи інформаційного забезпечення перевізного процесу, вантажопереробки і логістичного сервісу. Важливу роль розпочала відігравати організація системи комплексного транспортно-логістичного обслуговування в транспортних вузлах при взаємодії декількох видів транспорту. Транспортно-логістичні компанії почали обслуговувати численних вантажовласників, приймати до перевезення будь-яку партію вантажу, забезпечувати на складах і термінальних комплексах консолідацію вантажів, комплектувати збірні партії товару для завантаження залізничних вагонів, напівпричепів, велико-тонажних контейнерів, автомобілів, річкових судів і авіалайнерів, здійснювати перевезення, зберігання, перевалку, страхування вантажу, митні та інші операції й діяти на підставі договору із вантажовласником. Така діяльність вітчизняних компаній стала підставою для розвитку транспортно-логістичної інфраструктури країни і сприяла розвитку МГЛК [159].

Таким чином, підводячи узагальнений підсумок, необхідно відмітити наступне. По-перше, актуальність дослідження вибраної нами теми. Як воно показало, багато науковців працюють над вивченням і вдосконаленням процесів створення й розвитку МГЛК в Україні та світі в цілому. Їхні дослідження сприяють практичній реалізації проектів розвитку світових транспортно-логістичних систем. По-друге, в процесі дослідження нами були визначені типи послуг які надають МГЛК, а за ними – їх спеціалізацію; сформульована проблематика розвитку МГЛК і визначені принципи стратегії її подолання. По-третє, було визначено, що функціональна організація діяльності МГЛК залежить від виду транспорту ведучого до нього, на базі якого він створюється або формується, а також типу перевізного процесу. Тип перевізного процесу визначає значення МГЛК, технологію його вантажорозвантажувальних процесів, впливає на функціонально-технологічну організацію складських терміналів, розміщення інженерно-технологічного

устаткування і на планування будов. Він залежить від поєднання і взаємодії різних видів транспорту: автомобільного та залізничного, водного та автомобільного, залізничного та повітряного. По-четверте, виявлено необхідність створення міжнародних господарських логістичних комплексів в нашій країні. Процеси глобалізації, світова економічна криза змушують уряд шукати шляхи розвитку економіки у співпраці з країнами світу. Цьому сприяє активна участь нашої держави у світових програмах розвитку транспортно-логістичних систем. Це дає можливість бути активними учасниками цих програм, залучати інвестиції у розвиток своєї транспортно-логістичної інфраструктури. Постійне зростання об'ємів товароруку, розробка нових маршрутів руху транспорту по міжнародних транспортних коридорах, вдосконалення процесів логістики перевезень, зберігання та перевалки вантажів, залучення нових логістичних, транспортно-логістичних, девелоперських компаній робить актуальним дослідження розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні. Разом із тим, зважаючи на всі передумови та актуальність розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів у нашій країні, доцільно звернути увагу та проаналізувати особливості розвитку МГЛК у світовому господарстві.

1.2. Особливості розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів у світовому господарстві

Розвиток міжнародних транспортних коридорів і транспортно-логістичної інфраструктури стали відповіддю світового співтовариства на виклик фундаментальних явищ і процесів у сфері виробництва й торгівлі на різних континентах. Ці процеси мають об'єктивний, глобальний характер. Вони породжують новий стан системи світової торгівлі і міжнародного поділу праці, впливають на створення і функціонування глобальної фінансової

системи.* У продовж останніх 30 років концептуально визрівав проект створення єдиної планетарної транспортно-логістичної системи на підставі інтеграції континентальних транспортно-логістичних комунікацій, що мають стратегічне значення у забезпеченні вантажних і пасажирських перевезень між Європою й Азією, Азією й Америкою, Європою й Африкою.** В центрі уваги виявився напрямок Європа-Азія. Пов'язано це з тим, що між полюсами Західноєвропейського й Азіатсько-Тихоокеанського регіонів простягається величезний простір з понад 3 млрд. населенням, на якому розгортаються головні події в міжнародній торгівлі [59].***

Висування на передові позиції Євро-Азійської світової транспортної системи стало наслідком дії двох макроекономічних чинників. Одним з них є нестійкість і нерівномірність використання досягнень науково технічного прогресу в різних секторах світового господарства, що спричиняє неоднакову швидкість розвитку різних галузей промислового виробництва у світовій економіці. Іншим – це прискорене наростання інтеграційних процесів у

* як вважає В.І. Сергєєв «функціонування глобальних логістичних систем неможливе без відповідної інфраструктури, до якої, перш за все, відносяться міжнародні транспортні коридори» [222, 45].

Під МТК він розуміє «частину національної або міжнародної транспортної системи, яка забезпечує значні міжнародні вантажні й пасажирські перевезення між окремими географічними районами, складається із рухомого складу і стаціонарних приладів усіх видів транспорту, працюючих у цьому напрямку, а також поєднанні технологічних, організаційних і правових умов організації цих перевезень» [222, с. 57].

** за словами М. Дам'єн «світ, під тиском ООН і США, переживає хвилю раніше не баченої лібералізації на всіх видах транспорту й тенденцію до створення єдиного глобального транспортно-логістичного комплексу» [320, р.5].

*** Євразійська трансконтинентальна транспортно-логістична мережа наведена у додатку А1. Переваги логістичної системи спонукали більшість міжнародних організацій (зокрема, Європейський центр економічних досліджень в м. Базель) до розробки та реалізації глобальної логістичної концепції в області транспорту. В цій роботі прийняла участь комісія по транспорту Європейського Економічного комітету ООН. Радою Міністрів ЄС затверджені та використовуються в Західній Європі методи по стимулюванню змішаних (інтермодальних та інших) перевезень та охороні навколишнього середовища. Транспортні компанії й організації Європи і Америки, європейські інтерпорти входять до Європейської Інтермодальної Асоціації, основною задачею якої є удосконалення технології інтермодальних перевезень, а також розвиток інноваційних технологій, призначених поєднати швидко і безпечно перевезення вантажів з необхідністю збереження зовнішнього середовища [155].

Європі. Перший чинник проявляється у короткострокових спадах виробництва в одних регіонах, що спеціалізуються на певних галузях, при одночасному піднесенні в інших. Це тримає в напруженні світову торгову систему, провокуючи досить різкі коливання її кон'юнктури. Як правило, цей процес є джерелом регіональних фінансових криз, що мають стабільний перманентний характер з точками прискореного зростання в різних регіонах планети [174].

Різкі коливання кон'юнктури призвели до істотних структурних зрушень у світовій торгівлі, що зумовило міжконтинентальне переорієнтування її стратегічних напрямів і сегментарні зміни структури світового ринку товарів і послуг. В результаті, починаючи із середини 80-х років, виявляється стійка тенденція до збільшення товарообміну між країнами Західної і Центральної Європи, з одного боку, і Азіатсько-Тихоокеанського регіону, Південно-Східної Азії й Індійського субконтиненту, з другого. Середньорічні темпи зростання при цьому становлять 5-13% [159]. Саме ці об'єктивні зрушення в системі міжнародної торгівлі, на наш погляд, сприяли інтеграційним процесам, спрямованим на створення єдиного європейського економічного простору.

У Західній Європі цілеспрямований розвиток центрів транспортної логістики почався на початку 80-х років, що було обумовлено високою динамікою зростання вантажних і пасажирських перевезень в умовах глобалізації світових товарних ринків. Зростаюча конкуренція між товаровиробниками змусила шукати додаткові можливості для зниження транспортної складової в кінцевій ціні товару. Це вимагало створення нової техніки, розвитку транспортної інфраструктури, впровадження сучасних транспортно-логістичних технологій, які дозволили у підсумку знизити транспортну складову в кінцевій ціні товару до 8 – 10%, а сумарні витрати товаровиробників на транспортно-логістичні послуги на 10 – 20% [155].

Наявність розвиненої мережі міжнародних господарських логістичних комплексів дозволяє реалізувати систему масштабних маршрутних перевезень, а завдяки застосуванню міжнародних методів обробки інформації для управління транснаціональних логістичних систем, що діють в рамках

міжнародних транспортних коридорів, забезпечити високу якість перевезень між національними і міжнародними МГЛК. За рекомендаціями ООН, світовій транспортній інфраструктурі необхідно мати 70-80 консолідуючих центрів [158]. Розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів також прискорює процес інноваційного розвитку економік країн, викликає підйом інновацій, зміцнює здатність підприємств країни конкурувати на світовому ринку. Між економічним розвитком країни та інноваціями існує тісний зв'язок, який впливає економічні показники та рівень життя населення.*

Варто відмітити, що Європа вже у 1968 р. створила в рамках ЄС Генеральний директорат по регіональній політиці, який відповідає за зміцнення економічної, соціальної та територіальної згуртованості шляхом усунення нерівностей у розвитку регіонів та держав-членів ЄС. У 1975 р. був створений Європейський фонд регіонального розвитку (ЄФРР), який підтримує розвиток інфраструктури, інвестує в створення нових робочих місць, переважно в сфері підприємництва, та підтримує проекти, що сприяють регіональному розвитку. Здійснює фінансування заходів по подоланню існуючих регіональних диспропорцій в країнах ЄС шляхом участі в розвитку та структурній перебудові регіонів, що відстають у розвитку від індустріально розвинених регіонів [279].

Таким чином потрібно зауважити, що проблеми співробітництва в рамках розвитку МГЛК, пов'язані, головним чином, з розходженнями в законодавствах країн-учасниць і не можуть бути відкореговані. Свою негативну роль відіграють мовні бар'єри. Однак, варто відзначити, що світова спільнота націлена на скорочення подібних перешкод. У сучасних умовах дедалі більше

* тут варто додати, що впровадження інформаційно-комп'ютерних систем стимулювало створення нових логістичних технологій у виробництві й дистрибуції, а також розвиток раніше існуючих (MRP II, DRP II, QR, CR, OTR та ін.). М.Ю. Неруш вважає, що розвиток інтеграції світової економіки й глобалізація бізнесу сприяли створенню міжнародних логістичних систем. Логістичні активності стали більш комплексними, а такі проблеми, як розміщення виробництва і центрів дистрибуції, вибір видів транспорту для певного замовлення, типів сервісу, методів управління запасами, проектування адекватних комунікаційних й інформаційних систем привели до інтеграції логістичної та транспортної компонент із метою оптимізації процесу перевезень й максимального задоволення потреб замовника [135, с.47].

Необхідно також відмітити повсюдне впровадження GALS - і CASE-технологій, послуг пакетного радіо та цифрового електронного зв'язку. Створена ЕЛА служба «Euro-Log» вперше зробила нове надання клієнтам необхідної інформації про вантаж «від ...і до...». Якість новизни служби «Euro-Log» з самого початку визначалося дотриманням двох головних принципів: перший - більше Ratio і менше макулатури за рахунок впровадження електронного безпаперового оформлення документів; другий - більше прозорості (так зване «скляне експедивання») з точною довідкою on-line по вантажу, що перевозиться [59].

країн світу створюють міжнародні господарські логістичні комплекси й інтегрують їх у світову транспортно-логістичну мережу. Розвиток МГЛК починає впливати на досягнення більш високого рівня регіонального та загальнонаціонального розвитку, формування та регулювання власних інноваційних систем. Тому, можна стверджувати, що розвиток мережі МГЛК є одним із ефективних форм економічного та інноваційного розвитку країн світу.

Отже, серед тенденцій, що зумовлюють прискорення розвитку МГЛК у світі, варто виділити наступні. По-перше, стирання кордонів, що загострює конкурентну боротьбу та змушує шукати нові більш ефективні стратегії та форми взаємодії компаній. По-друге, посилення ролі світової конкуренції та ускладнення її механізму, внаслідок чого підприємства не спроможні поодиноці ефективно проводити конкурентну боротьбу як на зовнішніх, так і на внутрішніх ринках. По-третє, глобалізація економіки, яка призводить до посилення процесів інтеграції економічних суб'єктів і є процесом всесвітньої економічної, політичної та культурної інтеграції та уніфікації. Основними наслідками цього процесу є міжнародний поділ праці, міграція в масштабах усієї планети капіталу, людських та виробничих ресурсів, стандартизація законодавства, економічних та технічних процесів, а також зближення культур різних країн. Це об'єктивний процес, який носить системний характер, тобто охоплює всі сфери життя суспільства. В результаті глобалізації світ стає більш зв'язаним і залежним від усіх його суб'єктів. Відбувається збільшення як кількості спільних для груп держав проблем, так і кількості та типів інтегрованих суб'єктів [171]. На нашу думку, глобалізація не може бути одноразовою акцією, вона є продуктом конкурентної боротьби в процесі вільної торгівлі.

Джерела теорії вільної торгівлі, яка по суті, є початком науки про глобалізацію економічних та соціальних процесів, можна знайти ще в працях

вчених-економістів Д.Рікардо, П. Самуельсона, А. Сміта [173].* Класиками політичної економії А. Смітом та Д. Рікардо й було обгрунтовано принцип порівняльних витрат, згідно з яким будь-яка країна на виручку від експорту здатна придбати товари, виробництво яких коштувало б їй дорожче, або зовсім не було б нею розгорнуто.** Дана посилка дозволила сформулювати тезу про те, що еквівалентність міжнародного обміну гарантує всім націям вигідність, забезпечує гармонію національних інтересів та слугує засобом встановлення ідеального міжнародного поділу праці [202, с. 57-62].

Широкий розмах глобалізація отримала в другій половині ХХ століття. Глибинна ж сутність глобалізації полягає в тому, що при значній схожості з попередніми періодами своєї історії світова економіка переходить до якісно нового стану. Глобалізація й технологічні зміни впливають на діяльність та розвиток підприємств повсюдно [221, с. 416].*** У світовій економіці розвиток МГЛК та логістики вважається ефективним напрямком інноваційної підприємницької діяльності. Адже, саме нові тенденції надання транспортно-логістичних послуг, застосування інноваційних технологій у будівництві МГЛК стають потужним поштовхом для підвищення конкурентоспроможності країни на світовому ринку.

Таким чином потрібно зауважити, що на ринку міжнародних транспортно-логістичних послуг сьогодні відбувається процес якісних змін, який має кардинальний вплив на роль та масштаби діяльності учасників. Основними елементами рушійної сили, що впливають на його розвиток, на нашу думку, є прагнення компаній до скорочення розміру логістичного ланцюга й оптимізації витрат, концентрації компаній на профільній діяльності та віддання непрофільних видів послуг на аутсорсинг, вплив процесів

* у середині ХVІІІ ст. А. Сміт у роботі «Дослідження про природу і причини багатства народів» виклав свою теорію абсолютних переваг і обгрунтував концепцію вільної торгівлі. У своїй роботі він зауважує, що визнання економічної свободи є найважливішим фактором ефективності господарювання і засобом недопущення монополізму. Він акцентує увагу на тому, що кожний товаровиробник, керуючись власним інтересом і турбуючись про свою вигоду, щонайкраще задовольняє і суспільні інтереси [238, с. 314-465].

** Також варто відмітити, що у роботі П. Самуельсона викладені твердження й трактування які вдосконалюють класичний аналіз [210].

*** Вплив глобалізації на логістичні системи також частково висвітлено в роботах Н.М. Васильціва [23], Р.Р. Ларіної [102] та С.В. Свиридко [215].

глобалізації на діяльність компаній, учасників транспортно-логістичного процесу.* Всі ці зміни змушують транспортно-логістичні компанії (ТЛК) розробляти та впроваджувати нові стратегії своєї діяльності. Їх основні тенденції наведені на рис. 1.5.



Рис.1.5. Основні тенденції стратегії діяльності ТЛК

Джерело: складено автором

Вказані стратегії, на наш погляд, допоможуть ТЛК легше пережити період світової кризи. Як показує досвід, укрупнення через злиття і поглинання змінює і покращує кадровий потенціал, збільшує балансову вартість компанії, приводить інвестиції у розвиток сфери інформаційних технологій і систем передачі даних, що суттєво впливає на якість надання компаніями логістичних послуг. Процеси інтеграції змушують логістичні компанії розширювати перелік своїх послуг. Вони починають відходити від політики надання спеціалізованих послуг. Все більше компаній надають не профільні для них супутні послуги. Наприклад, транспортно-логістична компанія може не тільки забрати наш вантаж, скажімо у Берліні, а й розмитнити його в Україні, сплативши до

* Аутсорсинг ([англ.](#) outsourcing)— передача [компанією](#) частини її завдань або [процесів](#) стороннім виконавцям на умовах [субпідряду](#). Угода, за якою робота виконується людьми з зовнішньої компанії, яка зазвичай є також експертом в цьому виді робіт. Аутсорсинг часто використовується для скорочення витрат [59]. В процесі функціонування МГЛК на аутсорсинг, на наш погляд, можуть бути віддані роботи по прибиранню приміщень і території, обслуговування систем безпеки.

бюджету всі необхідні платежі, після цього виставити нам рахунок з урахуванням усіх витрат.

Необхідно також зазначити, що для підвищення своєї конкурентоспроможності компанії відкривають свої філії в багатьох країнах світу, що дає їм переваги у боротьбі за клієнта.* Знаходження представництва компанії за кордоном, будь це виробництво чи сфера послуг, сприяє інтеграції компанії в економіку, суспільно-політичне життя країни в якій вона розташована. Персоналу компанії легше співпрацювати із своїми іноземними партнерами-клієнтами находячись в їхній країні. Спілкуючись безпосередньо із представниками бізнесу, політики, представники компаній створюють позитивний імідж своєї компанії й країни в цілому. Відомо, що позитивний імідж може суттєво впливати на ефективну діяльність компанії. Такий підхід компаній до свого розвитку, на наш погляд, є перспективним, оскільки, тільки знаходячись у країні безпосередньої діяльності можливо вивчити ментальність та мислення людей в ній проживаючих.

Як показують проведені дослідження, ТЛК властива широка географічна представленість. Вважається, що велика ТЛК повинна мати складські об'єкти у всіх містах з населенням понад 500 тисяч людей [60]. Також обов'язковою умовою має бути присутність складських об'єктів компанії у великих транспортних вузлах. Таке проникнення дозволяє надавати якісні послуги для великих торгових компаній, які в цілях скорочення транспортних витрат, шукають максимально короткі шляхи доставки своїх товарів до кінцевого споживача.* Саме торгові компанії можуть бути якорними орендарями

* американський науковець М.Портер, вивчаючи конкурентні переваги фірм, говорив, що «країна, котра є для фірми місцем її базування, грає центральну роль у міжнародному успіху фірми. База, якою компанія володіє у себе вдома, визначає її спроможність швидко відновлювати технологію й методи, роблячи це в потрібних напрямках. База - це місце, звідки, у кінцевому рахунку, витікає конкурентна перевага і звідки вона повинна отримувати підтримку» [183].

* тут варто зауважити, що в роботі Дж. Бауерсокса [9, с. 493-497] значну увагу приділено аналітичним методам визначення оптимального розташування логістичних об'єктів (або методам центру гравітації). За допомогою цих методів можна визначити ідеальне місце розташування складу, транспортного центру, виходячи із відстані транспортування, маси вантажних відправок або поєднання обох параметрів. При цьому розраховуються середньозважені значення відстані, маси або комбінації цих параметрів, а місцезнаходження об'єкту виявляється залежною перемінною. Значення алгебраїчних виражень є координатами логістичного центру. Виходячи з того, що витрати на доставку вантажів прямо пропорційні відстані і обсягу перевезень, оптимальним розміщенням центру є те, що мінімізує зважені відстані перевезень між обслуговуваним об'єктом і пунктом доставки.

регіональних МГЛК, оскільки, маючи розгалужену мережу торговельних центрів, їм вкрай необхідно швидко вибудувувати ланцюжки поставок в декількох регіонах і своєчасно реагувати на зміну кон'юктури ринку. Необхідність завоювання нових регіональних ринків на основі логістичних послуг, також, безсумнівно, є важливою причиною, за якої великі торгові компанії будуть користуватися саме послугами логістичних мереж.**

В епоху глобальної інтеграції можна виділити три основні тенденції, які мають відношення до транспортно-логістичної інфраструктури, це по-перше, наукоємна економіка веде до концептуальних змін функціонально-компетентної та організаційно-економічної структур інфраструктури. Інтегральні комунікаційні технології все більше використовуються на різних видах транспорту, енергетиці, будівництві для того, щоб досягти більшої ефективності як фізичних, так й інформаційних і трансакційних потоків. По-друге, відбувається помітне збільшення та географічна диверсифікація транспортних перевезень товарів і пасажирів, що пов'язано із міжнародною орієнтацією бізнесу. Концептуальні положення сталого розвитку інфраструктури, засновані на паритетності відносин «господарство – населення – навколишнє середовище», ставлять нові вимоги до організації перевезень. По-третє, світова економіка веде до потреби кращої координації між управлінням потоками міжнародного транспорту та управлінням міжнародними виробничими мережами. Поступово управління транспортними потоками стає незалежним видом діяльності, широко починає застосовуватись логістика в якості теоретико-прикладної дисципліни по оптимізації управління різними потоками, в тому числі транспортними.*

Потрібно також додати, що розміщення об'єктів транспортної інфраструктури, як правило, прямо пов'язано із розташуванням промислових підприємств, сировинних ресурсів, тобто питання формування транспортної мережі перекликаються з теорією розміщення виробництва, засновниками якої є Й. Тюнен, В. Лаунхардт і А. Вебер, і яка досить детально висвітлена в роботі [351]

** головним відкриттям німецького вченого В. Лаунхардта був метод знаходження пункту оптимального розміщення окремого промислового підприємства щодо джерел сировини і ринків збуту продукції. Для вирішення цього завдання вчений розробив метод вагового (або локаційного) трикутника. Вирішальним фактором розміщення виробництва у В.Лаунхардта, так як і у Й.Тюнена, є транспортні витрати [342]

* варто зазначити, що у світі створені та успішно функціонують багато логістичних організацій. Так в США – це Рада логістичного менеджменту, Американське товариство з транспортування і логістики,

Світовий ринок транспортно-логістичних послуг, за результатами досліджень та розрахунків, нині характеризується територіальною структурою, у якій перевагу мають країни Західної Європи – 29,5% за вартістю, Північної Америки – 28,2%, країни АТР – 21% [59]. В територіальній структурі інтегрованої транспортно-логістичної системи ведучу роль грають мультимодальні транспортно-логістичні вузли, міжнародні господарські логістичні комплекси, логістичні платформи. Також варто відмітити, що сучасна сіть вузлових пунктів надмірно децентралізована. Наприклад, зараз у Європі функціонує майже 550 контейнерних терміналів [257, с.107] **.

Однією із основних задач європейської транспортно-логістичної стратегії, на нашу думку, має бути формування в Європейському Союзі вузлових пунктів інтермодальних перевезень. В умовах вільного переміщення товаропотоків у межах інтегрованого ринку Європейського Союзу відбувається зменшення кількості національних терміналів і їх заміна єдиними міжнародними господарськими логістичними комплексами, що означає зменшення числа елементів інфраструктури. Одночасно з формуванням регіональних розподільчих центрів, великими компаніями-виробниками товарів створюються МГЛК, що здійснюють накопичення, переробку, обслуговування, розділення і поставку своїх товарів в різні країни світу. У зв'язку із цим потрібно відмітити, що спостерігається тенденція до консолідації європейських міжнародних господарських логістичних центрів, об'єднання їх у європлатформи.

Аналізуючи світову практику розвитку транспортно-логістичної інфраструктури ми акцентували увагу на функціональності МГЛК. В процесі

Міжнародне товариство з матеріального менеджменту. В Європі до найбільших відомих логістичних організацій належать Британське товариство з виробництва та управління запасами, Центр логістики (Іспанія, Інститут логістики (Німеччина). Асоціації логістики існують практично у всіх країнах Західної Європи, їх об'єднує Європейська логістична асоціація з штаб-квартирою в Брюсселі. В Україні – це Українська логістична асоціація [158]

** тут буде доцільно зауважити, що саме з розвитком транс'європейської мережі МГЛК почали формуватись і розроблялись проекти, пов'язані з єврологістичною системою, тобто логістикою в європейському масштабі. Досвід країн Західної Європи показує істотну роль таких транзитних логістичних центрів у формуванні бюджету. Так, у Голландії діяльність транзитних логістичних центрів приносить 40% доходу транспортного комплексу, у Франції – 31%, у Німеччині – 25%. У країнах Центральної і Східної Європи ця частка становить у середньому 30%. Весь загальний оборот європейського ринку транспортно-логістичних послуг сягає понад 600 млрд. євро [155]

нашого аналізу було виявлено різноманітні типи створених та заявлених до будівництва МГЛК. Перелік тих, які нам хотілось би відмітити наведені у таблиці. 1.4.

Таблиця 1.4

Типи та характеристики світових МГЛК

№ п/п	Країна	Характеристики
1	Китай	логістичний Парк Lingang. Планується будівництво 18 МГЛК для інтермодальних перевезень
2	Китай	Південно-Західний логістичний центр, призначений для консолідації та переробки вантажів на перетині МТК
3	ОАЕ	DUBAI - Світовий Центр Дубай
4	США	компанія Giga Aircargo-Terminal UPS штат Кентуккі розширює масштаби свого кросс-центра із 102200 до 473800 кв. м.. Сума інвестицій становитиме 1 млрд. дол. США
5	Франція	логістичний парк в міжнародному аеропорту Ватрі (логістична платформа площею 15 тис. кв.м., логістичний парк площею 43 тис. кв. м.). Загальна площа, призначена для перевантаження вантажів які перевозяться літаками, має досягти показника в 230 тис. м. кв. критих складських й логістичних площ. В аеропорту Ватрі сьогодні в галузі транспорту і логістики працює біля тисячі робітників та службовців. Свою діяльність тут ведуть діяльність такі компанії, як Geodis, TNT Automotive Logistics, Transport Graveleau Prologis
6	Голландія - Німеччина	голландсько-німецький МГЛК будується в Коеводіне. Він займає дві третини голландської та одну третину німецької території й представляє собою приклад міжнародної співпраці. Термінал має тримодальний характер: автомагістраль – залізниця – вода (з новим залізничодорожнім полотном прокладеним в континентальний порт). Його обладнання обійдеться у 12,5 млн. євро і буде розташовуватись на площі в 71 тис. кв.м. Експлуатуючими партнерами будуть німецька приватна залізнична дорога Bentheimere Eisenbahn і голландська переправочна компанія Van der Graaf. Обладнання являється частиною голландсько-німецької зони Europark Emlichheim – Coeverden
7	Польща	МГЛК компанії GEFSCO у Вроцлаві
8	Іспанія	в іспанському місті Сарагоса буде побудовано найбільший логістичний парк у світі. Його площа становитиме 13 млн. кв. м. і буде називатись Plaza. Сума інвестицій – біля 1,5 млрд. євро, обіцяє створення значної кількості робочих місць
9	Португалія	В Португалії планується будівництво дев'яти нових МГЛК. МГЛК різних масштабів будуть розташовані в містах Valenca, Leixoes, Maia, Chaves, Caica, Guarda, Elvas, Bobadela, Póvoa. Крім того, аеропорти Лісабона і Порту будуть використовуватись як центри перевалки вантажів
10	Литва	Каунаський, Клайпедський та Вільнюський МГЛК у Литві, будівництво яких заплановано на кінець 2012р. Особливо

		актуальним є Вільнюський МГЛК, будівництво якого заплановано в три етапи: перший – будівництво контейнерного терміналу поряд із залізничною станцією Вайдотай, другий – будівництво контрейлерного терміналу, третій – розвиток логістичного парку площею 300 тис. кв. м. Реалізація цього проекту спрямована на збільшення потужностей залізничної інфраструктури в напрямку Клайпедського державного морського порту
11	Росія	МГЛК «Шушари», який діє у Ленінградській обл.. Діяльність МГЛК «Шушари» мінялась по мірі його розвитку: у 1995р. це був склад для перевалки і зберігання вантажу. Сьогодні - це сучасний міжнародний господарський логістичний комплекс виконуючий функції транспортно-логістичного розподільчого центру на якому розташований один із найкращих у Північно-Західному регіоні митний пост
12	Білорусь	МГЛК класу «А» в Заславлі. ЛЦ в Заславлі побудований у центрі торговельних шляхів. Перевезення товарів автотранспортом через Білорусь зростає і за обсягами наближається до залізничного транзиту. Поява сучасних високотехнологічних зон логістики істотно змінює ринок транспортно-логістичних послуг і стимулює до розвитку весь регіональний бізнес

Джерело: складено автором

Таким чином, наведені в таблиці 1.4 типи МГЛК дають нам підстави зробити наступні висновки.

1. Темпи розвитку у Китаї транспортно-логістичної інфраструктури вражають своєю масштабністю. Зростання міжнародної активності та розширення зовнішньоекономічної діяльності наводять на думку про продуманий підхід до впровадження сучасних технологій в розвиток транспортно-логістичної інфраструктури країни. Залучення в галузь інвестицій, бурхливий розвиток промисловості із застосуванням сучасних технологій та експортно-орієнтована економіка дають значні результати розвитку країни, що сприяє створенню й ефективному функціонуванню МГЛК.*

2. Республіка Казахстан, успішно використовує роль транзитного мосту між Європою і Азією, а також між Росією і Китаєм. Знаходячись на стику Європи і Азії, володіючи значним транзитним потенціалом, надає азіатським країнам

* тут доцільно буде додати, що уряд Китаю надає статусу вільної економічної зони територіям, на яких створюються МГЛК, що сприяє їх ефективному розвитку. Такий підхід уряду країни є особливістю, виявленою нами, в процесі аналізу світового досвіду розвитку МГЛК [60]

географічно безальтернативний наземний транспортний зв'язок із Росією і Європою. Транзитні коридори, що проходять через територію Казахстану, є суттєво коротшими.** Використовуючи свою основну перевагу – геополітичне місце розташування, Республіка Казахстан зосередилась на розширенні пропускної спроможності транспортно-логістичної системи на напрямку міжнародного транзитного коридору «Західний Китай - Західна Європа» за рахунок розвитку мережі МГЛК. Це дозволить переорієнтувати частину вантажів, які перевозяться з Китаю, з морського транспорту (45 днів) на автомобільний (11 днів), й наданні якісних супутніх транспортно-логістичних послуг [59].

3. Економічний розвиток Росії характеризує перебудова виробничих сфер діяльності з переважною орієнтацією на наукомістку, конкурентоспроможну продукцію і послуги. Це сприяє ефективному розвитку в країні міжнародних зв'язків і торгівлі, нових форм організації виробництва. Наявність великого потоку різних транспортних і інформаційних зв'язків призводить до розвитку міжнародних транспортних коридорів – меридіонального і широтного напрямків, на яких формуються і функціонують міжнародні господарські логістичні комплекси. Проекти створення МГЛК мають статус державних. Так, за останній час, Мінтрансом Росії проведені конкурси на обґрунтування інвестицій по транспортно-логістичних проектах, які реалізувалися в підпрограмі «Розвиток експорту транспортних послуг» в рамках Федеральної цільової програми «Модернізація транспортної системи Росії». Транспортна стратегія Росії, розроблена на період 2010-2025 рр. визначає те, що вона може

** при здійсненні сполучення між Європою і Китаєм через Казахстан відстань перевезень зменшується вдвічі, порівняно з морським шляхом і на тисячу кілометрів, порівняно з транзитом по території Росії. За даними Мінтранскому республіки, загальна довжина автодороги Західна Європа - Китай складе 8 тис. 998 км, більше 3 тис. 200 км з яких пройде по території Казахстану на основі існуючої автодороги Самара - Шимкент - Тараз - Кордай - Алма-Ата. Запропонована схема транспортно-логістичної системи на напрямку міжнародного транзитного коридору «Західний Китай - Західна Європа» включає в себе будівництво чотирьох міжнародних господарських логістичних комплексів (на території Алматинській області, м. Актобе, в Таскалинському районі Західно-Казахстанської області та м. Шимкент Південно-Казахстанської області), дванадцять регіональних транспортно-логістичних комплексів у невеликих містах і населених пунктах [59].

Особливістю казахстанського досвіду, виявленого в процесі дослідження, є тенденція до розширення спектру послуг. Створені МГЛК надають не тільки послуги зберігання та перевалки вантажів, а й забезпечують юридичний супровід товароруху, що суттєво впливає на економічну ефективність послуг.

зіткнутися із необхідністю переорієнтації вантажопотоків. Для подолання цієї проблеми програмою передбачено створення мережі міжнародних господарських логістичних комплексів.*

4. Аналізуючи європейський досвід розвитку МГЛК, необхідно приділити особливу увагу Німеччині, де міжнародні господарські логістичні комплекси формуються, переважно, на основі наявних залізничних ліній і розв'язок. Більшість з них розрахована на паралельне використання автомобільного і залізничного транспорту. Німецька модель розвитку МЛГК характеризується низкою особливостей і чітким визначенням джерел інвестування.** Основні з них наведені у таблиці 1.5.

Таблиця 1.5

Особливості розвитку й джерела інвестування МГЛК у Німеччині

Особливості розвитку	Джерела інвестування
➤ сильна державна підтримка розвитку МГЛК на всіх рівнях	➤ інвестори, які бажають розвивати транспортно-логістичну інфраструктуру
➤ участь державного сектору	➤ дотації та програми ЄС
➤ федеральний бюджет бере участь у фінансуванні проектів МГЛК через Deutsche Bahn AG (Німецькі залізниці)	➤ суб'єкти, що утворюють об'єднання з приватним капіталом
➤ виділення цільових дотацій та кредитування проектів МГЛК	➤ бюджетні кошти і цільові фонди федеральних земель, дотації міст та регіонів
➤ фінансування розвитку МГЛК за рахунок федеральних земель та місцевого самоврядування	➤ програми і федеральні фонди, спрямовані на розвиток транспортно-логістичної

* особливістю російського досвіду, виявленого в процесі дослідження, є державний підхід до розвитку МГЛК і їх регіональна направленість. Згідно транспортної стратегії країни, МГЛК створюються у всіх регіонах, незалежно від їх економічної ефективності. Такий підхід, на нашу думку, дозволить створити єдину розвинену мережу МГЛК із поєднанням усіх регіонів країни.

** тут буде за доцільне додати, що на території Європейського простору в 1991 р. була створена Європлатформа (Europlatforms), яка являє собою Європейську асоціацію «вантажних сіл» (господарських логістичних комплексів). Членами даної організації є 62 компанії, що представляють 10 європейських держав (Італія, Іспанія, Франція, Португалія, Данія, Німеччина, Греція, Угорщина, Україна та Люксембург). Вони створюють і керують діяльністю господарських логістичних комплексів у Європі, в яких функціонують близько 2 400 транспортних і логістичних компаній. Основна мета діяльності Європлатформи полягає в просуванні та розширенні концепції створення господарських логістичних комплексів на європейському просторі й по всьому світу, а також у становленні й розвитку взаємин з транспортно-логістичними системами інших країн і регіонів. Згідно Європейської асоціації вантажних сіл транспортно-логістичний центр являє собою діловий район, в якому всі операції з транспортування, логістичному обслуговування і обробці вантажопотоків, як на національному, так і на міжнародному рівні, здійснюються різними операторами [150].

Джерело: складено автором

Характеризуючи дані таблиці 1.5 необхідно відмітити, по-перше, інвестиційний капітал доповнюється банківським кредитом.* Чітко визначені функції компанії, що ініціює створення МГЛК – це розробка програми будівництва логістичного комплексу і документації, залучення інвесторів і фінансових коштів, купівля та освоєння земельних ділянок, нагляд за процесом будівництва МГЛК.

По-друге, створені МГЛК управляються через наглядові органи, які створюються різними компаніями – учасниками проекту: інвесторами та інвестиційними консорціумами, компаніями з розвитку, муніципалітетом, асоціаціями та спілками. Державний сектор бере участь як у фазі планування, так і у фазі реалізації інвестицій у створення МГЛК.**

Таким чином, заснована на німецькому досвіді загальна схема дій органів влади на передпроектному етапі реалізації програми створення МГЛК виглядає наступним чином. Федеральне Міністерство транспорту, на підставі аналізу картини вантажопотоків і розміщення продуктивних сил, визначає райони найвигіднішого розміщення МГЛК. Відповідні рекомендації направляються урядам земель. Якщо вони виявляли готовність брати участь у реалізації проекту, федеральний уряд надає «стартові» кошти у розмірі 10-15% вартості проектних робіт і підготовки території [59]. Уряд землі вступає в переговори з владою відповідного міста (або декількох міст, якщо регіон кращого розміщення терміналу був досить великий). Влада міста, готового реалізувати проект, отримує часткову субсидію з бюджету землі і, у свою чергу, вирішує питання викупу землі під МГЛК і надання пільг для підприємців, які бажають

* світова практика фінансування проектів МГЛК полягає в наступному: 40% - державний капітал, 60% - капітал приватних структур [155].

** доцільно зауважити, що такий організаційний підхід до розвитку МГЛК притаманний японській моделі корпоративного управління. Вона характеризується наявністю у проекті банку, який орієнтований на контроль за прийняттям інвестиційних рішень, та держави – яка є ключовим учасником проекту.

брати участь у проєкті.* Такий механізм співпраці держави, інвесторів, споживачів є, на нашу думку, самим оптимальним й ефективним. Він дає можливість всім учасникам створення МГЛК зосередитись на своїх функціональних обов'язках, маючи самого надійного гаранта бізнесу – Державу. Такий підхід до розвитку МГЛК, дає нам підстави зробити висновок, що німецька модель передбачає, в першу чергу, участь державного сектору, як у фазі планування так і у фазі реалізації проєктів розвитку МГЛК.**

5. Аналізуючи особливості розвитку МГЛК у світовому господарстві, особливу увагу ми приділили також Індії, яка, на нашу думку, стає перспективним ринком розвитку транспортно-логістичних послуг. Із інвестиціями у галузь в розмірі 1 трильйона доларів країна продовжує активно розвиватися, залучаючи спільні підприємства, гравців фондового ринку, міжнародних інвесторів, стратегічні інвестиції і навіть університети до розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. Транспортно-логістичні компанії інтенсивно будують МГЛК, інвестуючи в кожний проєкт приблизно 110 млн. доларів США, розвивають дорожню інфраструктуру, проводять модернізацію транспортної галузі [159].*

6. Під час нашого дослідження ми виявили цікавий досвід Білорусії у розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів. Білоруси, будуючи МГЛК, застосовують всі економіко-організаційні методи, притаманні

* тут варто відмітити, що діяльністю, безпосередньо пов'язаною з логістикою, у Німеччині зайнято близько 4,5 млн. людей [59].

** зразково-показовим прикладом такої співпраці можна вважати МГЛК в Бремені, введений в експлуатацію у 1985р. Це пілотний об'єкт із серії МГЛК в рамках державної програми розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. Тому, планування, проєктування, а також відпрацювання правового та економічного механізмів створення цього МГЛК тривали більше 10 років [253].

* як свідчить досвід, у будівництво одного МГЛК, площею 100 тис. м², необхідно інвестувати приблизно 70 млн. доларів США. Відповідно, індійські проєкти є великими й масштабними і відповідають світовим тенденціям розвитку МГЛК. Особливістю індійського досвіду, виявленого в процесі дослідження, є залучення приватних компаній на фондовому ринку. У 2009 році із ними було укладено 11 угод, на загальну суму 215 мільйонів доларів. За словами Рохіт Мадана «транспортно-логістична інфраструктура – це перспективний сектор для компаній прямих інвестицій. Він пропонує стабільні фінансові надходження, які безпосередньо пов'язані з економічним зростанням. Поряд з хорошими макропоказниками існує величезна кількість передумов для успішного розвитку сектора через удосконалення і зміцнення інфраструктури, що забезпечує його привабливість для інвесторів» [59].

цьому бізнесові: створюють мережі МГЛК як у своїй країні, так і за кордоном; інвестують свої кошти й активно залучають іноземні інвестиції.**

Таким чином, проаналізувавши особливості розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів у світовому господарстві, ми зробили наступні висновки.

По-перше, процеси інтеграції континентальних транспортних комунікацій стимулювали проект створення єдиної світової транспортно-логістичної системи, де на передові позиції висунулась Євро-Азіатська світова транспортно-логістична система. Це сприяє розвитку економік країн Європи і Азії, ефективній міжнародній співпраці товаровиробників. Єдина світова транспортно-логістична система, на нашу думку, дозволить їм пришвидшити перевезення своїх товарів, що неминуче відобразиться на собівартості й підвищить їх конкурентно-спроможність.

По-друге, сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичного обслуговування визначають основні принципи функціонування МГЛК – комплексний розвиток інфраструктури, спільне використання телекомунікаційних мереж і систем електронного документообігу, узгодження економічних інтересів перевізників та логістичних посередників.

По-третє, у більшості країн світу будівництво МГЛК має підтримку уряду і відбувається з посиланням на урядові плани, спрямовані на розвиток окремих регіонів. У багатьох випадках ініціатором будівництва МГЛК є громадський сектор, який, створивши акціонерну спілку, розробляє проекти розвитку МГЛК спільно з локальним і регіональним самоуправлінням.

По-четверте, світовий ринок транспортно-логістичних послуг проходить через процес фундаментальних змін. Вони спричиняють кардинальний вплив на роль і масштаби діяльності транспортно-логістичних компаній та структуру їх взаємовідносин. Відбуваються процеси злиття та поглинання, зміна, вдосконалення та розширення профільної діяльності. Тут варто зауважити –

** ЗАТ «Белруснефтегаз» має намір інвестувати 1,5 млрд. рублів у будівництво міжнародних господарських логістичного комплексів класу «А» в Росії, залучивши для цього кошти з Антикризисового фонду ЄврАзЕС [60].

наші дослідження показали, що всі ці процеси позитивно впливають на розвиток МГЛК у світі.

По-п'яте, було досліджено, що створювані у світі МГЛК мають схожі функціональні характеристики: місця розташування – у межах МТК, в місцях найбільшого накопичення товароруху, будівництво об'єктів потребує великого фінансування, має довгий термін окупності.

По-шосте, виявлені ключові чинники успішного функціонування об'єктів, що підтвердили необхідність інноваційної направленості розвитку МГЛК. Оскільки, на сучасному етапі міжнародних торговельних відносин, учасники ЗЕД потребують якісного оснащення МГЛК, їх максимальної функціональності.

Отже, усі виявлені особливості створення міжнародних господарських логістичних комплексів у світовому господарстві, сприяють їх глобальному розвитку та ефективній співпраці із учасниками зовнішньоекономічної діяльності. Разом з тим, доцільно зосередити увагу на особливостях розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні.

1.3. Передумови формування міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні

Розвиток МГЛК є важливим чинником соціально-економічного зростання України. Їх функціонування забезпечить єдність економічного простору країни, вдосконалення міжрегіональних і міжнародних транспортно-економічних зв'язків, раціоналізацію розміщення продуктивних сил, підвищення ефективності використання природних ресурсів і соціально-економічного потенціалу країни, розвиток підприємництва і розширення міжнародної співпраці, входження України у світову економіку як рівноправного партнера. Розвиток МГЛК передбачає подальшу їх інтеграцією, через вітчизняну мережу міжнародних транспортних коридорів, у світову транспортно-логістичну систему.

Цьому повинно сприяти гео економічне положення нашої країни, територією якої завжди проходили торгові шляхи, які завжди мали трансконтинентальний характер. Саме в ті часи, коли вони, проходячи по території України, інтенсивно працювали, наша країна розвивалась і набувала високого економічного розвитку, часто випереджаючи інші країни.

Необхідно визначити, що сьогодні ступінь використання транспортної інфраструктури України достатньо низький. Це добре помітно на прикладі вертикальної складової «великого хреста», якою є історична транспортна артерія Дніпро, яка зараз майже завмерла. Горизонтальна складова «великого хреста» йде із Європи через Україну та Росію, у східному напрямку до Японії, Китаю та країн Південно-Східної Азії, які мають великі темпи економічного зростання.*

* у X-XIII століттях торгівля Київської Русі у південному напрямку здійснювалась по торговому шляху «із Грек», що був прокладений слов'янами. Торговельні зв'язки Києва з Кавказом здійснювались за допомогою цього ж Грецького шляху, нижній відрізок якого від гирла Дніпра проходив через Крим і Тамань на Північний Кавказ. Найбільш налагодженим і жвавим торговим шляхом, по якому відбувалась торгівля Русі з країнами Центральної і Західної Європи був путь Київ-Галич-Прага-Регенсбург. З Південно-Східною Прибалтикою Київська Русь була зв'язана древнім Дніпро-Прип'ятсько-Німанським торговельним шляхом [138, с.145].

Сьогодні першочерговим геополітичним і соціально-економічним значенням для України, на нашу думку, має стати завершення формування єдиної транспортно-логістичної системи, здатної забезпечити надійні транспортно-економічні зв'язки між усіма регіонами країни, приток працездатного населення й інвестицій, підйом економіки і збільшення валового національного продукту, розвиток транзитного потенціалу, підвищення рівня життя та добробуту населення країни. В умовах глобалізації, інтеграція транспортно-логістичних систем окремих держав у світову, сприяє інтенсивному процесу розвитку МГЛК, що забезпечує прискорене пересування великих вантажопотоків між різними країнами і континентами через мережу МТК. У 1996 році Концепцією створення в Україні міжнародних транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи запропоновано створити 46 логістичних комплексів і спеціалізувати їх по трьох категоріях: 9 прикордонних, 16 сухопутних і 21 водний [90] (Додаток А.2). Доцільність створення в Україні мережі МГЛК, з визначенням зони обслуговування кожного опорного вузла, обумовлена сучасними тенденціями розвитку міжнародних транспортних коридорів, які розглядають науковці різних країн.

Проаналізувавши праці Р.В. Кашбразієва [77], В.І. Сергеева [220], Т.А. Прокоф'євої [194], М.О. Довби [48], О.І. Никифорок [144], Р.Р. Ларіної [103], ми дійшли висновку, що основоположними елементами логістичної інфраструктури міжнародних транспортних коридорів є міжнародні господарські логістичні комплекси, що функціонують, як правило, на комерційній корпоративній основі, забезпечуючи скоординовану взаємодію всіх видів транспорту і всіх видів транспортно-логістичного процесу, які розглядаються як стратегічні точки зростання економіки країни.*

Розвиток міждержавної та міжконтинентальної транспортно-комунікаційної системи, виключно сприятливе географічне положення

* питанням формування в Україні транспортно-логістичної мережі на основі мультимодальних транспортно-логістичних центрів ще присвячені праці Ларіної Р.Р. [104], Леонтьєва Р.Г. [108], Прокоф'євої Т.А., Лопаткіна О.М. [194].

України, наявність розвинутої транспортної інфраструктури дозволяють нашій країні внести в рішення проблеми формування інтегрованої системи глобальних міжнародних транспортних коридорів вельми істотний внесок, виступаючи на ринку транспортно-логістичних послуг як рівноправний партнер. Метою формування і розвитку транспортно-логістичної інфраструктури на території України є забезпечення умов для підвищення надійності та ефективності українських зовнішньоторговельних перевезень, залучення додаткових транзитних товаропотоків на транспортно-логістичні комунікації країни, залучення вітчизняних та іноземних інвестицій, створення умов для прискорення розвитку окремих регіонів країни, інтеграція українського транспортно-логістичного комплексу в європейську й світову транспортні системи.

Одним з основних напрямів сучасної європейської транспортної політики, на думку Никифорок О.І., є перехід до транспортно-термінальних систем вантажних перевезень, що дозволяють удосконалювати організацію перевезень, забезпечувати комплексне обслуговування споживачів транспортних послуг, створювати умови для розвитку комбінованого транспорту, знижувати екологічне навантаження на навколишнє середовище [144, с. 10-11]. Таким чином, до ключових завдань, що формують стратегію розвитку транспортно-логістичної системи України та входження її до міжнародних транспортних коридорів, можна віднести, по-перше, доведення механізмів переміщення вантажів та пасажирів по сухопутних транспортних мережах, до європейських стандартів. По-друге, вдосконалення механізмів обробки вантажопотоків, які рухаються по МТК, для чого необхідно розбудувати сучасну мережу міжнародних господарських логістичних комплексів регіонального рівня. По-третє, зниження часу виконання контролю та наглядових функцій до рівня, який відповідає мінімуму втрат прибутку транспортом та вантажовласниками.

Узагальнення матеріалів теоретичних і експериментальних досліджень вітчизняних фахівців, а також системний аналіз еволюції логістики у світі, дозволили виділити об'єктивні передумови необхідності розвитку МГЛК в

Україні. Це дає нам підстави згрупувати їх в комплексні фактори, до основних із яких, на нашу думку, відносяться: макроекономічні, організаційно-економічні, технологічні, інформаційні, споживчого ринку, інституційні. Схему системного взаємозв'язку факторів, що визначають передумови формування МГЛК наведено на рис.1.6.

Виділення зазначених факторів є певною мірою умовним, оскільки всі вони перебувають у діалектичній єдності й системному взаємозв'язку. Тим не менш декомпозиція передумов, відповідних комплексних факторів, дозволяє встановити пріоритети, цілі і завдання розвитку МГЛК, їх функції на етапі економічних реформ в Україні. Одним із основних факторів, на нашу думку, що обумовлюють необхідність створення МГЛК в нашій країні, є кардинальні зміни у сфері власності, а також потоки товароруху, що відбуваються в основному стихійно і не врегульовані належним чином державою.

Варто зауважити, що останнім часом спостерігаються зміни складової структури витрат товаровиробників, все більша частка яких приходить, в основному, не на власне виробництво товарної продукції, а на витрати у сфері транспортування, зберігання, постачання і збуту. Різко зріс час процесу дистрибуції товарних потоків до кінцевих споживачів. Сфера обігу все більшою мірою визначає основні орієнтири виробництва стосовно маркетингових та логістичних стратегій товаровиробників. Найважливішими напрямками перетворення сфери обігу в розрізі синтезу макрологістичних систем, на наш погляд є, по-перше, розробка механізму політичної, організаційно-економічної підтримки, правового захисту, гарантійного страхового, інформаційного забезпечення та стимулювання розвитку транспортно-логістичної системи України. По-друге, координація та оптимізація взаємодії зв'язків між матеріальними, фінансовими й інформаційними потоками логістичних систем. По-третє, формування сучасної інфраструктури товарних ринків. По-четверте, розвиток системи оптової торгівлі.

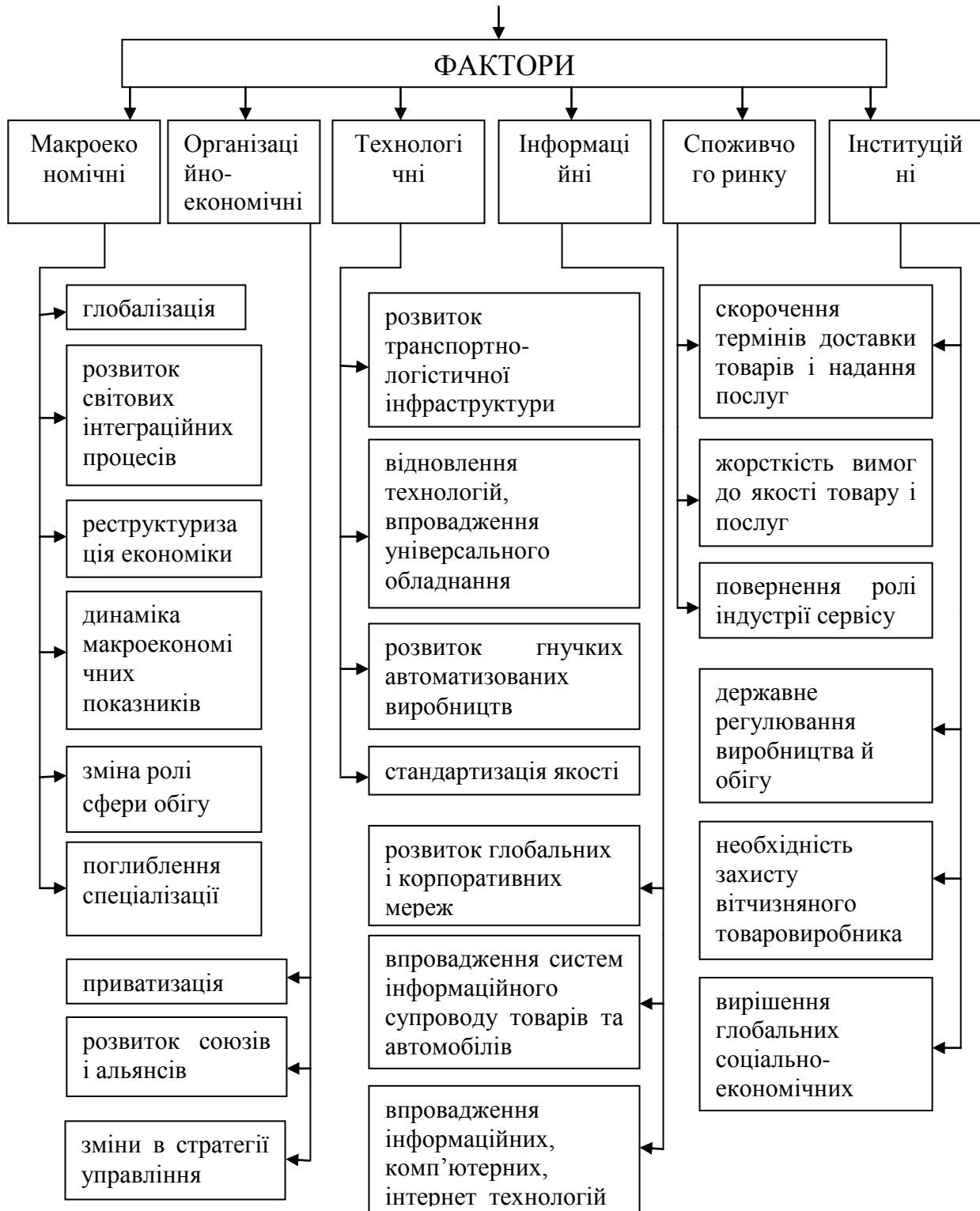


Рис. 1.6. Схема системного взаємозв'язку факторів, що визначають передумови розвитку МГЛК в Україні

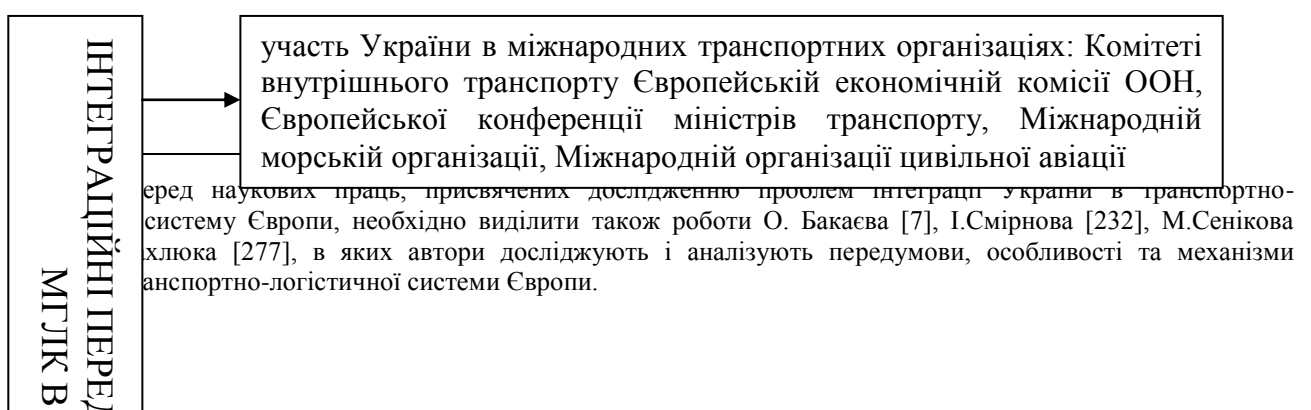
Джерело: розроблено автором

Особливості розвитку логістики та побудова логістичних систем в нашій країні багато в чому будуть визначатися інституціональним чинником,

який полягає в необхідності державного регулювання цих процесів, включаючи податкове та митне регулювання. Важливість цього чинника для синтезу макрологістичних систем визначається програмними завданнями соціально-економічного розвитку адміністративно-територіальних об'єктів, політичними, екологічними, військовими, національними, соціальними та іншими цілями.

Високий рівень монополізму в економіці України, необхідність протекціоністської політики і захисту вітчизняних товаровиробників, торгових, транспортних і експедиторських фірм-посередників, проведення єдиної фінансової, тарифної, податкової, митної політики, завдання ліцензування та сертифікації логістичних фірм вимагають державного регулювання як на федеральному, так і на місцевому, муніципальному рівнях. При цьому, створювані макрологістичні системи, завжди будуть важливим засобом реалізації міжнародних, федеральних і регіональних цільових програм. Резюмуючи вищевикладені передумови, вочевидь можна зауважити, що висока ресурсна та енергетична незалежність нашої країни, потужний науково-технічний потенціал, наявність геополітичних переваг в системі міжнародних господарських зв'язків можуть і повинні бути більш ефективно використані, у тому числі за рахунок формування макрологістичних систем різних типів і моделей.

Таким чином, розвиток транспортно-логістичної системи країни повинен сприяти основному пріоритетному напрямку розвитку України – курсу на євроінтеграцію.* Складовою частиною даного питання є співпраця уряду України із міжнародними транспортно-логістичними компаніями, та участь в міжнародних проектах розвитку МГЛК. Інтеграційні передумови створення МГЛК в Україні наведені на рис. 1.7.



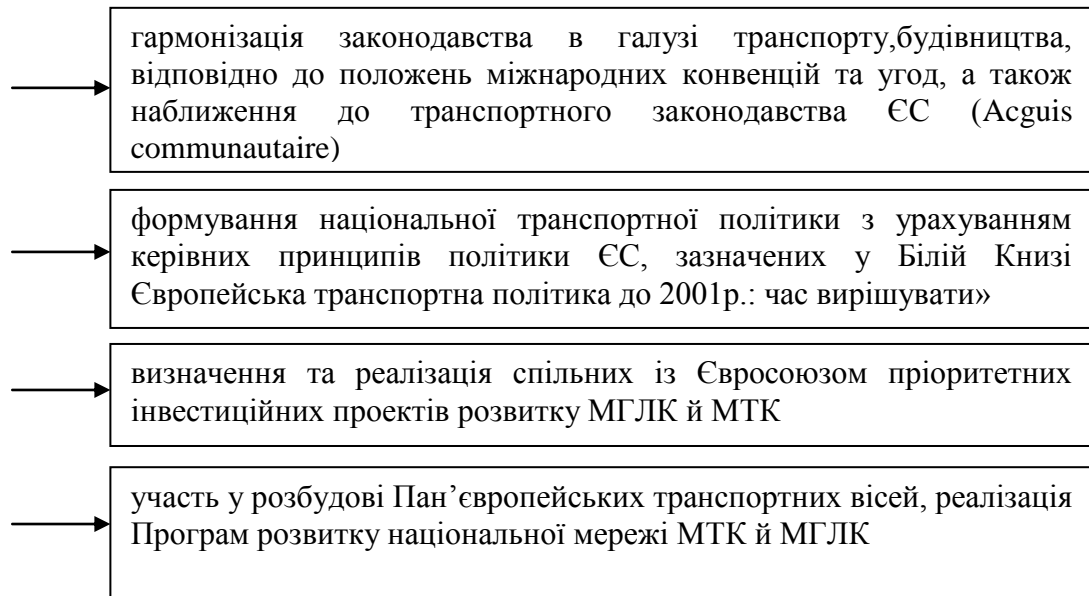


Рис. 1.7. Інтеграційні передумови створення МГЛК в Україні

Джерело: складено автором

Характеризуючи наведені дані, необхідно зазначити, що курс на європейську інтеграцію, на нашу думку, вимагає відповідної гармонізації транспортної політики з ЄС. Для цього необхідно, по-перше, приймати активну участь у всіх заходах під егідою світових транспортних організацій. Це дасть можливість володіти нагальними аспектами розвитку світової ТЛС на міждержавному рівні. По-друге, розробити технічні регламенти для транспорту, змінивши вимоги його технічних характеристик; створити умови для виробництва бензину Євро-5, дизельного палива європейського стандарту (воно не повинно зимою замерзати). По-третє, гармонізувати законодавство в транспортній галузі й сфері послуг. Це дасть можливість нашим учасникам ЗЕД надавати якісні послуги використовуючи розвинену інфраструктуру. По-четверте, приймати активну участь у світових економічних форумах. Це сприяє залученню інвестицій в економіку країни, що є однією із умов ефективного розвитку МГЛК в Україні.

Виходячи із зазначеного, вважаємо за доцільне виділити найбільш привабливі проекти розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в

Україні. По-перше, модернізація автомобільних доріг Київ – Чоп, Київ – Луганськ, Київ – Ковель – Ягодин, Львів – Кіровоград – Сімферополь, Харків – Сімферополь – Севастополь, доведення до рівня європейського автобану автомобільної дороги Одеса – Київ – Чернігів – Нові Яриловичі.* Це дасть можливість суттєво скоротити терміни руху автотранспорту, стимулює розвиток придорожньої інфраструктури, і саме головне та актуальне для нас – модернізація автошляхів дозволить збільшити транзитний потенціал України, що, в свою чергу, стимулює розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів. По-друге, будівництво та реконструкція контейнерних терміналів у морських портах Іллічівськ, Рені, Одеса, Херсон, Миколаїв, Брянськ. По-третє, будівництво нових міжнародних господарських логістичних комплексів на прикордонній території, які можна назвати «вхідні» МГЛК, оскільки, на нашу думку, вони мають бути розташовані біля митних переходів на основних міжнародних транспортних коридорах, які проходять по Україні. Таке розташування МГЛК дасть можливість міжнародним транспортно-логістичним компаніям проводити митне очищення свого товару безпосередньо при в'їзді на митну територію України, що сприятиме входженню нашої країни в єдину міжнародну транспортно-логістичну систему.

Це дозволить таким великим міжнародним логістичним операторам як DHL, Raben, FM Logistics повноцінно вийти на український ринок розвитку МГЛК. Проте, варто зазначити, що увага нашої держави до створення національно-логістичної системи значно менша, ніж у світі. На сьогодні можна констатувати лише окремі спроби створення невеликих в національних та

* варто зауважити, що 10 жовтня 2012 року Уряд прийняв розпорядження № 770-р «Про затвердження проекту капітального ремонту автомобільної дороги М-07 Київ — Ковель — Ягодин на ділянці км 30 + 600 — км 64 + 000 в межах Київської області». Цей документ розроблено за ініціативою Державного агентства автомобільних доріг України відповідно до вимог постанови Кабінету Міністрів України від 11.05. 2011 року № 560 «Про Порядок затвердження проектів будівництва і проведення їх експертизи та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України». Мета вищезгаданого нормативно-правового акта – правове, технічне та фінансове забезпечення капітального ремонту автомобільної дороги Київ — Ковель — Ягодин на ділянці км 30 + 600 — км 64 + 000. Прийняття розпорядження «Про затвердження проекту капітального ремонту автомобільної дороги М-07 Київ — Ковель — Ягодин на ділянці км 30 + 600 — км 64 + 000 в межах Київської області» сприятиме забезпеченню цільового та ефективного використання кредитних коштів, дасть змогу поліпшити транспортні показники дороги, в тому числі на підходах до м. Києва, ефективно використовувати транспортний потенціал України для розвитку економіки держави [160].

міжнародних масштабах МГЛК, і то, за рахунок приватних іноземних інвестицій.

У процесі свого дослідження ми проаналізували також фактори впливу на розвиток МГЛК в регіонах України. Нами було виявлено ряд існуючих проблем, які суттєво впливають на розвиток транспортно-логістичної інфраструктури нашої країни, та які необхідно подолати економіці України. Основний їх перелік наведений на рис. 1.8.



Рис. 1.8. Основні проблеми розвитку МГЛК в Україні

Джерело: складено автором

Характеризуючи проблематику розвитку МГЛК необхідно відмітити.

По-перше, слабку інфраструктуру. На сьогодні транспортно-логістичні, дистриб'юторські компанії скаржаться на недостатню інтеграцію логістичних комплексів у транспортну мережу. За винятком основних економічних центрів країни – Києва, Одеси, Донецька, Львова, сектор логістики на сьогодні

достатньо низької якості і неефективний, більша частина складських об'єктів не застосовують сучасні технологічні системи.

По-друге, високі транспортні витрати, які при транспортуванні окремих товарів по Україні можуть складати до 50 відсотків від вартості самого товару. Витрати на логістичну обробку оцінюються в два-три рази вище, за аналогічні витрати у Європі [83].

По-третє, неефективне регулювання державою ринку транспортно-логістичних послуг. Немає узгодженої взаємодії між органами державної влади на національному, регіональному та місцевому рівнях, тому умови перевезень часто відрізняються від міста до міста, перешкоджаючи створенню єдиної транспортно-логістичної мережі.

По-четверте, бюрократія і корупція провладних структур. Отримання погоджень і дозвільних документів на будівництво логістичного комплексу досі сильно залежить від сили контактів в рядах української бюрократії.*

По-п'яте, низький рівень логістичної підготовки спеціалістів. Особливо це видно на вищому управлінському рівні компаній, де не хватає фахівців-практиків. На нашу думку, багато спеціалістів не реалізують кращі методики в сучасній логістиці і не зацікавлені у впровадженні передових технологій, або методах гнучкого управління.

По-шосте, регіональні диспропорції. Українська економіка характеризується великою різницею в рівні економічної активності та розвитку, що впливає на ефективність перевезень. З глобального погляду ці диспропорції існують також між Україною та рештою світу, що призводить до труднощів при інтеграції до єдиної транспортної мережі.

Варто окремо виділити кілька проблем, вирішення яких, на нашу думку, є можливим лише на рівні держави. До таких можна віднести розробку Генеральної програми розвитку національної транспортно-логістичної системи

* тут варто зауважити, що за рівнем корупції Україна опинилась у 2011р. на 152 місці серед усіх країн світу [154] (Джерело: ДПСУ) (Додаток А.3).

Також варто додати, що за даними ДПСУ рівень тіньової економіки в Україні становить 350 млрд. грн. (Додаток А.4).

з урахуванням комплексу економічних, транспортних, екологічних та соціальних чинників, вдосконалення методичного забезпечення. При цьому, слід удосконалювати і контролювати виконання норм і правил устаткування та експлуатації МГЛК.

Також потрібно зазначити, що розвиток ефективної національної системи зумовлює ряд таких макроефектів як, по-перше, зниження частки сукупних народногосподарських витрат на просування вантажів і товарів у структурі валового внутрішнього продукту, чому сприяє продумана система постачання товарів у регіони. По-друге, зниження рівня інфляції за рахунок зниження транспортно-логістичних витрат. По-третє, підвищення інвестиційної привабливості проектів по розміщенню виробництва. Таким чином, ми вважаємо, що створення національної транспортно-логістичної системи дозволяє підвищити конкурентоспроможність економіки за рахунок комплексної логістики постачання основних центрів виробництва, оптимізації складських запасів і вивільнення «заморожених» фінансових ресурсів у виробників, комплексної логістики розподілу товарів від центрів виробництва до центрів споживання.

Необхідно відмітити і позитивні фактори впливу на розвиток транспортно-логістичної інфраструктури України, які були виявлені в процесі дослідження. По-перше, розвиток транспортної інфраструктури. Перш за все – автомобільних доріг, поєднання державних капітальних вкладень та приватного капіталу вітчизняних та іноземних інвесторів. По-друге, технічна та технологічна модернізація транспорту, направлена на побудову транспортної системи європейського рівня та створення сприятливих умов для залучення інвестицій в у цю галузь. По-третє, гармонізація законодавства в галузі транспорту відповідно до положень міжнародних конвенцій та угод, а також наближення до транспортного законодавства ЄС (*Acquis communautaire*) [159]. По-четверте, активна участь держави у розбудові Пан'європейських транспортних вісей та реалізації Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів. По-п'яте, сумісний із Євросоюзом

розвиток прикордонних пунктів Чоп, Ягодин, із Білорусією – Нових Яриловичів. По-шосте, підтримка урядом сучасних освітніх програм у вищих навчальних закладах, які поступово впроваджуються у навчальний процес. Це дозволить, з часом, підготувати висококваліфікованих спеціалістів у транспортній та будівельній галузях, логістиці, менеджерів-управлінців.

Ще одним фактором розвитку транспортно-логістичної інфраструктури найближчого періоду, на наш погляд, має стати забезпечення засобами транспортно-дорожнього комплексу стабільного економічного зростання країни та її регіонів. З цього приводу, фахівцями Національної академії наук України проводився комплексний аналіз транспортних вузлів та оцінка пріоритетності розвитку МГЛК шляхом бального аналізу [134].

Очевидним лідером виявився Київський регіон, на базі якого необхідно створити 5 міжнародних господарських логістичних комплексів, оскільки, у Києві сходяться пан'європейський коридор №9 з відгалуженням на Мінськ та МТК №3, проходження яких через Київський регіон стимулює нарощування обсягів транспортних перевезень [165].* Розвиток Київського транспортного вузла, в поєднанні з використанням соціально-економічного потенціалу міста і України загалом, зумовить значне розширення ділових, комерційних та туристичних перевезень, підвищення частки пасажирських і вантажних транзитних потоків.**

Стратегічними напрямками розвитку транспортно-логістичної інфраструктури столиці, на нашу думку, має стати, по-перше, перехід від транзитних вантажних залізничних магістралей, в межах міської забудови, до вивантаження товару на МГЛК розташованих за межами міської зони. По-друге, перехід від суміщення транзитних і міських автотранспортних потоків на вулично-шляховій мережі Києва до створення системи обхідних магістралей за

* тут варто зауважити, що Київ є одним із головних економічних регіонів України, при цьому, маючи сьогодні відставання ВВП у 110 разів від лідера рейтингу розвитку – Токіо. Київ до 2025р., за прогнозами McKinsey Global Institute, зменшить його до 30 разів [156]. (Показники ВВП 25 міст-лідерів світу приведені у додатку А.5).

** шведський економіст Г.Мюрдаль вважав, що «безперервний ріст в одному регіоні відбувається за рахунок інших регіонів», і лише за умови успішного державного і регіонального управління можливим є зближення рівнів розвитку регіонів держави» [345, с. 17].

напрямами міжнародних транспортних коридорів. По-третє, перехід від вибіркової реконструкції окремих, найбільш перевантажених елементів вулично-шляхової мережі до комплексної реконструкції та будівництва автомагістралей і транспортних вузлів різних рівнів. По-четверте, будівництво навколо Києва 5-6 колійної великої окружної автодороги, з дотриманням європейських стандартів якості, належною інфраструктурою. В місцях її перетину із міжнародними транспортними коридорами, на наш погляд, було б доцільним створити МГЛК. Таке їхнє розташування дозволить поєднати столицю із усіма регіонами, за рахунок скорочення проїзду через Київ великого вантажного автотранспорту позитивно впливати на вирішення екологічних проблем.

На території київського регіону МГЛК, переважно, будуються великими міжнародними логістичними компаніями такими, як «Оптима Фарм», «Биокон», «Фалби», «Raben», «ІСТ», «Комора-С», «Фордон», та використовуються виключно для власних потреб. Їх поточні потреби не дозволяють зменшити кількість площ, притому вони все частіше відмовляються від орендованих та будують власні МГЛК. За останні пару років МГЛК мають великі імпортери рибної продукції («Санта Бремор», «Аляска»). Зараз девелопери будують ряд об'єктів для продуктових мереж.* Динаміку їх росту в Києві ми привели на рис. 1.9.**

* об'єм орендованих приміщень по профілю діяльності орендарів у Київській області наведено у додатку А.6. Розподіл пропозиції по типу орендарів наведено у додатку А.7.
Джерело: складено автором за матеріалами [323;327].

** існуючий об'єм логістичних приміщень в Київській обл. з розбивкою по напрямках, станом на кінець 2011р. наведено у додатку А.8.

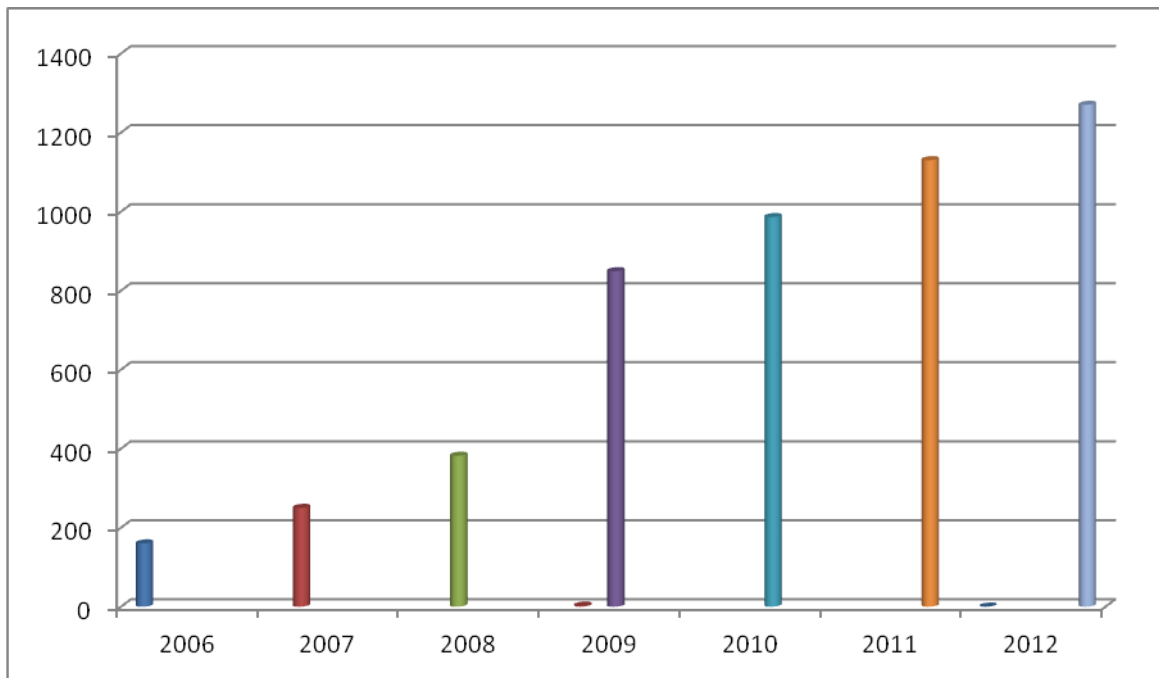


Рис.1.9. Динаміка росту складських площ Києва у 2006-2012 рр., тис. кв.

м.

Джерело: складено автором за матеріалами [323]

Характеризуючи наведені на рис.1.9 дані необхідно відмітити, що у період із 2006р. по 2012р. простежується позитивна динаміка розвитку складських площ, при падінні орендних ставок. Динаміка орендних ставок наведена на рис. 1.10.

Аналізуючи динаміку змін орендних ставок варто додати, що їх зростання спостерігалось до кінця 2008 р. Потім наступив спад, який затягнувся на три роки, і тільки у 2012 р. ми спостерігаємо поступове відновлення до кризисних орендних ставок. У кризисний період собівартість квадратного метра сухих складів не перевищує \$4 / кв. м., а холодильників – \$7-8 / кв. м., що дозволяє компаніям не тільки економити на зберіганні товарів, але і непогано заробляти, здаючи лишні площі стороннім компаніям [341].*

* максимальні базові ставки оренди: міжнародне порівняння, II кв. 2012р. приведено у додатку А.9.
Джерело: складено автором за матеріалами [341].

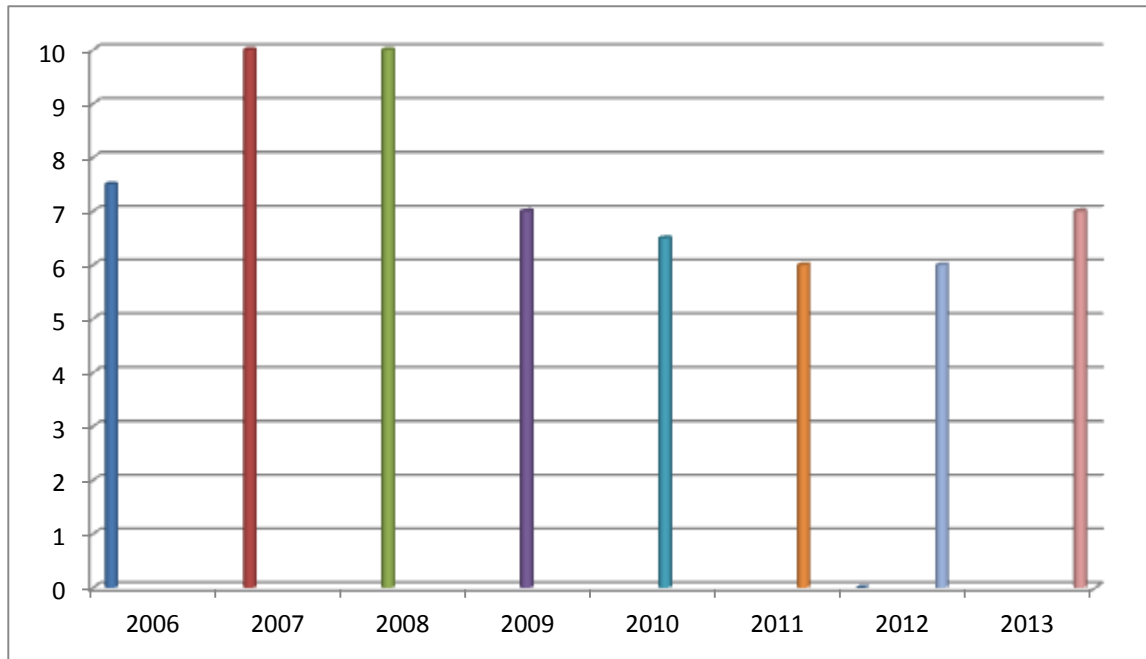


Рис.1.10. Орендні ставки складських площ в Україні у 2006-2012 рр.
(2013р. – прогноз), \$ / кв. м.

Джерело: складено автором за матеріалами [327]

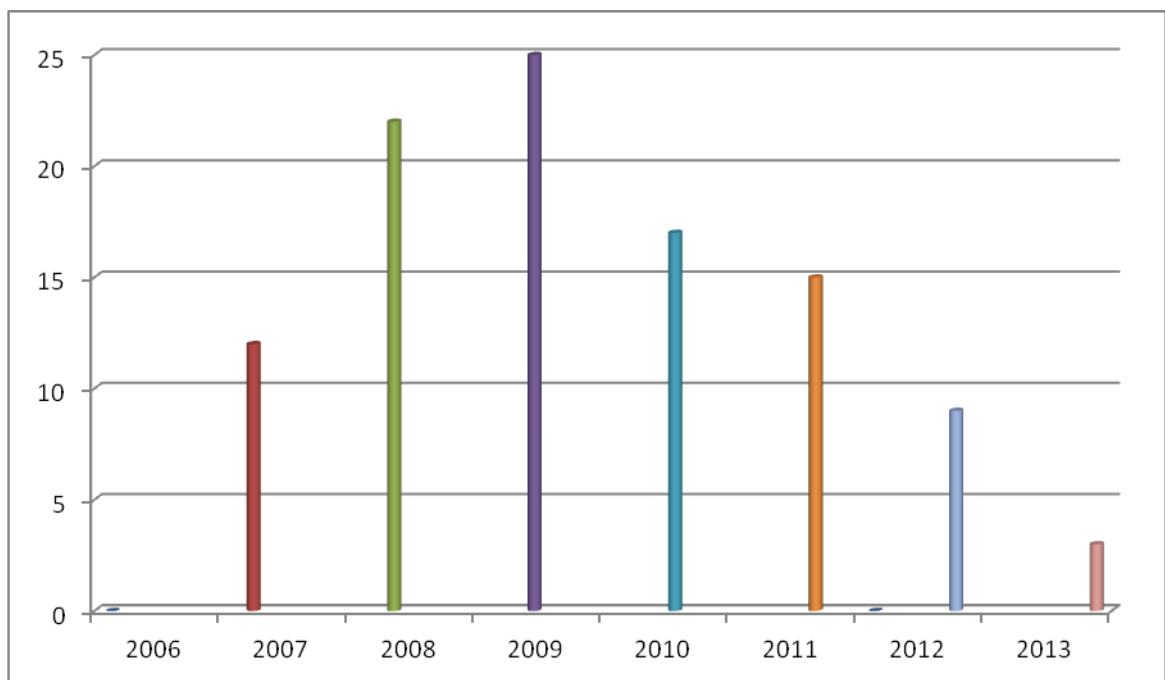


Рис. 1.11. Вакантність складських площ у Києві, 2006-2012 рр., (2013 р. – прогноз), %

Джерело: складено автором за матеріалами [323]

Характеризуючи динаміку вакантності складських площ необхідно зауважити, що процес заповнення ринку комерційної нерухомості продовжує

своє падіння. При зростаючій пропозиції попит різко падає. Це вказує те, що в Україні продовжується період світової економічної кризи. При можливості інвесторів вкладати кошти у розвиток МГЛК важко знайти їх потенційних споживачів, частина яких зберігає товари у вантажівках та продає їх «із коліс».

Варто також відмітити, що автомобільний транспорт є основним для обслуговування вказаних МГЛК, в окремих випадках додатково може використовуватися залізничний транспорт. Необхідним є формування МГЛК на базі київських аеропортів. Кожен великий аеропорт, на наш погляд, представляє інтерес для бізнесу, та може розглядатися як потенційна площадка для будівництва міжнародного господарського логістичного комплексу. Аеропорти, разом із ефективним МГЛК, при оптимізації митних процедур можуть бути рушійним чинником у процесі розвитку транзитного потенціалу нашої країни.

До другої групи регіонів з високими бальними оцінками було віднесено Одеську, Дніпропетровську, АР Крим і Донецьку області.* Досить вигідніше розташування на головних магістралях має Одеса. Місто розташоване на перетині важливих міжнародних шляхів з Європи до Азії, Центральної та Північної Європи на Близький Схід. Через Одесу проходить міжнародний транспортний коридор № 7 і 9, що пов'язує Фінляндію, Росію, Білорусь, Україну, Грецію. По Дунаю Одеський регіон пов'язаний з країнами Північної і Центральної Європи. Одеський морський торговий порт є найбільшим в Україні і транспортними лініями пов'язаний з більш ніж 600 портами ста країн світу [157]. Транспортна інфраструктура міста представлена також залізничним, автомобільним і авіаційним видами транспорту. В першу чергу, приваблива Одеса своїм вигідним географічним положенням. Краще місця для створення МГЛК і варто знайти, це розуміють всі учасники транспортно-логістичних ланцюжків.

* відповідно до теорії міської агломерації Х. Річардсона, основним фактором зростання є концентрація виробничої діяльності в містах, які є великими промисловими центрами. На думку вченого, регіональна агломераційна економіка відіграє ключову роль, стимулюючи технічний прогрес і зростання продуктивності праці, надаючи сильний вплив на процеси розміщення підприємств. Регіональне зростання ґрунтується на внутрішніх немобільних (природних) ресурсах та залученні мобільних ресурсів з інших регіонів [352].

Крім того, потрібно зауважити, що по мірі росту й розвитку ринку товарів народного споживання, відбувається консолідація транспортно-логістичних компаній – великі і сильні компанії витісняють слабкі і дрібні, масштаби виробництва і торгівлі збільшуються, зростає потреба у великих і якісних складських площах, професійних транспортно-логістичних послугах. Як показали наші дослідження, в одеському регіоні передбачається створення МГЛК різної функціональності, які будуть виконувати функції «прикордонної» консолідації вантажних і пасажирських потоків – на базі морського торговельного порту Одеса і морського порту Рені, який є також прикордонним центром в межах МТК 7 [291].

Потенціал Одеси, на нашу думку, як промислового і торгового центру, стримується саме відсутністю розвиненої транспортно-логістичної інфраструктури. Досить сказати, що за різними оцінками, тільки для якісного розвитку бізнесу, пов'язаного з імпортом сантехніки, регіону необхідні складські площі, об'ємом до 120000 м² [60]. При цьому, варто зауважити, що імпорт сантехніки в регіоні практично не відповідає сучасним потребам, у зв'язку з чим, найпоширенішою формою роботи дистриб'юторів є торгівля «під замовлення».* Це один із прикладів, який характеризує стримування зростання галузі із-за відсутності сучасної інфраструктури зберігання товарів. Аналогічна ситуація склалася на ринку експорту сипучо-наливних вантажів, імпортованих будівельних матеріалів, побутових обігрівачів.**

Другими за обсягом попиту на якісні складські приміщення, на наш погляд, є оператори мережевого маркетингу. Це в першу чергу, компанія Amway і парфумерна мережева компанія Oriflame. Потреби тільки однієї Amway в Україні оцінюються на рівні 130-140 тис. м² [59]. Досить сказати, що

* у 2011р. український ринок сантехніки виріс на 10%, до 3,5 млрд. грн.. Динаміка ввезення імпортової сантехніки в Україну та країни-імпортери наведені у додатку А.10.

Джерело: дані експертів ринку.

** Динаміка ввезення імпортованих побутових обігрівачів в Україну, їх асортимент наведені у додатку А.11.

Джерело: дані експертів ринку.

стратегію експансії на Схід цього гіганта мережевого бізнесу стримує, не в останню чергу, відсутністю якісної інфраструктури зберігання товарів у країнах СНД. Найближчий «форпост» компанії – логістичні центри в Польщі та Угорщині не можуть забезпечити оперативне реагування на потреби зростаючої клієнтури в країнах СНД. Іноземні компанії, як правило, прагнуть працювати з одним логістичним оператором і висувають жорсткі вимоги до зберігання продукції [161].

В цілому ж, за різними оцінками, обсяг попиту на сучасні логістичні площі у мережевих операторів ринку становлять від 230 до 250 тис. м² [60]. Досить сказати, що при зовнішньому благополуччі такого ємного сегмента, як сегмент товарів групи FMCG, складів тривалого зберігання в Одесі у них немає.* Практично вся галузь користується не профільними складами, що змушує провідних операторів керувати процесом постачання «в ручному режимі». Особливістю попиту на місцевому ринку є той факт, що при крайньому дефіциті якісних складських площ, мало хто готовий вкладати гроші в довгострокові проекти з їх будівництва. Оператори налаштовані на інвестиції у вже створені об'єкти, що в цілому тільки погіршує ситуацію розвитку МГЛК в регіоні [165].**

Також варто відзначити, що сьогодні існує гостра потреба в складських приміщеннях для не розмитнених товарів, що безпосередньо залежить від зростання міжнародної торгівлі. У 1998 році вийшов указ Президента України про створення вільної економічної зони (ВЕЗ) у Ренійському морському торговому порту, що стало першим етапом формування міжнародної економічної зони «Рені-Гарац-Джурджулешти» [160].

* товари повсякденного попиту, FMCG (англ. Fast Moving Consumer Goods) - продукти, які стоять відносно дешево і швидко продаються [59]. Хоча відносний прибуток від продажу таких товарів зазвичай низький, вони продаються у великих кількостях, тому загальний прибуток може бути високий. Для цього ринку характерні високий рівень конкуренції, сезонність продажу для окремих категорій продуктів, а також постійна поява нових марок і видів товарів.

** відношення українських та іноземних девелоперів нових складських об'єктів наведено у додатку А.12.

Джерело: [323]

Район Ренійського морського торгового порту представляє для України особливий інтерес за своїм геополітичним розташуванням – як південний прикордонний транспортний вузол країни, він вирізняється перспективністю транспортних зв'язків. Сьогодні він має прямий зв'язок із 14-ма європейськими країнами, список яких може розширитись за межі Європи завдяки виходу до Чорного моря, а також інших водних акваторій. Ці обставини дають можливість проводити модернізації інфраструктури порту [165].*

Важливим транспортно-логістичним центром на західному кордоні України також може стати Закарпатський транспортний вузол.** Закарпатська область України, Сату-Марський повіт Румунії, область Саболт-Сатмар-Берег Угорщини являються межуючими прикордонними регіонами, які відіграють вагомую роль у поглибленні інтеграційних процесів трьох держав. Геостратегічні вигоди цих прикордонних областей необхідно максимально задіяти для інтенсифікації України, Румунії та Угорщини в процесах загальноєвропейської інтеграції, реалізації європейського вектору української, румунської та угорської зовнішньої політики, мінімізації можливих негативних наслідків нашого партнерства, розширення Європейського Союзу на Схід та реалізації спільних зусиль із зменшенням загрози виникнення нових розподільчих ліній у Європі на зовнішніх східних кордонах ЄС. Однією із форм організації міждержавного транскордонного співробітництва є єврорегіони – об'єднання прикордонних областей різних країн з метою інтенсифікації міждержавних зв'язків*. На західному кордоні України був створений єврорегіон «Карпати». Угода щодо його утворення була підписана 14 жовтня 1993р. між Україною та

* тут потрібно зауважити, що основною номенклатурою вантажів, які перевалюються в морському порту Рені є нафта і нафтопродукти, зернові, кокс [152].

** як з'ясувалось в процесі дослідження, на базі Закарпатського транспортного вузла вже зараз можна реалізувати привабливий інвестиційний проект по створенню першого на західному кордоні України міжнародного господарського логістичного комплексу в м. Чоп, у межах МТК №5 Трієст-Любляна-Будапешт-Чоп-Львів. Як відомо, у Чопі, Львові збігаються коридори №3 та №5 .

* Єврорегіони є прикладом вільних економічних зон, розвиток яких є важливим напрямком покращення інвестиційного клімату країни, засобом залучення інвестицій у ті регіони, які опинились у несприятливих соціально-економічних умовах. Варто відмітити, що економічний ефект від функціонування ВЕЗ проявляється через 3-5 років [150].

Угорщиною. У 1999 році до Угоди приєднались Румунія і Словаччина [160]. Через залізничні переходи на кордоні між Україною та Угорщиною відбувається перевезення вантажів та пасажирів як у прямому сполученні, так і транзитом.** Країни призначення вантажів та пасажирів через Чоп-Захонь та Батєво-Єперешке наведені у таблиці 1.6.

Таблиця 1.6.

Країни кінцевого призначення вантажів та пасажирів, що рухаються через кордон між Україною та Угорщиною

№ п/п	Назва прикордонного переходу	Країна призначення
1	Чоп-Захонь	Угорщина, Німеччина, Австрія, Італія, Франція, Швейцарія, Югославія
2	Батєво-Єперешке	Угорщина, Німеччина, Австрія, Італія, Югославія, Швейцарія, Франція

Джерело: складено автором за матеріалами [304]

Залізничний вузол Захонь – єдиний у своєму роді перевантажувальний центр у Східній Європі. На території більше 84 км² знаходяться перевантажувальні майданчики площею 10 км² та 70 км², також є можливість для перевалювання понад 1000 видів товарів із використанням комбінованого перевезення різними видами транспорту[60].***

Перевагами Захонсько-Чопського та Єперешке-Батєвського комплексів, на нашу думку, є те, що вони розташовані на кордоні, мають спорудження для перевалки залізничних вантажів та містять капіталовкладення, зроблені у минулому. Необхідним є поєднання розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів з ефективною мережею МГЛК. Ми вважаємо, що таке поєднання може реалізовуватись через інтеграційну політику входження

** Також варто відмітити, що уряд Угорщини надав особливого статусу регіону міста Захонь, що є важливою умовою швидкого та безперервного його розвитку [150].

*** комбіновані перевезення, на нашу думку, сприяють реанімуванню транспортної галузі. Вони можуть досягти подальшого розвитку підключаючись до міжнародних логістичних центрів, що вплине на збільшення обсягів вантажних перевезень, особливо у міжнародному напрямку.

України у світовий транспортний простір шляхом спільного використання об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури з сусідніми країнами.

Таким чином, ми можемо стверджувати, що подальша інтеграція транспортних мереж України у світову стримується через повільне вирішення питань уніфікації норм національного законодавства у сфері транспорту, узгодження його із загальноєвропейськими нормами міжнародного права і технічними стандартами. Основою для подальшої інтеграції транспорту України до світових транспортно-логістичних мереж є розробка концепцій спільного розвитку певних об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури в рамках програм добросусідства. Особливо важливим є взаємовигідне співробітництво і дотримання інтересів усіх учасників процесу переміщення вантажів, спрямованість на завершення формування єдиної транспортно-логістичної інфраструктури, здатної забезпечити надійні транспортно-економічні зв'язки між усіма регіонами країни, розвиток транзитного потенціалу з ефективним використання міжнародних транспортних коридорів, Також варто відмітити, що розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів стимулює соціально-економічну консолідацію будь-якого регіону нашої країни.

Отже, як показує світовий досвід, створення мережі міжнародних господарських логістичних комплексів, практично неможливе без підтримки держави, зокрема взаємодії з державними структурами, враховуючи митницю, організації партнерства з транспортно-логістичними компаніями та іншими учасниками, що забезпечують логістичні процеси. Розвиток мережі міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні має стати одним з пріоритетних у державній політиці на шляху її інтеграції в міжнародну транспортно-логістичну систему, що сприятиме виходу на новий рівень соціально-економічного розвитку, підвищенню ролі в процесах глобальної і регіональної інтеграції. Разом із тим, зважаючи на всі передумови створення міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні, доцільно

звернути увагу та проаналізувати механізми державного регулювання їх розвитку в нашій країні.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1

Дослідження передумов формування, економічного змісту, сутнісних рис процесу розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів в умовах глобалізації, особливостей діалектичного взаємозв'язку даного явища з категоріями міжнародної економіки, визначення його ролі у розвитку світового господарства та окремих країн дають нам підстави для наступних висновків.

1. На сучасному етапі проблематика розвитку світової транспортно-логістичної системи є актуальною. Збільшення руху товаропотоків між Азією й Україною, Україною та Європою змушують країни шукати шляхи вдосконалення доставки вантажів, розробляти дієві механізми пришвидшення їх руху. Цьому сприяє ефективна робота науковців. Їх дослідження спонукають логістичні та девелоперські компанії вдосконалювати процеси товароруху, створюючи транспортно-логістичну інфраструктуру, застосовувати новітні технології в процесі будівництва МГЛК, допомагають визначати найбільш привабливі регіони нашої країни для їх розвитку, а також тип і функціональне призначення майбутніх об'єктів. Розроблені освітні програми в галузі логістики, транспорту, управління, будівництва дозволяють готувати висококваліфіковані кадри, реалізація сучасних освітніх стандартів у вищій школі, які поступово починають впроваджуватись у навчальний процес, за підтримки уряду та інших органів виконавчої влади.

2. Інтеграція транспортно-логістичних систем ґрунтується на глобальній уніфікації і стандартизації модулів, що входять у склад транспортно-логістичної системи. Світовий ринок транспортно-логістичних послуг проходить через процес фундаментальних змін. Вони спричиняють кардинальний вплив на роль і масштаби діяльності транспортно-логістичних компаній та структуру їх взаємовідносин. Відбуваються процеси злиття та

поглинання, зміна, вдосконалення та розширення профільної діяльності компаній транспортно-логістичного ринку. Було також виявлено, що в більшості країн світу будівництво МГЛК має підтримку уряду і відбувається з посиленням на урядові плани, спрямовані на розвиток окремих регіонів. У багатьох випадках ініціатором будівництва МГЛК є громадський сектор, який, створивши акціонерну спілку, розробляє проекти розвитку МГЛК спільно з локальним і регіональним самоуправлінням.

3. Міжнародні господарські логістичні комплекси є великими об'єктами інфраструктури, в рамках якої здійснюється повний логістичний супровід перевізного процесу, враховуючи вибір транспортно-митної схеми з формуванням логістичних параметрів, підбір страхової компанії, експедиція відправки та доставки товару, забезпечення перевалки вантажу на державному кордоні. Розвиток МГЛК вимагає участі багатьох суб'єктів підприємницької діяльності. Тому їх ефективне функціонування може бути забезпечене лише за умови плідної співпраці з органами державної влади, міжнародними компаніями, орендарями, суб'єктами ЗЕД. До основних функцій МГЛК слід віднести створення об'єктів комерційної нерухомості; надання послуг зберігання та перевалки вантажів; проведення професійних тренінгів для персоналу, постійне підвищення кваліфікації співробітників компанії. Також необхідно відмітити запропоновану нами невластиву для МГЛК функцію учасника зовнішньоекономічної діяльності, яка сприяє підвищенню його конкурентоздатності на ринку транспортно-логістичних послуг.

4. Досліджуючи основні передумови розвитку мержі МГЛК в Україні, ми відмітили необхідність завершення формування єдиної транспортно-логістичної системи, здатної забезпечити надійні транспортно-економічні зв'язки між усіма регіонами країни, приток працездатного населення і інвестицій, підйом економіки і збільшення ВВП, розвиток транзитного потенціалу, підвищення рівня життя та добробуту населення країни. Для цього, на наш погляд, необхідно розробити дієву стратегію розвитку МГЛК в Україні. В ній необхідно чітко визначити регіони створення МГЛК, визначити їх

функціональність і залучити до будівництва вітчизняні підприємства. Потрібно, щоб працював синергетичний ефект: матеріали і обладнання повинні вироблятися на підприємствах нашої країни. Для забезпеченості всіх виробничих процесів потрібно заложити кошти в Державному бюджеті, це стане гарантією виробничим підприємствам і сприяє розвитку МГЛК. Необхідно також стимулювати розвиток вітчизняного високотехнологічного виробництва, яке буде спроможне забезпечити конкурентні переваги українським компаніям-виробникам будівельних матеріалів, технічного оснащення МГЛК. Для цього, на нашу думку, має ефективно працювати Державна програма пільг, згідно якої у 2011 р. на розвиток економіки країни було виділено 54 млрд. грн. [160]. Частина цих коштів, на наш погляд, було б доцільно спрямувати на розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні.

Результати, отримані при написанні даного розділу, викладені в публікаціях [308; 309], та доповідались на Всеукраїнській науково-практичній конференції «Інноваційні стратегії економіки регіонів» [306].

Розділ 2. МЕХАНІЗМ ФОРМУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ГОСПОДАРСЬКИХ ЛОГІСТИЧНИХ КОМПЛЕКСІВ В УКРАЇНІ

2.1. Державне регулювання інфраструктурного розвитку вітчизняної економіки

Сьогодні створення міжнародних господарських логістичних комплексів є однією з найважливіших складових розвитку світового господарства. Їх динамічне зростання означає не лише підвищення рівня економічного розвитку багатьох країн, покращення відносин між ними, а й необхідність спрямування все більших зусиль на забезпечення розвитку транспортно-логістичної системи, важливою складовою якої є МГЛК. В першу чергу, це передбачає цілеспрямовану та системну діяльність щодо створення МГЛК, залучення до міжнародної господарської діяльності якомога більшої кількості компаній та підприємців, ефективного використання транзитного потенціалу України. Як зазначалось вище, наша країна за своїм потенціалом має всі можливості побудувати ефективну транспортно-логістичну систему світового рівня, ставши при цьому надійним партнером на ринку транспортно-логістичних послуг. Розширення міжнародних зв'язків надає великі можливості для розвитку транзитного потенціалу нашої країни, залучення до світового транспортно-логістичного ринку послуг, передового досвіду управління МГЛК, використання інновацій у галузі будівництва.

З позиції суспільства та кожної окремої людини важливим є вигідне та ефективно для замовника переміщення засобів праці, будівельних матеріалів, сировини та інших вантажів, викликане технологічним поділом сфер матеріального виробництва та особистими потребами людей. Механізм формування МГЛК – це органічна сукупність політичних, економічних, організаційних, фінансових принципів, форм, методів, передумов формування МГЛК та забезпечення їх раціонального функціонування на території України в умовах глобалізації. У зв'язку з цим, головною задачею створення МГЛК в

рамках країни є ефективна взаємодія всіх зазначених механізмів, з урахуванням доцільності й перспектив розвитку національного господарства. Виконання цього завдання потребує передусім прийняття дієвих нормативно-законодавчих актів, єдиної Державної програми розвитку транспортно-логістичної системи України.

Слід відмітити, що ефективне функціонування МГЛК вимагає чіткої і визначеної нормативно-правової бази. На сучасному етапі значної уваги потребує уточнення і вдосконалення національної законодавчої бази, що регулює сферу розвитку й функціонування МГЛК, встановлення договірних відносин з країнами, які є перспективними для України в процесах інтеграції транспортно-логістичних систем, вивчення та впровадження практики створення нормативного обґрунтування транспортно-логістичних процесів, визначення єдиного понятійного трактування МГЛК, організаційних засад функціонування кращих світових транспортно-логістичних систем, прогресивного досвіду державного регулювання та стимулювання транспортної та будівельної галузей.

Зауважимо, що договірно-правова база є одним із чинників зміцнення ролі України на світовому ринку транспортно-логістичних послуг, розвитку комерційної нерухомості. В цілому, нормативно-правове забезпечення, яке сприяє створенню МГЛК в Україні, на наш погляд, можна поділити на три групи наступних документів.*

1. Законодавчі акти, які регламентують правила вантажоперевезень у міжнародному сполученні, нормативно-законодавчі акти будівельної галузі, фінансової сфери [66; 67; 68; 69; 70; 71; 72].**
2. Угоди про інтеграцію національної транспортно-логістичної системи у світову, співпрацю із сусідніми країнами у питаннях створення МГЛК на прикордонних територіях, розвиток МТК, вдосконалення митних

* перелік законодавчих актів наведений у додатку Б.1.

** серед основних законодавчих актів варто виділити наступні: Закон України «Про інвестиційну діяльність» від 18.09.91р., Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004. - №1955-IV., Постанову Кабінету міністрів України «Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» від 20.03.1998р.

процедур [187; 188; 189; 190; 89; 192; 195].*

3. Документи, які регламентують співпрацю України з провідними міжнародними організаціями в транспортній сфері [193; 194; 258].**

Із законодавчих актів першої групи, найбільш значимими питаннями з точки зору впливу на розвиток МГЛК, слід вважати наступні:

- пріоритетні напрями державної політики в розвитку транспортно-логістичної інфраструктури;
- шляхи оптимізації функціонування українського транспортно-логістичного ринку;
- вибір та обґрунтування основних регіонів для створення МГЛК, які мають першочергове значення для соціально-економічного розвитку країни.

Ми вважаємо за доцільне окреслити характерні риси національного законодавства з вище названих питань. Так, серед основних напрямів державної політики з питань розвитку МГЛК в Україні, заслуговують на увагу наступні.

По-перше, удосконалення нормативно-правового забезпечення розвитку міжнародних транспортних коридорів, без яких неможливе ефективне функціонування МГЛК. Пріоритетне значення у вирішенні цього питання має прийняття низки законів, спрямованих на підтримку їх розвитку.

По-друге, забезпечення ефективного функціонування МГЛК в Україні як високоприбуткового бізнесу. Тут вирішальне значення має розробка чіткої схеми механізмів інвестування, амортизації основних фондів, оподаткування діяльності пов'язаної із наданням орендних послуг, визначення необхідності їх ліцензування й вартості дозвільних документів, умови отримання земельної ділянки під забудову, регіони створення МГЛК.

По-третє, спрощення митного, податкового та інших видів регулювання. Це дозволить ввозити в країну високотехнологічне обладнання для будівництва

* варто виділити також Постанову Кабінету Міністрів України «Про запровадження системи обліку, аналізу та прогнозування транзитних вантажів» від 19.04.1999р. № 633.

** серед основних документів потрібно відмітити Указ Президента України «Про програму інтеграції України до Європейського Союзу» від 14.09.2000р. № 1072/2000.

МГЛК. Також слід відмітити, що позачергове значення для розвитку МГЛК буде мати прийняття пропозиції щодо віднесення частини коштів, які йдуть на реконструкцію функціонуючих об'єктів МГЛК, до собівартості. Це дозволить знизити вартість оренди площ для підприємців, що неминуче скажеться на собівартості товарів для кінцевого споживача.

По-четверте, виділення інвестицій із державного бюджету на розвиток транспортно-логістичної інфраструктури та підвищення транзитної привабливості країни. Ці питання необхідно вирішувати у таких напрямках: розвиток шляхів і придорожньої інфраструктури у відповідності до світових стандартів, створення МГЛК в усіх регіонах країни, підготовка висококваліфікованих спеціалістів для роботи у транспортно-логістичній галузі.* В цьому аспекті необхідно відмітити, що створенню МГЛК та підвищенню їх конкурентно-спроможності на логістичному ринку, з точки зору законодавчого забезпечення, буде сприяння вирішення наступних завдань:

- визначення напрямів спрямування коштів державного бюджету на створення МГЛК в регіонах країни;
- спрямування коштів державного бюджету на розвиток діючих МТК та розширення їх функціональності;**
- покращення якості будівництва й підвищення ефективності експлуатації МГЛК;
- спрямування зусиль на покращення міждержавних відносин, з цілю залучення транзитних товаропотоків.

Позитивний вплив на розвиток МГЛК, на нашу думку, буде мати також детальна розробка нормативно-правової бази розвитку прикордонних територій, морських та аеропортів. Серед переваг створення МГЛК на цих територіях слід виділити, по-перше, їх геостратегічне розташування й рух

* тут буде доцільно додати, що наша країна отримала світовий досвід розвитку інфраструктури, провівши на високому рівні чемпіонат по футболу – Євро-2012. Були розбудовані автошляхи, побудована придорожня інфраструктура – кафе, мотелі, автозаправочні станції. Збудовані нові стадіони, готелі з європейською якістю обслуговування. Ми вважаємо, що цей досвід треба неодмінно використати при розвитку МГЛК в Україні.

** для ефективного використання потенціалу розвитку МГЛК у південного-східного регіоні країни, на наш погляд, необхідно зробити автодороги Київ-Луганськ, Умань-Сімферополь європейської якості й інтегрувати їх у МТК.

максимальної кількості товаропотоків, по-друге, збільшення можливостей залучення іноземних інвестицій для їх розвитку, враховуючи будівництво МГЛК. На наш погляд, МГЛК необхідно створювати в таких регіонах як Закарпаття, Львів, Рівне, Одеса, Крим, Луганськ, Харків, Суми, Київ. Об'єктивними причинами для цього є наявність значних людських ресурсів, постійних вантажопотоків, зацікавленість іноземних інвесторів у цих регіонах, а отже їх комерційна привабливість.

З точки зору оптимізації функціонування транспортно-логістичного ринку України необхідно зазначити, що першочергову увагу в національному законодавстві необхідно спрямувати на такі проблеми, як вдосконалення механізмів отримання земельних ділянок під забудову МГЛК і супутню інфраструктуру, вирішення питань гарантії іноземних інвестицій та їх прозорості надходження в Україну.* Потрібно зауважити, що важливе місце посідає також питання визначення методів стимулювання розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. Законодавчого уточнення, на наш погляд, потребує наступне.

По-перше, особливості розвитку міжнародних транспортних коридорів. Доцільною є розроблена «Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» на базі концепції «Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи» [194; 195]. Вона повинна врегулювати такі основні питання, як створення інфраструктури європейського рівня на діючих МТК; визначення пріоритетних автошляхів для розвитку й приєднання їх до діючих МТК; розроблення ефективних механізмів інтеграції транспортно-логістичної системи у світову.* Розробка такого законодавчого акту дозволить, з одного боку, спростити процедуру інтеграції вітчизняної ТЛС у світову та

* тут за доцільне буде додати, світовий досвід функціонування МГЛК показує, що на діючому об'єкті у 100000 м² працює біля 700 людей [59]. На нашу думку, однією із необхідностей розвитку МГЛК в Україні, є вирішення питання зайнятості населення, якому потрібно десь проживати, відпочивати, навчатись. Відповідно до цього, разом із створенням МГЛК необхідно будувати житлові будинки, школи, дитячі садочки, зони відпочинку.

* тут варто додати, що максимальної ефективності в процесах інтеграції вітчизняної ТЛС у світову можна досягти тоді, коли в ТЛС України буде інтегрована мережа МГЛК. Це дасть можливість не тільки рухатись товаропотокам по території країни, а й сприяє їх перевалці та зберіганню.

впорядкувати їх механізми розвитку. Наприклад, необхідно чітко визначити тендерні процедури на дорожні роботи, вибір місця будівництва придорожньої інфраструктури, закупівлі будівельної техніки за рахунок державних коштів.

По-друге, визначення умов, дотримання яких дозволить компаніям розраховувати на певні пільги з боку держави, спрямовані на розвиток МГЛК. В цьому аспекті заслуговує на увагу досвід країн, де працюють механізми сприяння розвитку МГЛК. Так, наприклад, у Німеччині на державному рівні сприяють отриманню земельних ділянок під забудову, виділяють кошти на розвиток із державного бюджету, приймають участь в створенні та управлінні діючим МГЛК [155]. На нашу думку, для створення МГЛК в Україні доцільно надавати державні пільги компаніям при купівлі земельних ділянок на побудову МГЛК, відкриття кредитних ліній інвестування будівництва МГЛК за пільговими відсотками.** Такий механізм сприятиме адаптації нових компаній на ринку комерційної нерухомості, та дозволить їм спрямовувати вивільнені кошти на розвиток своїх компаній.

По-третє, розробка ефективних програм розбудови національної транспортно-логістичної інфраструктури до світових стандартів якості з метою її конкурентно-спроможності на світовому ринку. Перш за все, такі програми мають бути спрямовані на підвищення транзитної привабливості країни, розвиток автошляхів і МГЛК. Підвищенню транзитної привабливості України буде сприяти розбудова нових доріг, які мають відповідати європейським стандартам і сприяти швидкому переміщенню товарів. У новостворених МГЛК має надаватись максимальний перелік послуг, враховуючи митне оформлення вантажів.* Розвиток транспортно-логістичної інфраструктури країни доцільно здійснювати із урахуванням статистичних даних Державної митної служби

** ми вважаємо, що земельна ділянка під створення МГЛК має надаватись державою безкоштовно. Самі ж державі потрібно стати співвласником створеного МГЛК, внісши у статутний фонд новоствореного об'єкта якраз земельну ділянку. На нашу думку, це дієвий, заснований на світовому досвіді механізм державно-приватної співпраці, який ми розглянемо у наших подальших дослідженнях.

* на наш погляд, для підвищення своєї конкурентоспроможності, МГЛК необхідно надавати послуги митного оформлення за європейськими стандартами якості. Сьогодні цьому ефективно сприяє Державна митна служба України, вводячи процедуру електронного митного декларування товарів. Як показує досвід, оформлення вантажів на експорт сьогодні займає до сорока хвилин часу, імпорту – до чотирох годин. Ці показники є досить хорошими і об'єктивними. Безумовно, підприємцям хочеться, щоб вони становили, наприклад, як у Фінляндії, Німеччині – п'ятнадцять хвилин на оформлення експорту товару і сорок – імпорту.

України (ДМСУ) щодо обсягів перевезень товарів через розташовані на державному кордоні митниці. Таким чином, зусилля держави мають бути спрямовані й на розроблення нормативно-правових актів розбудови МТК, облаштування їх необхідною інфраструктурою європейської якості та розвиток МГЛК в усіх регіонах країни.** Важливим напрямком розвитку МГЛК є прийняття Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку шляхів і напрямів транзиту товарів, через які здійснюються ввезення в Україну та вивезення з України товарів», яка не тільки гармонійно доповнює затверджену Постановою Кабінету Міністрів України «Програму створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні», але й має на меті забезпечити найбільш ефективний розвиток та функціонування цієї мережі. Це передбачає, в першу чергу, створення МГЛК й розвиток супутньої інфраструктури на визначених напрямках товароруку [190; 193].*** Зазначені заходи повинні поєднувати в раціональних пропорціях зусилля центру, адміністрацій регіонів і підприємств, а також ініціативу об'єднань транспортно-логістичних підприємств, окремих підприємців і передбачати повне і ефективне використання ресурсного, виробничого та інтелектуального потенціалу, транспортної інфраструктури, геополітичного положення країни та окремих її регіонів. Ефективність регулювання розвитку й функціонування транспортно-логістичної інфраструктури у середині країни як на загальнодержавному, так і на регіональному рівні вирішальною мірою залежить від стану розробленості та досконалості нормативно-правової бази, що передбачає здійснення організаційно-правового процесу регулювання

** потрібно додати, що придорожня інфраструктура має відповідати одним архітектурно-дизайнерським, будівельним вимогам. Варто створювати придорожні готелі, мотелі, зони відпочинку враховуючи наш український колорит: із різбленням по дереву, розфарбуванням у національних тонах і кольорах. Це буде сприяти впізнаванню нашої держави іноземцями.

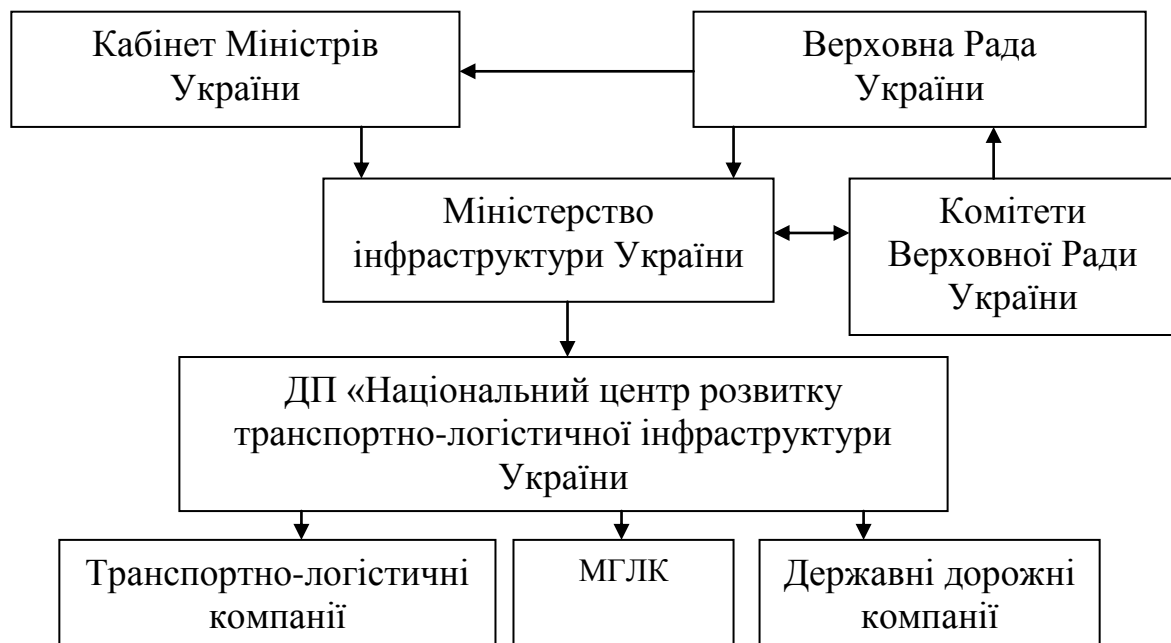
*** варто зауважити, що розбудова транспортно-логістичної інфраструктури нового покоління в Україні почалась після прийняття Постанов Кабінету Міністрів України «Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи» № 1324 від 30.10.96 р., «Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» № 821 від 03.08.97 р. та «Програми створення функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» № 346 від 20.03.98 р. [194; 190; 191].

Необхідно відмітити, що цими нормативними документами була передбачена не тільки реконструкція і модернізація існуючих об'єктів, але і створення нової транспортної мережі з усім комплексом інфраструктури, що відповідає міжнародним стандартам.

створення мережі міжнародних господарських логістичних комплексів як на державному так і на регіональному рівнях.

Правова неврегульованість в цілому ряду питань розвитку і функціонування МГЛК, послаблення або відсутність ряду адміністративно-контрольних правових режимів, аргументованих обмежень в питаннях виділення земельних ділянок, прозорості в діяльності виконавчих органів влади, банківського сектору країни вимагають від держави зосередитися на виробленні дієвої програми, яка б передбачила досконалу систему управління у сфері розвитку й функціонування МГЛК. Концептуально система державного управління єдиною транспортно-логістичною системою країни може бути представлена як різнорівнева сукупність чотирьох підсистем (рис. 2.1).

Характеризуючи приведену на рис. 2.1. систему, необхідно відмітити наступне, по-перше, Верховна Рада України, як вищий законодавчий орган країни, схвалює запропоновані профільними Комітетами міністерств і відомств законодавчі акти.*



* для ефективної реалізації стратегії розвитку транспортно-логістичної інфраструктури країни, на наш погляд, необхідно залучати до співпраці наступні Комітети ВР: Комітет з питань будівництва, містобудування і житлово-комунального господарства та регіональної політики, Комітет з питань державного будівництва та місцевого самоврядування, Комітет з питань екологічної політики, природокористування та ліквідації наслідків Чорнобильської катастрофи, Комітет з питань транспорту і зв'язку, Комітет з питань європейської інтеграції, Комітет з питань бюджету. Ми вважаємо, що тісна і плідна співпраця цих Комітетів із ВР України принесе максимальний ефект розвитку МГЛК і ТЛІ в цілому.

Рис. 2.1. Система державного управління єдиною транспортно-логістичною системою країни

Джерело: розроблено автором

По-друге, Міністерство інфраструктури України здійснює розробку державної стратегії і програм впровадження логістичних технологій в систему внутрішніх та міжнародних перевезень у країні, розробляє нормативно-правові основи формування організаційних структур та їх інформаційне, інноваційне та інвестиційне забезпечення, координацію дій з міжнародними логістичними організаціями, об'єднаннями та асоціаціями.* По-третє, для виконання функцій стратегічного управління потрібно створити ДП «Національний центр розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України». Воно має забезпечувати впровадження державної стратегії в області розвитку логістичних технологій на окремих видах транспорту на основі розробки відповідних програм формування мережі МГЛК за видами транспорту, в тому числі в межах МТК, інформаційне та нормативно-правове забезпечення їх діяльності.* У той же час, необхідно зазначити, що в Україні не існує структури, яка б комплексно забезпечувала розвиток програм транспортно-логістичної інфраструктури, охоплюючи всі галузі та підгалузі цього структурного елементу народного господарства.** По-четверте, МГЛК, транспортно-логістичним й державним дорожнім компаніям необхідно забезпечити безпосереднє виконання всіх стратегій розвитку

* Міністерство інфраструктури України – утворене 9 грудня 2010 року шляхом реорганізації [Міністерства транспорту та зв'язку України](#). Указ Президента України за №1085 від 9 грудня 2010 р. «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» [165].

* тут варто додати, що в рамках Програм розвитку мережі МГЛК, запропоновано надавати статус «міжнародного» господарському логістичному комплексу при обсягах переробки міжнародних вантажів (експорт, імпорт, транзит) 55% і вище, від загального обсягу переробки вантажів мережею, і статус регіонального – при обсягах переробки, менш ніж 55% [49].

** потрібно зауважити, що згідно з Наказом Міністра транспорту України від 20.10.2003 р. за № 811 було створено Державне підприємство «Національний центр логістики і маркетингу на транспорті» [165]. Ця структура, на наш погляд, є менш функціональною, ніж запропонована нами. Основною ідеєю її створення є вивчення питань логістики, проведення маркетингових досліджень. Ми ж пропонуємо структуру із практичними функціональними обов'язками, яка буде розвивати ТЛП та МГЛК.

транспортно-логістичної системи країни. Воно повинно ґрунтуватись на їх ефективній взаємодії з ДП «Національний центр розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України» та між собою.

Серед соціально значимих, економічно доцільних видів діяльності в законодавстві слід виділити розвиток МГЛК в пріоритетних регіонах. На наш погляд особлива увага повинна бути приділена їх створенню в Одесі, Києві, Львові, оскільки ці міста розташовані на осях МТК, в них разом проживає 4573866 людей, що становить близько 10% населення України, і вони є привабливими для іноземних інвесторів [152].*** Вирішення зазначених проблем, на нашу думку, має бути покладено на ДП «Національний центр розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України».**** Серед його основних завдань необхідно виділити наступні.

По-перше, участь у формуванні та забезпечення реалізації державної політики у сфері розвитку МГЛК й вдосконалення механізмів поточного ефективного управління ними, розвиток транспортно-логістичної інфраструктури країни. Ця функція, на наш погляд, полягає у регулюванні та контролі діяльності транспортно-логістичних та девелоперських компаній, дослідженні особливостей їх функціонування в різних регіонах та реалізації загальнодержавних інтересів створення МГЛК у конкретних регіонах. Розробку та реалізацію загальнодержавних та регіональних програм розвитку МГЛК, визначення перспектив, напрямів і механізмів розвитку транспортно-логістичної інфраструктури.

По-друге, важливим напрямом діяльності ДП «Національний центр розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України» є організація та розвиток системи наукового, технічного, інформаційно-рекламного забезпечення розвитку МГЛК. У цьому аспекті особливої уваги необхідно

*** на 1.09.2012 року в Україні проживало 45559058 мешканців. Із них у Києві – 2813463, Одесі – 1004409, Львові – 755994 [152].

**** створення такого підприємства сьогодні, ми вважаємо доцільним і актуальним. Оскільки, ринок перевезень у міжнародному сполученні стає жорсткішим, транзитний потенціал країни падає, нам просто життєво необхідна єдина Державна структура, яка буде координувати діяльність компаній, задіяних у розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні, та у транспортно-логістичних процесах товароруку, й буде сприяти їх конкурентоспроможності на світовому ринку.

приділити створенню баз даних транспортно-логістичних компаній, що сприятиме пошуку потенційних орендарів на внутрішньому і зовнішньому ринках; створенню бази даних учасників зовнішньоекономічної діяльності, залучення їх до співпраці, що сприятиме розвитку МГЛК як суб'єкта ЗЕД; організації у кожному регіоні країни широкомасштабної рекламної кампанії переліку послуг МГЛК, із виділенням їх особливостей та специфіки надання. При коригуванні функцій, які мають бути покладені на ДП «Національний центр розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України», необхідно враховувати рекомендації Української логістичної асоціації, Європейської логістичної асоціації, Американського товариства з транспортування і логістики [37]. Такий підхід має сприяти відпрацюванню єдиного механізму розвитку МГЛК в Україні та його ефективній інтеграції у світову ТЛС.

По-третє, до основних завдань ДП «Національний центр розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України» слід також додати забезпечення професійної підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації фахівців транспортно-логістичної галузі, управлінців комерційної нерухомості. Напрямом реалізації цього завдання може стати створення під егідою Міністерства інфраструктури України інституту підвищення кваліфікації працівників транспортної галузі, логістів, менеджерів-управлінців. Організація в його рамках спеціалізованих семінарів та учбових програм, спрямованих на вивчення та використання досвіду провідних національних компаній, участь у них фахівців державних монополій – Укрзалізниці, Державної авіаційної служби України. Також варто заохочувати до співпраці у цій сфері фахівців провідних транспортно-логістичних компаній світу.

По-четверте, необхідно зазначити, що підвищенню розвитку МГЛК з точки зору державного регулювання буде сприяти, по-перше, створення МГЛК на державно-приватній основі, які є поширеними в європейських країнах, по-друге, організація Департаменту розвитку транспортно-логістичної інфраструктури країни при Міністерстві інфраструктури України, діяльність якого буде зосереджена виключно на розробці й впровадженні механізмів

вдосконалення ТЛІ країни, враховуючи їх головну ланку – МГЛК, та можливих перспективних напрямів їх розвитку.

Слід зазначити, що суттєву роль у підвищенні ефективності розвитку МГЛК України й підвищення їх конкурентоспроможності на міжнародному ринку відіграє прийняття до Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» змін та доповнень внесених Законами України від 16 квітня 2009 року за № 1276-VI та 05 липня 2012 року за № 5060 VI. Вони визначають правові й організаційні засади транспортно-експедиторської діяльності в Україні та спрямовані на створення умов для її розвитку та вдосконалення [145].* Серед переваг нового законодавчого акту особливої уваги заслуговують наступні:

- приведення законодавства у галузі транспортно-експедиторської діяльності у відповідність із світовими стандартами;
- чітке визначення понять «транспортно-експедиторська діяльність», та суб'єктів цієї сфери діяльності [71,ст.1];
- визначені державні механізми підтримки транспортно-експедиторської діяльності [71,ст.7].

Однією із складових українського законодавства є двосторонні угоди про створення в Україні міжнародних транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи укладені Україною з країнами світу. Серед основних пунктів, висвітлених в них, слід виділити розвиток ринкового конкурентного середовища в галузі на основі сприяння створенню підприємств різних форм власності із залученням як вітчизняних, так і іноземних інвесторів; впровадження у транспортно-логістичній галузі міжнародних стандартів і рекомендацій та розвиток взаємовигідного співробітництва з національними та міжнародними організаціями; розширення та удосконалення експортних транспортних послуг. Важливим результатом такої співпраці є створення спільних програм розвитку МГЛК, обміну досвідом їх управління.

* тут буде доцільно додати, що транспортно-експедиторські компанії є одними із основних клієнтів МГЛК у зовнішньоекономічній діяльності. Вони доставляють на МГЛК вантажі для розмитнення, використовують транспортну інфраструктуру МГЛК, досить часто є орендарами офісних та складських приміщень. Таким чином, вони поєднують із МГЛК два види бізнесу – ЗЕД і розвиток самих МГЛК.

Крім того, значної уваги заслуговує закріплення в таких угодах питань про відкриття представництв світових транспортно-логістичних компаній в Україні, можливість створення ними своїх МГЛК на території нашої країни, що має сприяти розвитку корпоративних зв'язків між ними; а також організація виставок, конференцій, семінарів з ціллю обговорення найбільш важливих питань розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та її інтеграції у світову транспортно-логістичну систему. Дотримання цих умов, на нашу думку, дозволить, по-перше, стабілізувати ринок створення МГЛК на прикордонних територіях, по-друге, вдосконалити механізм обмін інформацією, що стосується руху товаропотоків, по-третє, активізувати міжнародну торговельні відносини між державами, підвищуючи тим самим економічний ефект від зовнішньоекономічної діяльності. Також доцільно було б включити до таких угод умови видачі дозвільних документів для перевезення вантажів у міжнародному сполученні, питання спрощення митних процедур, умови забезпечення бізнесу на території країни де створюється МГЛК.

Таким чином, органам державної влади потрібно зосередитися на вирішенні тих проблем, які під силу тільки їм – розробка генеральної програми розвитку транспортно-логістичної інфраструктури країни з урахуванням комплексу економічних, транспортних, екологічних, соціальних та інших факторів, а також методичного забезпечення. При цьому, слід удосконалювати і контролювати виконання норм і правил експлуатації об'єктів логістичної інфраструктури. ДП «Національний центр розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України», використовуючи сучасні системи телекомунікацій, необхідно розробити дієвий механізм взаємодії із усіма ланками транспортно-логістичної системи. Потрібно налагодити систему Skaure, це дасть можливість спілкуватись в режимі реального часу; удосконалити механізм доведення до структурних підрозділів прийнятих ВР України законів й процес контролю виконання законодавчих актів і розпоряджень профільних міністерств. Такі дії сприяють ефективному розвитку МГЛК та їх інтеграції в МТК.

Значну роль у створенні МГЛК відіграє також співпраця України з міжнародними організаціями в галузі розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. Особливої уваги заслуговує спільна діяльність нашої держави з Європейським Союзом.* Залучення вантажів та пасажирів до національної транспортно-логістичної системи можливе за рахунок створення умов, при яких перевезення транспортними коридорами України буде найліпшим для всіх учасників транспортного процесу. Це можливо при реалізації на практиці принципів міжнародної транспортної політики, які покладені в основу вимог ЄС до транспортного сектора України, що задекларовані в Угоді про партнерство й співробітництво між Європейським Співтовариством та Україною.* Стаття 11 Угоди містить важливе положення про сприяння транспортним послугам: воно стосується свободи транзиту товарів. Транзит, як свідчить перший пункт статті, повинен бути «необмеженим». Крім того, Україна є також членом Конвенції TIR прийнятою у 1975 році під егідою Організації Об'єднаних націй, яка є системою міжнародного транзиту для товарів, які перевозяться автомобільним транспортом [158].**

Суттєвою метою співробітництва України з ЄС в галузі розвитку МГЛК, на наш погляд, слід вважати використання додаткових можливостей транзитного потенціалу нашої країни, створення конкурентоспроможного транспортно-логістичного продукту країн-учасниць, його просування на міжнародному ринку, збільшення кількості створених МГЛК, підвищення економічної ефективності їх функціонування, як передумови соціально-

* Законодавча та нормативна база формування транспортно-логістичної інфраструктури України повинна бути узгоджена зі «Стратегією інтеграції України до Європейського Союзу», яка затверджена Указом Президента України від 11 червня 1998 р. № 615/98. Стратегія визначає основні напрямки України співробітництва з Європейським Союзом. Згідно із п.8 Стратегії «пріоритет на найближчі роки у галузевій співпраці слід віддати сфері транс'європейських транспортних, електроенергетичних та інформаційних мереж, співробітництву у галузі юстиції, запобіганню та боротьбі з організованою злочинністю і поширенням наркотиків, митній справі, науково-дослідницькій сфері, промисловій та сільськогосподарській кооперації» [246].

* угода набрала чинності 1 березня 1998 р. [258].

** не дивлячись на те, що транспортні послуги завжди були особливою темою в ЄС аспекти транспортної політики окремих держав-членів давно стримують і обмежують розвиток транспортної політики й законодавства в межах ЄС. Як зазначає координатор Єврокомісії по транспортній політиці Дж.Уилсон «для ЄС на сучасному етапі властиві наступні проблеми: залучення та розширення вантажних перевезень, особливо, на залізницях, визначення ролі держави при залізничних перевезеннях, зустрічне відкриття кордонів для функціонування відкритого ринку. До того ж, транспортний аспект у зовнішніх відносинах ЄС залишається незавершеним і буде розвиватись» [259, с. 54].

економічного розвитку країн Чорноморського басейну. В цілому, найбільш перспективними напрямками подальшої співпраці України з ЄС є наступні:

1. Створення спільної міжнародної транспортно-логістичної системи і єдиного транспортного законодавства, яке буде регулювати процеси перевезення вантажів, умови будівництва МГЛК в країнах-учасниках. Необхідно відмітити, що це буде сприяти, по-перше, підвищенню іміджу України як транзитної держави, по-друге, спрощенню митних формальностей, що дозволить покращити умови праці компаніям задіяним у міжнародних торговельних операціях. По-третє, створення таких потужностей сприяє обміну інформацією, яка стосується сфери перевезення вантажів, а також дозволить ефективно розвивати міжнародні транспортні коридори у регіональному масштабі. Прийняття єдиної нормативної бази, на нашу думку, дозволить не лише уникнути суперечливих ситуацій в процесі спільної діяльності, а й значно полегшить функціонування суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

2. Проведення міжнародних конференцій на макро- та мікро-рівні по обміну досвідом роботи в сфері надання транспортно-логістичних послуг, управління МГЛК. На нашу думку, в цьому аспекті слід звернути увагу на організацію семінарів та зустрічей як приватних підприємців, так і компаній різних країн, які займаються зовнішньоекономічною діяльністю, будують МГЛК, надають транспортно-логістичні послуги. Це дозволить не лише обговорювати найбільш актуальні проблеми розвитку цих сфер діяльності, а формулювати на практиці спільні пропозиції щодо змін у нормативно-правовій базі, які найбільш повно відповідають ринковій ситуації.

Основним завданням конференцій, виставок, семінарів, круглих столів на рівні держав, повинно стати обговорення та подальше впровадження ефективних моделей розвитку світової транспортно-логістичної інфраструктури, розробка спільних стратегій створення міждержавних МГЛК. Для України участь у таких конференціях і виставках дозволить не лише перейняти досвід розвинених, з точки зору впровадження інноваційних

технологій розвитку МГЛК держав, а й заявити про себе, як про гідного конкурента на світовому ринку транзиту товарів, країну із невичерпним потенціалом для розвитку МГЛК.

4. Участь України у міжнародних логістичних, будівельних, товарних виставках та ярмарках, розробка інформаційно-рекламних програм, покликаних пропагувати транспортно-логістичний потенціал України за кордоном. Це сприяє збільшенню товароруху по території нашої країни, вплине на обсяги зовнішньоекономічної діяльності МГЛК, позитивно скажеться на іміджі країни в цілому.

Таким чином, проведені дослідження дозволяють нам зробити наступні висновки.

По-перше, ефективне функціонування МГЛК вимагає чіткої і визначеної нормативно-правової бази. На сучасному етапі розвитку значної уваги потребує вдосконалення національної законодавчої бази, що регулює встановлення договірних відносин з країнами, які є перспективними для України в процесах інтеграції, вивчення та впровадження практики створення нормативного обґрунтування транспортно-логістичних процесів, визначення єдиного понятійного трактування МГЛК, організаційних засад функціонування кращих світових транспортно-логістичних систем, прогресивного досвіду державного регулювання та стимулювання супутніх галузей економіки.

По-друге, нормативно-правові акти, які регламентують розвиток МГЛК в Україні можна поділити на три групи: законодавчі, що стосуються розвитку транспортно-логістичної інфраструктури країни й головної її ланки – МГЛК, угоди про співробітництво у транспортно-логістичній сфері, розвитку МГЛК з країнами світу; документи, які регламентують співпрацю України з провідними міжнародними організаціями в транспортно-логістичного, девелоперського бізнесу. Серед актуальних питань, що відмічені в національному законодавстві, слід виділити наступні: пріоритетні напрями державної політики в розвитку транспортно-логістичної системи країни; шляхи оптимізації розвитку й функціонування МГЛК; вибір та обґрунтування основних високорентабельних

видів транспортно-логістичних послуг, які мають першочергове значення для національної економіки; підвищення ефективності рекламних заходів з метою залучення в Україну все більшої кількості іноземних інвесторів.

По-третє, пріоритетними напрямками державної політики в розвитку МГЛК є наступні: а) удосконалення нормативно-правового забезпечення створення МГЛК; б) забезпечення функціонування українського ринку транспортно-логістичних як високоприбуткової економічної галузі; в) спрощення податкового, митного та інших видів регулювання; г) виділення коштів на розвиток транспортно-логістичної інфраструктури; д) підвищення якості надання послуг по здачі в оренду приміщень, розмитнення товарів.

По-четверте, важливе значення для розвитку МГЛК в Україні має підписання двосторонніх угод про співробітництво в сфері транспорту, розвитку міжнародних транспортних коридорів та міжнародних господарських логістичних комплексів укладених Україною з країнами світу. Вони висвітлюють такі важливі питання як сприяння розвитку і зміцненню ділового співробітництва між організаціями держав, які діють на ринку транспортно-логістичних послуг, з метою взаємного ознайомлення з досвідом в галузі соціально-економічного розвитку, інноваційними технологіями будівництва МГЛК, автошляхів, придорожньої інфраструктури в своїх країнах; надання якісних послуг на території МГЛК; розширення зовнішньоекономічних зв'язків; створення необхідних умов функціонування представництвам транспортно-логістичних компаній, що діятимуть на територіях країн. Підписання таких угод, на нашу думку, сприяє також обміну спеціалістами в транспортно-логістичній, будівельній, девелоперській галузях. *

По-п'яте, використовуючи статистичні данні митної служби, необхідно визначити реальні прогнозні потреби розвитку пропускних та провізних спроможностей залізничного, автомобільного транспорту та морських і аеропортів портів, які будуть відповідати потребам економіки та очікуваному

* тут варто зауважити, що дотримання умов, зазначених в цих документах, дозволить сприятиме ефективному розвитку ринку транспортно-логістичних, девелоперських послуг в країнах; полегшити обмін інформацією, що стосується сфери ЗЕД; активізувати транзитні вантажопотоки потоки між державами, підвищуючи тим самим економічний ефект від міжнародної торговельної діяльності.

зростанню товарного потоку. На підставі сформованих прогнозів необхідно розробити стратегії та програми розвитку всіх видів транспорту, необхідної кількості будівництва МГЛК. Для цього, в ДП «Національний центр розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України» та Державній митній службі України, необхідно сформувати департаменти статистики, які через систему Skaure, будуть обмінюватись поточною інформацією про об'єми товароруку через державний кордон країни.

По-шосте, серед найбільш перспективних напрямів подальшої співпраці України з міжнародними організаціями необхідно виділити такі, як створення спільної мережі міжнародних господарських логістичних комплексів, єдиного законодавства в сфері їх будівництва та функціонування, яке буде регулювати їх розвиток за єдиними міжнародними стандартами якості. Необхідно відмітити, що це буде сприяти, по-перше, підвищенню іміджу України як ділового партнера в інвестиційній галузі, оскільки, терміни окупності таких об'єктів є достатньо довгими, то зрозуміла і досконала законодавча база дозволить максимізувати ризики неповернення коштів для інвесторів, що є досить актуальним під час економічної кризи. По-друге, розвитку мережі МГЛК в нашій країні, та її інтеграція в міжнародну транспортно-логістичну систему, що є актуальним у контексті транскордонного співробітництва, та спрощення формальностей при митному очищенні товару під час товароруку через митний кордон України.

Отже, державна підтримка учасників транспортно-логістичного ринку на основі державного, адміністративного та нормативно-правового регулювання має сприяти ефективному розвитку транспортно-логістичної інфраструктури країни. Тому варто зазначити, що, як показує досвід, тільки держава може стати «головним гравцем» створення подібної системи, принаймні, на першому етапі, тільки держава може розробити, узгодити і прийняти відповідну програму розвитку, пов'язавши її з пріоритетами модернізації транспортно-логістичної інфраструктури. Глобалізація світової економіки вимагає більш активного використання транзитного потенціалу України, реалізація якого повинна бути

підтримана розробленням дієвих нормативно-правових актів. Разом із тим, зважаючи на всі аспекти держаного регулювання розвитку МГЛК в нашій країні, доцільно звернути увагу та проаналізувати економіко-організаційні інструменти розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні.

2.2. Економіко-організаційні інструменти розбудови міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні

Сьогодні розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів стає одним із перспективних напрямів розвитку української економіки. Зважаючи на транзитні можливості, потенціал виробничої галузі України пріоритетне значення має належати розвитку транспортно-логістичної інфраструктури країни. Це дозволить говорити про її здатність використовувати свій геостратегічний потенціал на міжнародному ринку транспортно-логістичних послуг. Тому основні зусилля нашої держави мають бути спрямовані на розвиток транспортної й будівельної галузей вдосконалення механізмів створення МГЛК та надання цивілізованих послуг на міжнародному транспортно-логістичному ринку.*

Цьому, на наш погляд, сприятиме, по-перше, постійна взаємодія держави, вітчизняних та міжнародних транспортно-логістичних і девелоперських компаній, що сприятиме дозволить виваженій політиці розвитку МГЛК з урахуванням інтересів суб'єктів усіх рівнів господарювання. По-друге, вдосконалення економіко-організаційних інструментів створення МГЛК в Україні. Тут вирішальне значення має виділення перспективних напрямів розвитку МГЛК, вибір найбільш вдалих місць розташування та рентабельних форм організації управління функціонуючими об'єктами. Заслуговує на особливу увагу також середовище, в якому функціонує МГЛК, оскільки, воно має бути найбільш ефективним, з точки зору руху товаропотоків, залучення кваліфікованої робочої сили. По-третє, здійснення маркетингових досліджень щодо попиту на послуги МГЛК з боку потенційних орендаторів, учасників ЗЕД, ділових партнерів. Діяльність в цьому напрямку може сприяти більш швидкому реагуванню на зміни, задовольняючи тим самим потреби найбільш вибагливих орендаторів – державних структур, в особі Державної митної служби України, Торгово-Промислової Палати України, фіто-санітарних служб. Значної уваги заслуговує той факт, що сучасний етап розвитку МГЛК, в нашій країні, вимагає чіткого визначення його функціональності. До ефективного процесу функціонування МГЛК, на наш погляд, потрібно додати функції учасника зовнішньоекономічної діяльності. МГЛК має не тільки здавати свої площі в оренду, надавати послуги зберігання та переробки вантажів, а й приймати активну участь у міжнародних торговельних операціях, засновуючи безпосередню діяльність на договірних умовах. Послуги

* необхідно зауважити, що володіючи системою морських портів на Азово-Чорноморському басейні, розвиненими мережами залізниць і внутрішніх судноплавних шляхів, протяжною мережею автомобільних доріг, комплексом міжнародних аеропортів, повітряними трасами, що проходять над територією країни у широтному і меридіональному напрямках та забезпечують ефективне використання нашого повітряного простору для міжнародних і, перш всього, транзитних перевезень, Україна володіє величезним транспортним потенціалом, який здатний реалізувати національний транзитний ресурс для забезпечення євразійських зв'язків і потреби країн в перевезеннях пасажирів і вантажів.

МГЛК реалізуються за договірними цінами і тарифами та являються досить різноманітними. Основні види послуг наведені у таблиці 2.1.

Таблиця 2.1

Види послуг які надаються МГЛК

№ п/п	Назва послуги	Суб'єкт надання послуги	Об'єкти отримання послуги
1	розмитнення вантажів	брокерська компанія	усі учасники ЗЕД
2	вантажно-розвантажувальні операції	складська група	власники товару
3	прийняття вантажу на відповідальне збереження	складська група	власники товару
4	підсортування, підкомплектування, укрупнення і розукрупнення партій вантажу	складська група	товар
5	переадресування вантажів	департамент логістики	власники товару та їх покупці
6	тарно-пакувальні операції	складська група	товар
7	експедиційні	департамент логістики	учасники торговельних операцій
8	транспортні	департамент транспорту	учасники торговельних операцій
9	інформаційні послуги	ІТ й юридичний департаменти	клієнти МГЛК

Джерело: складено автором

Аналізуючи приведені у таблиці 2.1 види послуг, потрібно зазначити наступне. По-перше, поєднуючи свою основну господарську діяльність – створення й здачу в оренду складських приміщень, із додатковою – зовнішньоекономічною діяльністю, МГЛК урізноманітнює перелік послуг підвищуючи свою конкурентно-спроможність.* По-друге, всі послуги можуть надаватись

комплексно або частково, залежно від спеціалізації МГЛК. В свою чергу, як ми уже зазначали, МГЛК можна розподілити на універсальні та спеціалізовані. Залежно від району і масштабів діяльності, характеру територіальних зон обслуговування і спеціалізації, зважаючи на види вантажу, можуть функціонувати міжрегіональні, регіональні, місцеві МГЛК. Міжрегіональні МГЛК забезпечують роботу великих транспортних вузлів, регіонів, підприємств, котрі мають поширені господарчі зв'язки. Регіональні МГЛК обслуговують транспортні вузли і підприємства регіонального й місцевого значення. МГЛК пов'язані з обслуговуванням міждержавних господарчих і транспортних зв'язків і є ключовими точками при перевалці вантажів. Вони допомагають перерозподіляти і оптимізувати товаропотоки, збільшуючи лоти для подальшого транспортування або ж організувати дрібні відправки.

Таким чином, ми можемо зробити висновок, що сучасні МГЛК – це багатофункціональні комплекси які виконують на сучасному рівні всі необхідні операції з переробки та транспортування вантажів з наданням складських, транспортно-експедиторських, митно-брокерських, страхових, банківських та інших видів послуг. Організаційно-функціональна-структура МГЛК, на нашу думку, повинна включати в себе митні пости, експертні та фінансові організації, експедиційні компанії, парки автомобільного транспорту, об'єкти інформаційного забезпечення, торгові об'єкти, обслуговуючі об'єкти, охоронні агенції, мотелі та кафе. Усі ці елементи можна умовно поділити на чотири функціонально-технологічні групи: транспортну, інформаційну, складську та торгівельну. Їх формування передбачає і територіальну концентрацію транспортних, логістичних та обслуговуючих підприємств в оптимальних пунктах розташування, з точки зору мінімізації транспортно-логістичних витрат.*

* маючи активи у вигляді будівель, МГЛК може ефективно використовувати цей економічний інструмент, вільно залучаючи обігові кошти для оплати зовнішньоекономічних контрактів, виступати гарантом по цих контрактах, сприяти залученню інвестицій у галузь міжнародних вантажних перевезень, шляхом отримання в лізинг вантажних автомобілів, літаків, кораблів.

* транспортування як логістична функція забезпечує існування матеріального потоку за допомогою переміщення продуктів від одних ринків до інших, від постачальника до виробника, від виробника до споживача. На думку американських вчених Стока Дж.Р. і Ламберта Д.М., саме транспортування створює корисність місця, оскільки продукт, зроблений в одному місці, до доставки до місця використання має для

Завдяки участі у процесі транспортування вантажів декількох видів транспорту та їх взаємодії, стає можливою логістична оптимізація вантажних перевезень з використанням інтегрального підходу, основою якого є: концепція загального управління якістю (Total Quality Management, ТОМ), японські системи контролю якості продукції, інтегровані системи дистрибуції товарів, концепції «Точно в строк» (Just In Time, ЛТ), «худого виробництва» (Lean Production), «швидкого реагування» (Quick Response) [59].**

МГЛК також виконують роль зв'язуючої ланки між міжнародними та місцевими перевізниками. Вони надають ідеальні можливості для кооперації та інтеграції окремих видів транспорту, оптимального поділу праці. При такому підході до організації функціонування МГЛК, який є стандартним, засновники створюють управлінську компанію, яка керує процесами функціонування об'єктом: займається експлуатацією, здає в довгострокову оренду площі.*** Окрім своїх безпосередніх функцій управління МГЛК, керуюча компанія має сприяти учасникам зовнішньоекономічної діяльності у митному оформленні вантажів, надаючи брокерські, фінансові, транспортно-логістичні послуги. Така функціональна діяльність керуючої компанії є ще мало вивчена науковцями і є цікавою для наукових досліджень. Таким чином, проведений аналіз діяльності МГЛК дозволив нам розробити, на наш погляд, оптимальну організаційно-функціональну структуру МГЛК, яка наведена на рис. 2.2.

споживача відносно невелику цінність. Крім того, транспортування, поряд зі складуванням і зберіганням, бере участь у створенні корисності часу, тому що саме від неї залежить наскільки оперативно й стабільно продукти переміщуються з одного місця в інше [19, с. 57-64].

** тут доцільно буде зауважити, що найбільш повно інтегральна парадигма логістики відбита в праці класиків логістичної науки – американських вчених Бауерсокса Д. та Клосса Д [9].

*** ми вважаємо, що для ефективного функціонування МГЛК і розкриття потенціалу керуючої компанії, їм необхідно розробити концепцію участі у процесах зовнішньоекономічної діяльності, яка б включала в себе перевезення вантажів у міжнародному сполученні, їх розмитнення на території України.

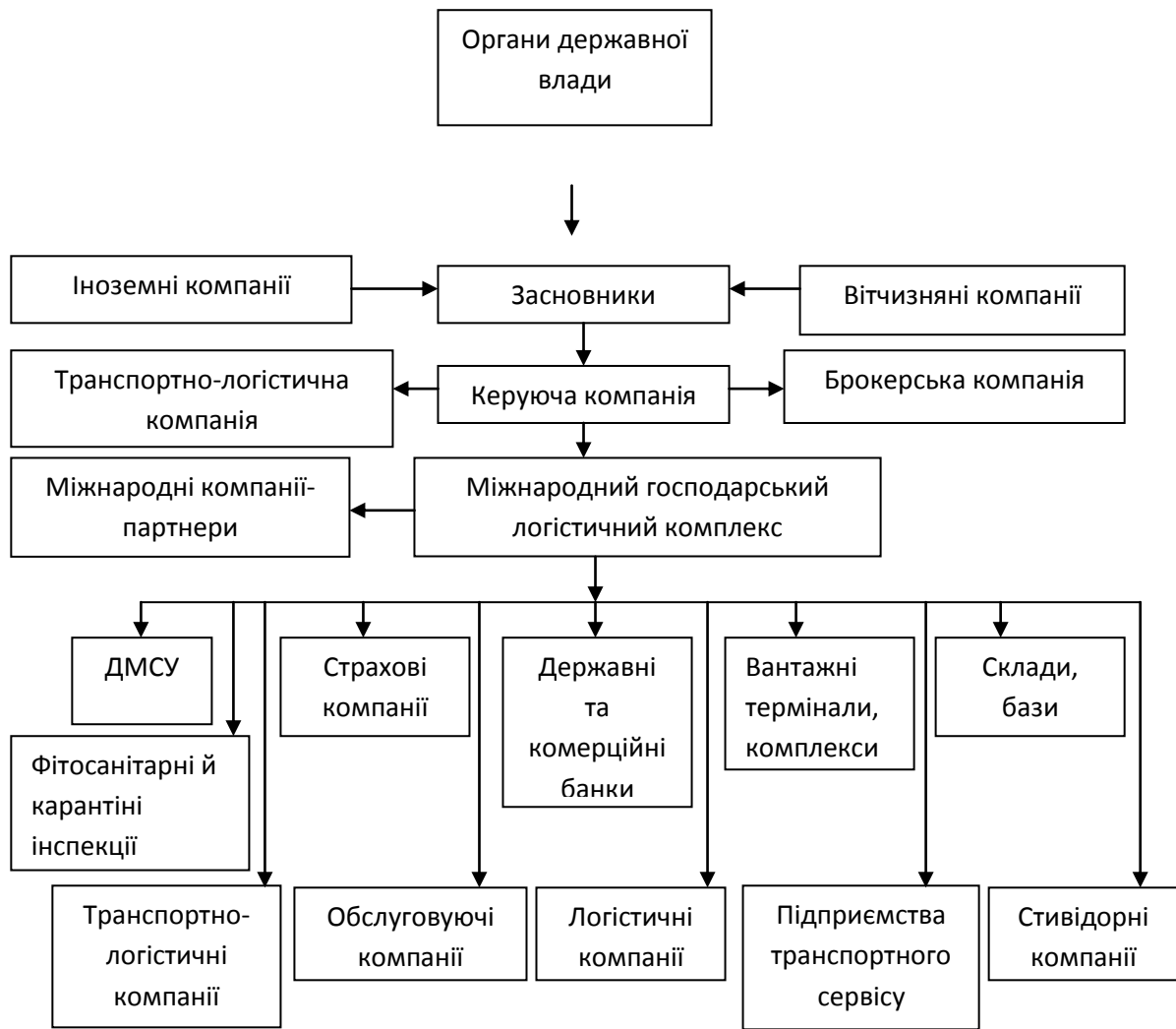


Рис.2.2. Організаційно-функціональна структура міжнародного господарського логістичного комплексу

Джерело: розроблено автором

Як ми бачимо із розробленої нами організаційно-функціональної структури, процес розвитку МГЛК відбувається на 3 економічних рівнях. Держава, вітчизняні й іноземні компанії створюють МГЛК, який здає свої площі в оренду та додатково займається зовнішньоекономічною діяльністю. Тому висока ефективність функціонування МГЛК в нашій країні може бути забезпечена лише за умови плідної співпраці органів державної влади кожного рівня господарювання і чіткого виконання ними своїх функціональних

зобов'язань. Враховуючи те, що ефективне функціонування МГЛК неможливе без налагодження партнерських відносин між діловими партнерами, приходимо до висновку пріоритетної ролі взаємного співробітництва, яке детермінує подальший розвиток бізнесу. В контексті вищесказаного, співпрацю слід розуміти не як «каприз» або сигнал про неможливість ведення бізнесу без стороннього втручання», а як вимога часу, сформованих умов і обставин.

Звертаючись до концептуальних основ побудови партнерських відносин, слід зазначити, що сьогодні одним з перспективних напрямків вивчення даного феномену є мережевий підхід, в рамках якого і відбувається дослідження сучасних відносин, що виникають в результаті соціально-економічної взаємодії ділових партнерів. Даний підхід визначає, що запорука успішності бізнесу складається насамперед у взаємодії ділових партнерів, заснованому на тривалому співробітництві, що передбачає як формальні і неформальні відносини між учасниками трансакцій.* Саме завдяки розвитку партнерських відносин появляються нові можливості не тільки побудови бізнесу, але і отримання компаніями додаткових конкурентних переваг внаслідок підвищення цінності надаваних послуг. Потрібно також відзначити, що саме в цьому напрямку відбувається рішення виробничих питань у багатьох галузях. У зв'язку з цим багато логістичних компаній вступають в партнерські відносини із

* так, наприклад, аналіз тенденцій розвитку логістики на морському транспорті показує, що пріоритетними сьогодні є завдання формування логістичних вузлів, які зв'язують різні по суті структури, що значно оптимізує їх роботу. Як зазначає президент Асоціації морських торговельних портів, Терехов О.П., «транспортна логістика, як сфера діяльності, реалізується через логістичні структури». Він підкреслює, що сьогодні потреби вантажовласників поки задовільняються частково. Саме тому вони вирішують цю проблему самостійно: «практично кожен великий холдинг має свою експедиторську або операторську компанію, діючу власним або орендованим рухомим складом. Великі холдинги створюють власні або набувають контроль над існуючими стивідорними компаніями для гарантованого задоволення власних потреб у перевалці своїх вантажів через морські порти. Якщо розглядати цю ситуацію з фінансової точки зору, то порт або морський транспортний вузол «втрачає» значні грошові кошти, які витрачаються вантажовласниками на логістичні операції» [157]. На наш погляд, це є признаками створення корпоративного бізнесу й дієвим економіко-організаційним інструментом підвищення своєї конкурентно-спроможності. Варто також додати, що ці заощаджені кошти компанії часто спрямовують на розвиток власних МГЛК.

залізничниками, створюючи єдині центри обробки, доставки та перевалки вантажів. Ці тенденції прослідковуються і в процесі розвитку та функціонування МГЛК, що було вже відмічено нами попередньо.

Отже, з точки зору функціонального розподілу, всі учасники розробленої нами організаційно-функціональної структури, можуть бути розподілені наступним чином: органи державної влади; міжнародні компанії; орендарі приміщень МГЛК; компанії – партнери МГЛК у ЗЕД. Серед організаційних функцій держави, в напрямку забезпечення стабільного розвитку МГЛК, слід виділити наступні (рис.2.3).



Рис.2.3. Організаційні функції держави у розвитку МГЛК

Джерело: складено автором

Характеризуючи наведені організаційні функції держави, необхідно додати, по-перше, як ми уже зауважували, для ефективного розвитку МГЛК, його співзасновником має бути держава,

вніши земельну ділянку в статутний фонд МГЛК. Це дасть можливість направити зарезервовані під купівлю землі кошти на безпосереднє будівництво МГЛК.

По-друге, створити гнучку систему оподаткування діяльності МГЛК. На наш погляд, підвищенню конкурентоспроможності транспортно-логістичних послуг українських підприємств на світовому ринку буде сприяти надання пільг в оподаткуванні компаніям, які створюють нові МГЛК, купують, або беруть в лізинг нові вантажні автомобілів. Послаблення податкових зобов'язань, для цих компаній, дозволить їм направити вивільнені кошти на використання інноваційних технологій в будівництві МГЛК, оновлення автомобільного парку.

По-третє, активізація рекламної діяльності з метою збільшення обізнаності про нашу країну, як державу з невичерпним транзитним потенціалом і позитивним інвестиційним кліматом. В цьому аспекті необхідно враховувати досвід розвинених, з точки зору девелоперського бізнесу, країн. Так, Німеччина витрачає щороку на рекламування своєї країни за кордоном майже 80 млн. євро з держбюджету, Фінляндія – понад 50 млн. євро [59]. Заслугує також на увагу діяльність у цьому напрямку країн, що розвивають МГЛК, наприклад, Індія спрямовує на рекламу своїх транспортно-логістичних можливостей понад 150 млн. дол. щорічно. На кожен вкладений в рекламу цієї галузі долар, вона має намір отримати 70-90 доларів прибутку [60]. На наш погляд, доцільним є спрямування частини бюджетних коштів на широкомасштабну рекламну кампанію залучення інвестицій для розвитку МГЛК в Україні. Такі державні вкладення швидко окупляться за рахунок збільшення надходжень іноземних інвестицій, які сприяють розвитку МГЛК, працевлаштуванню населення, збільшення кількості користувачів послуг МГЛК.

По-четверте, держава має сприяти розвитку й функціонуванню МГЛК на всіх рівнях своєї влади, своєчасно приймаючи розроблену за єдиними стандартами документацію, законодавчі акти, розпорядження. Це дозволить впорядкувати процедуру видачі дозвільних документів, забезпечити контроль за діяльністю компаній, та зламати практику не актуальності й практичної не функціональності законодавчих актів. Наприклад, такий дієвий, на наш погляд, економіко-організаційний інструмент розвитку МГЛК як модель «Будівництво-експлуатація-передача», при якій приватний інвестор впродовж деякого строку зберігає матеріальну зацікавленість та долю власності в готовому об'єкті, потребує законодавчого вдосконалення механізму взаємовідносин «держава-приватний інвестор» [217, с.31-32].

Характеризуючи цю модель, варто відмітити, що проекти, які здійснюються за нею, належать приватному сектору який не прибігає до зовнішніх джерел фінансування, а для будівництва використовує підрядника, а права на проект МГЛК забезпечуються кредитними угодами. Консорціум із будівельних та фінансових компаній заключає з органом державної влади угоду на створення МГЛК і виконує фінансування всіх етапів будівництва, готує проектно-конструкторську документацію, займається управлінням та експлуатацією готового об'єкту. Після

того, як консорціум покриє всі свої витрати, пов'язані з будівництвом МГЛК, функціонуючий об'єкт може поступити у власність держави. Інколи готовий об'єкт одразу ж переходить у власність держави, а приватна компанія зберігає за собою право на його експлуатацію впродовж деякого терміну, в іншому варіанті – передається у власність приватній компанії, яка здійснює його експлуатацію впродовж необмеженого терміну. Ніякої передачі державі при цьому не потрібно, але, варто зазначити, що така експлуатація може проходити під контролем держави. *

Ще одним ефективним економіко-організаційним інструментом розвитку МГЛК, на наш погляд є модель «Під ключ», яка здійснюється на основі договору держави з одним підрядником, який реалізує весь проект і може здійснювати управління МГЛК після його здачі в експлуатацію. Це означає, що підрядник приймає на себе ризики, пов'язані з реалізацією проекту, в тому числі отримання дозвільних документів на будівництво, проектування, експлуатацією готового об'єкту. При використанні моделі «Під ключ», проект залишається у власності держави на всіх етапах свого створення, при тому, що може бути виставлений на продаж на будь-якому етапі реалізації.

У розробленій нами організаційно-функціональній структурі необхідно також виділити основні функції МГЛК, до яких слід віднести, по-перше, надання широкого спектру пропозицій оренди приміщень, послуг зі зберігання, перевантаження та перевалки вантажів. Саме послуги перевалки вантажів, на нашу думку, можуть привабити іноземні компанії. Серед пріоритетних транзитних маршрутів варто виділити морський порт Одеса, розташований на МТК №9 [170].

По-друге, надання послуг у сфері зовнішньоекономічної діяльності. Залучення МГЛК до ЗЕД, на наш погляд, позитивно впливає на діяльність усієї галузі розвитку МГЛК та сприяє залученню до співпраці все нових компаній. Важливим у цьому аспекті є співпраця із іноземними компаніями, так як це розвиває міжнародні економічні зв'язки.*

По-третє, за участю МГЛК запроваджуються прогресивні технології вантажоперевезень, зокрема перевезення вантажів експрес-поїздами, швидкість яких наближена до пасажирських; використання маршрутних залізничних перевезень між великими промисловими регіонами; організація пріоритетних маршрутних перевезень; швидкісні перевезення експортно-імпортних

* тут варто зауважити, що ризики, які виникають при реалізації проекту за цією моделлю, а це – порушення термінів будівництва, перевищення проектного кошторису лягають на консорціум і неминуче будуть закладені в кінцеву вартість послуги, що призведе до збільшення її вартості.

* як свідчить історія, світові транспортно-логістичні компанії (Raben, Schenker) спочатку виходили на український ринок використовуючи існуючі складські можливості. Закріпившись на ринку України, вони почали будувати МГЛК для своїх потреб [59].

вантажів зі спрощеним митним контролем на прикордонних станціях; перевезення вантажів змішаним (інтермодальним та мультимодальним) способом. Для ефективного функціонування МГЛК необхідно нарощувати портфель інтермодальних перевезень, оскільки – це основний вид послуг якими користуються учасники зовнішньоекономічної діяльності при перевезенні вантажів у міжнародному сполученні.*

Варто зазначити, що питанням наукового обґрунтування сутті інтермодальних перевезень приділяють увагу відомі науковці М.Ю. Григорак, В.Л. Дикань, В.В. Заблоцька Р.Р. Ларіна [38, 47, 65, 101], і також зарубіжні науковці Л. Миротін, М. Портер, Т. Прокоф'єва М. В. Сергєєв, О. Смєхов, С. [129; 183; 196; 222; 229] які визначили основні принципи функціонування інтермодальної системи, що полягають у єдності всіх ланок транспортного ланцюга в організаційно-технологічному аспекті; єдиній формі взаємодії та координація всіх ланок транспортного ланцюга, яка забезпечує цю єдність; комплексному розвитку транспортної інфраструктури різних видів транспорту; комплексному рішенні фінансово-економічних аспектів функціонування системи; використанні систем електронного обміну даними, що забезпечують стеження за пересуванням вантажу, передачу інформації та зв'язок .

Основна ідея цих принципів, на наш погляд, ґрунтується на поєднанні ланок транспортно-логістичного ланцюга в організаційному аспекті, прийнятті комплексних фінансово-економічних рішень які сприяють ефективному функціонуванню інтермодальних перевезень вантажів. Такі ж принципи притаманні й мультимодальним перевезенням, аналіз яких дозволяє стверджувати, що вони складаються з трьох блоків: мультимодальне вантажне автомобільне перевезення, мультимодальне контейнерне перевезення,

* Інтермодальні перевезення – це система доставки вантажів у міжнародному сполученні декількома видами транспорту за єдиним перевізним документом, із передачею вантажів в пунктах перевалки з одного виду транспорту на інший, без участі вантажовласника. Системоутворюючим елементом інтермодальних перевезень виступає інтермодальна вантажна одиниця, яка має митне пломбування вантажу за міжнародними вимогами, що виключає доступ до вантажу без зриву пломби. Основою сучасних інтермодальних перевезень вантажів є контейнери міжнародного класу ISO [114, с.108].

логістична система і термінали [228, с. 54].** Тому, з метою інтеграції мультимодального транспорту в логістичні системи всіх рівнів, необхідно координувати їх функціонування, для чого потрібно покращити якість діючих автошляхів, розробити нові сполучення, сприяти розвитку придорожньої інфраструктури. Це дасть можливість розвиватися всім системам перевезення, в тому числі юнімодальним міжрегіональним перевезенням, внутрішньо-обласним та міським перевезенням спеціалізованим транспортом, місцевим перевезенням окремими підприємцями та транспортом нетранспортних організацій.*

Необхідно зазначити, що на мегарівні розвитку транспортно-логістичної системи, провідна роль належить міжнародним транспортно-логістичним і девелоперським компаніям.

Організаційні форми їх участі у процесі створення МГЛК розкриваються через надання кредитів на їх будівництво в регіонах, які представляють інтерес для іноземних інвесторів й користувачів послугами МГЛК, створення єдиного законодавства у сфері міжнародних перевезень вантажів, проведення інформаційних заходів ознайомлення із перспективами розвитку МГЛК.

В цілому доцільно виділити наступні напрями спільного, з іноземними інвесторами, розвитку МГЛК.

1. Розвиток МГЛК, на базі існуючих складських об'єктів, розташованих у великій кількості по всій території нашої країни. Активному їх використанню заважають такі проблеми, як відсутність розвинених автошляхів, потреба великих інвестицій для модернізації. Зауважимо, що вирішенням цієї проблематики можуть стати наступні заходи. По-перше, розробка довгострокових державних програм розвитку автошляхів, що поєднують складські об'єкти які знаходяться в перспективних, з точки зору розвитку МГЛК, регіонах і передбачають виділення бюджетних коштів. Необхідно відмітити, що

** мультимодальні перевезення – прямі перевезення як мінімум двома різними видами транспорту і, як правило, всередині країни [254].

* під юнімодальними розуміють перевезення вантажу одним видом транспорту (одним або декількома перевізниками). Якщо бере участь один перевізник, він видає свій власний транспортний документ – накладну, коносамент та ін. Якщо перевізників кілька (наприклад, перевізник з одного порту в інший, з перевантаженням вантажу в проміжному порту), один з них може видати наскрізний коносамент, що охоплює все перевезення. [254].

будівництво МГЛК характеризується швидкою окупністю витрат для такого типу бізнесу і може стати вигідним шляхом вкладення державних інвестицій. По-друге, фінансування модернізації складських об'єктів позабюджетними інвестиційними фондами, коштами підприємств інших галузей економіки, власними коштами суб'єктів транспортно-логістичної галузі. Значної уваги заслуговує також тенденція до зміни форми власності цих об'єктів. Їх викуп передбачає вкладення коштів у модернізацію та реконструкцію, здійснення ремонту з урахуванням сучасних вимог до умов зберігання товарів. По-третє, залучення іноземних інвесторів, що вимагає, насамперед, підтримки держави та надання гарантій з її боку, забезпечення ефективної податкової політики.

2. Створення територій пріоритетного розвитку, тобто територій з особливими економіко-правовими, фінансовими, митними умовами господарювання вітчизняних і закордонних юридичних осіб. Основною метою створення спеціальних економічних зон для розвитку МГЛК в українських регіонах слід вважати вирішення проблеми правцелаштування населення, сприяння розвитку суміжних галузей (транспортної, будівельної, сфери послуг), стимулювання залучення інвестицій у ці сфери. До основних переваг утворення таких територій необхідно також віднести надання суб'єктам підприємницької діяльності транспортної та будівельної галузей пільг щодо сплати податку на прибуток, ввізного мита на обладнання для МГЛК, плати за оренду землі. Це буде сприяти розвитку компаній, які займаються транспортно-логістичним бізнесом, зацікавленості суб'єктів підприємництва у розвитку МГЛК та розширенні спектру їхніх послуг.

Крім того, надання території статусу спеціальної економічної зони, на нашу думку, сприяє здійсненню супутніх інвестиційних проектів, підвищенню зацікавленості іноземних та вітчизняних інвесторів у вкладанні коштів у розвиток придорожньої інфраструктури. Забезпечення на територіях пріоритетного розвитку спеціального правового режиму інвестиційної діяльності, на наш погляд, може представляти значний інтерес для інвесторів і мають бути створені в регіонах, які відповідають основним умовам наведеним у таблиці 2.2. Дотримання цих умов, на нашу думку, дозволить покращити інвестиційну привабливість МГЛК на територіях пріоритетного розвитку.* Зважаючи на вищезазначене, такі території мають бути створені в регіонах, через які проходять МТК із великим товарорухом, де немає

* такою територією, на нашу думку, може стати Одеський торговельний морський порт, через який у 2011 р. було перевалено 25607,5 тис. т. вантажів (Додаток Б.2).

великих індустріальних підприємств і є необхідність працевлаштування місцевого населення.**

Таблиця 2.2.

Основні умови створення територій пріоритетного розвитку

№ п/п	Умови
1	зацікавленість вищих органів державної влади у розвитку МГЛК в регіонах
2	наявність обласних державних адміністрацій, які будуть сприяти розвитку МГЛК в регіоні
3	наявність транзитних товаропотоків
4	працевлаштування місцевого населення
5	наявність дорожньої інфраструктури

Джерело: складено автором

3. Реалізація спільних проектів по створенню нових МГЛК, розвитку нової придорожньої інфраструктури. Такий підхід дає можливість використовувати новітні іноземні технології у будівельній галузі та машинобудуванні, залучаючи вітчизняні промислові підприємства до всього процесу розвитку транспортно-логістичної інфраструктури країни. Використовуючи передові іноземні технології, на наших підприємствах можна виробляти будівельні матеріали, дорожню техніку. Це збільшить надходження податків до бюджету всіх рівнів, дасть додаткові робочі місця.***

На наш погляд для ефективного функціонування МГЛК функції управління бажано передати іноземній девелоперській компанії яка має досвід об'єднання

** динаміка співвідношення незайнятих громадян та вакансій зареєстрованих у державній службі зайнятості станом на 1 жовтня 2012р., рівень безробіття населення станом на 1 півріччя 2012 р., приріст або зменшення середньооблікової кількості найманих працівників у серпні 2012 р. по відношенню до серпня 2011 р. наведено у додатках Б.3 , Б.4, Б.5.

Джерело: за даними служби статистики України [152].

*** варто зауважити, працевлаштування наших співвітчизників, на наш погляд, має бути пріоритетом незалежно від того, хто розвиває МГЛК – українська компанія чи іноземна.

логістичних об'єктів в єдину мережу, під єдиним управлінням, що дозволяє оптимізувати логістичні технології, знижувати витрати, розширяти комплекс послуг, підвищувати конкурентоспроможність й інвестиційну привабливість бізнесу.* При цьому, найбільшу економічну ефективність забезпечує комплексне логістичне обслуговування, при якому компанія надає в комплексі різноманітні послуги з просування та сервісного обслуговування товароматеріальних потоків. При інших рівних умовах транспортно-логістичні компанії прагнуть до скорочення витрат, пов'язаних зі своєю діяльністю, що в свою чергу дозволяє їм знижувати ціни на послуги і сприяє підвищенню їх конкурентоспроможності.

Таким чином, в процесі дослідження нами були виявлені логістичні функції які найбільш часто передаються транспортно-логістичним компаніям в аутсорсинг.** Логістичні функції, які найчастіше передаються в аутсорсинг наведені у таблиці 2.3. Наведені у таблиці 2.3 дані свідчать про те, що лівова частина логістичних функцій передається на аутсорсинг.*** Це також може

* прикладом таких міжнародних логістичних компаній є Kuehne&Nagel, Frans Maas, FM Logistics, DHL, Raben які вже давно й ефективно працюють в Україні.

** Суть поняття аутсорсингу була визначена ще на початку ХХ століття А. Слоуном (за 70 років до появи цього терміна в науковій літературі в 1990 році). А. Слоун на практиці випередив розвиток теорії аутсорсингу, поклавши в основу організації виробництва метод кооперації вузькоспеціалізованих виробництв як усередині своєї компанії, так і за її межами. Тим самим він практично довів припущення про те, що спеціалізовані фірми можуть виконувати окремі роботи на більш високому якісному рівні, ніж навіть великі, але неспеціалізовані компанії. Сполучення ефективності застосування інструментів логістики й тенденції концентрації підприємств на основних видах діяльності дає широкі можливості для розвитку ринку логістичного аутсорсингу й спеціалізованих логістичних посередників. Позбавлення від неефективних або непрофільних бізнес-процесів дозволяє вилучити капітал для розвитку основних видів діяльності й підвищити швидкість адаптації до змін як у зовнішньому середовищі, так і на ринку [114, с. 381].

Заслуговує також на увагу точка зору вітчизняних науковців Є. Кричавського та Н. Чухрай, які дають таке визначення аутсорсингу: «Аутсорсинг перенесення частини виробничих процесів на інші підприємства» [87, с. 136]. Правда, на наш погляд, їх визначення має більше відношення до виробничих процесів, коли великі корпорації віддають частину виробничих функцій іншим підприємствам, наприклад, при зборці автомобілів щітки до двірників виготовляє невелика компанія.

*** За даними дослідження, яке провели в 2001 році Р. Лейб й Б. Шварц серед 500 американських виробничих компаній – учасників рейтингу U.S.Fortune 500 manufacturers, основними логістичними послугами,

Таблиця 2.3

Логістичні функції, які найбільш часто передаються в аутсорсинг, %

№ п/п	Функції	%
1	складування	73,7%
2	зовнішнє транспортування	68,4%
3	оформлення вантажів/платежів	61,4%
4	внутрішнє транспортування	56,1%
5	консолідація вантажів	40,4%
6	пряме транспортування	38,6%

Джерело: складено автором за матеріалами [213]

бути пов'язане із застосуванням нетарифних методів регулювання зовнішньоекономічної діяльності.* Наприклад, при міжнародних перевезеннях вантажів для спрощення митних процедур необхідна книжка МДП,** яку видає

які передаються в аутсорсинг, є послуги із транспортування, складування, оформлення документів, експедирування й вибору перевізників [215, с. 452-456].

* Нетарифні методи регулювання міжнародної торгівлі, на нашу думку, є ефективним комплексом заходів обмежувально-заборонного характеру, що перешкоджають проникненню іноземних товарів на внутрішні ринки, стимулюють розвиток експортного потенціалу держави як суб'єкта світогосподарських зв'язків

** Carnet TIR (книжка МДП)— це [митний](#) вантажосупровідний документ, який дає право перевозити вантажі через кордон держав в опломбованих [митницею](#) кузовах автомобілів чи [контейнерах](#) за спрощених митних процедур. Документ покриває автомобільні й залізничні перевезення [вантажів](#) (які здійснюються в автофургонах, [трейлерах](#), [напівтрейлерах](#) і [контейнерах](#)) між державами, які визнають [Митну конвенцію про міжнародні перевезення із застосуванням книжки МДП 1959р. і 1975р.](#) Всі автомобільні [транспортні засоби](#) повинні мати відповідні дозволи компетентних органів на їхнє використання, які видаються вповноваженими

АсМАП України.^{***} Для її отримання потрібно мати певний склад вантажних автомобілів і матеріально-технічну базу. Це можуть дозволити собі тільки великі автоперевізники. Тому послуги перевезення вантажів у міжнародному сполученні, здебільшого, надають компанії, для яких цей бізнес є профільним. Також, доцільно буде зауважити, що ця діяльність є яскравим прикладом міжнародної співпраці компаній: вантажівки іноземного виробництва беруться у лізинг в закордонній компанії, використовуються українськими перевізниками для надання послуг іноземним та українським учасникам зовнішньоекономічної діяльності.

Таким чином, передача частини логістичних функцій в аутсорсинг, на нашу думку, є новою тенденцією у розвитку світових транспортно-логістичних компаній, сприяє формуванню системи руху товару та передбачає наявність декількох опорних МГЛК і взаємодіючих з ними регіональних логістичних транспортно-розподільних центрів. Такий механізм сприяє прискоренню руху товароматеріальних потоків і забезпечує ефективність функціонування МГЛК у світі. Наприклад, проведені в німецьких компаніях дослідження, показали, що більше половини компаній, використовуючи послуги логістичних провайдерів, мають намір відмовитися від власних відділів логістики. Очікується, що вже на початку XXI століття в транспортно-розподільчій системі Німеччині частка логістичних провайдерів в перевезенні товарів, зберіганні і вантажопереробки, вантажно-розвантажувальних та інших логістичних операцій, пов'язаних з товарообігом, зростає до 90% [150].

органами країни. Оформляються у вигляді книжки з відривними аркушами, які відриваються при проходженні вантажем чергової митниці. Книжка МДП має 4,6,14 або 20 відривних аркушів [60]

^{***} [Асоціація Міжнародних Автомобільних перевізників України](#) (АсМАП України)- договірне об'єднання, завданням якого є постійна координація господарської діяльності підприємств, що об'єдналися для роботи. Відповідає за представлення інтересів українських автомобільних перевізників у [Міжнародному Союзі Автомобільного Транспорту \(МСАТ\)](#) та в системі МДП. Заснована у 1991 році [149]

Також варто зазначити, що у Німеччині логістична індустрія є однією з найбільших галузей економіки. За оборотом вона займає четверте місце (після автомобілебудування, електротехнічної промисловості і загального машинобудування), а за кількістю задіяного в ній персоналу знаходиться на першому місці. За оцінкою німецьких дослідників, в найближчі роки число робочих місць у цій сфері збільшиться на 20%, оскільки логістичної фірми все частіше беруться за такі роботи, як попередній монтаж, збирання та після продажне обслуговування обладнання, управління об'єктами [159].

При передачі об'єкта в управління іноземній компанії, необхідно скласти і заключити міжнародний договір на надання послуг із управління об'єктом комерційної нерухомості. Підписання такого договору суб'єктами господарювання стане інструментом контролю їх прав та обов'язків. Одним із основних пунктів такого договору, на нашу думку, має бути пункт про кадрову політику управляючої компанії. Договір має містити положення про організаційну структуру, кваліфікаційну та професійну підготовку персоналу. Обов'язково має бути прописаний процес підготовки та перепідготовки персоналу в процесі функціонування МГЛК.

Як і в будь-якому іншому виді економічної діяльності, функціонування МГЛК припускає його комплектацію тільки кваліфікованим персоналом, здатним ефективно виконувати свої професійні обов'язки. Перевагу бажано віддавати трудовим ресурсам, що проживають у регіоні розташування МГЛК. Разом з тим потрібно залучати і сторонніх фахівців. Також важливим аспектом ефективного функціонування МГЛК є впровадження комплексних навчальних програм для персоналу.

При розвитку МГЛК потреби в трудових ресурсах підкоряються вимогам двох етапів: створення МГЛК і експлуатація МГЛК, які істотно відрізняються

один від одного. Група розробки проекту повинна бути укомплектована такими фахівцями:

- Генеральний менеджер: головний спеціаліст сектору логістики з хорошими навички комунікації, обширними знаннями в області співпраці державних і приватних структур;
- технічний спеціаліст: освіта і досвід в області створення МГЛК;
- юрист: спеціалізація у сфері будівельних контрактів.

Потреби в персоналі функціонуючого МГЛК залежать від характеру діяльності комплексу та послуг, які він надає. Виділимо основні підрозділи організаційної структури (ОСУ) МГЛК (табл.2.4).

Характеризуючи ОСУ МГЛК варто відмітити, що усі вищевказані підрозділи, як правило, комплектує персоналом відділ кадрів. Особливу увагу ми хочемо звернути на посаду Генерального директора МГЛК який, на нашу думку, призначається винятково власниками бізнесу.* Генеральний директор повинен мати досвід роботи в міжнародній логістиці, володіти навичками управлінця комерційної нерухомості, знати основи корпоративного управління й зовнішньоекономічної діяльності підприємства, а також широкі професійні зв'язки.

Таблица 2.4.

Підрозділи ОСУ МГЛК

№ п/п	Підрозділи	Функції
2	керівництво	поточне керівництво МГЛК
3	адміністрація	виконання розпоряджень керівництва МГЛК

* на при великий жаль, ми змушені констатувати, що це прийнята практика в Україні. В першу чергу розглядається лояльність фахівця до власників бізнесу, а вже потім – його професіоналізм. Такий підхід, на наш погляд, не є перспективним в аспекті професійного розвитку вітчизняних фахівців.

4	бухгалтерія	ведення фінансової діяльності МГЛК
5	ІТ	комп'ютерне та програмне забезпечення, управління базами даних, телекомунікації
6	маркетинг	зв'язки з клієнтами, рекламні матеріали
7	експлуатація	технічне управління будівлями, обслуговування обладнання
8	відділ кадрів	найм персоналу, розробка програм мотивації та розвитку персоналу
9	бізнес-розвиток	створення додаткових послуг для клієнтів МГЛК
10	брокери	митне оформлення вантажів
11	логісти	організація доставки вантажів
12	транспортники	водії, технічний персонал

Джерело: складено автором

До характеристики приведених нами підрозділи ОСУ варто додати і те, що виконуючи покладені на неї функції у розвитку зовнішньоекономічної діяльності та управлінні МГЛК, вона є ефективною.

Таким чином, дослідження економіко-організаційних інструментів розвитку МГЛК в Україні дозволяє зробити наступні висновки.

1. Міжнародні господарські логістичні комплекси є великими комплексними об'єктами інфраструктури, в рамках якої здійснюється повний логістичний супровід перевізного процесу, враховуючи вибір транспортно-митної схеми з формуванням логістичних параметрів, підбір страхової компанії, експедиція відправки та доставки товару, забезпечення перевалки вантажу на державному кордоні. Розвиток МГЛК вимагає участі багатьох суб'єктів підприємницької діяльності. Тому їх ефективне функціонування може бути забезпечене лише за умови плідної співпраці з органами державної влади, міжнародними компаніями, орендарями, суб'єктами ЗЕД. До основних функцій

МГЛК слід віднести створення об'єктів комерційної нерухомості; надання послуг зберігання та перевалки вантажів; проведення професійних тренінгів для персоналу, постійне підвищення кваліфікації співробітників компанії. Також необхідно відмітити запропоновану нами невластиву для МГЛК функцію учасника зовнішньоекономічної діяльності, яка сприяє підвищенню його конкурентоздатності на ринку транспортно-логістичних послуг.

2. Серед функцій держави в напрямку забезпечення розвитку МГЛК слід виділити: надання земельної ділянки під забудову; підписання міжнародних угод про сприяння розвитку транспортно-логістичної системи країни; запровадження єдиних механізмів розробки й отримання дозвільних документів для розвитку МГЛК, особливо тих, які представляють інтерес для іноземних інвесторів; створення гнучкої системи оподаткування діяльності МГЛК; проведення активної рекламної діяльності з метою залучення транзитних товаропотоків та інвестицій у розвиток транспортно-логістичної інфраструктури країни.

3. Підвищенню конкурентоспроможності України на світовому ринку транспортно-логістичних послуг, буде сприяти будівництво транспортно-логістичної інфраструктури та її головної складової – МГЛК, разом із іноземними інвесторами; створення територій пріоритетного розвитку, тобто територій з наданням особливих економіко-правових умов господарювання для вітчизняних і закордонних компаній. Крім того, велике значення для розвитку МГЛК має реалізація проектів у морських портах країни та прикордонних територіях за участі міжнародних компаній.

4. Сьогодні проблематика розвитку світової транспортно-логістичної системи є актуальною. Збільшення руху товаропотоків між різними континентами змушують країни шукати шляхи вдосконалення доставки вантажів, розробляти дієві механізми пришвидшення їх руху. Цьому сприяє ефективна робота науковців. Їх дослідження спонукають логістичні та девелоперські компанії вдосконалювати процеси товароруку, створюючи транспортно-логістичну інфраструктуру, застосовувати новітні технології в процесі будівництва МГЛК, допомагають визначати найбільш привабливі регіони для їх розвитку, а також тип і функціональне призначення майбутніх об'єктів. Розроблені освітні програми в галузі логістики, транспорту, управління, будівництва дозволяють

готувати висококваліфіковані кадри, реалізація сучасних освітніх стандартів у вищій школі, які поступово починають впроваджуватись у навчальний процес, за підтримки уряду та інших органів виконавчої влади. Аналіз розвитку МГЛК у світі показав також сутність логістичного підходу щодо оптимізації потокових процесів, оскільки, в рамках його функціонування, всі логістичні функції реалізуються у взаємозв'язку і саме тому досягається максимальна ефективність в процесі руху товароматеріальних, інформаційних й фінансових потоків.

5. Спільний розвиток міжнародних господарських логістичних комплексів може здійснюватися за рахунок одержання іноземних інвестицій для їх будівництва. Перевагою цього варіанта, на нашу думку, є те, що після погашення кредиту весь валютний прибуток залишається в Україні, але в цьому випадку існує ризик низького рівня експлуатації МГЛК. Другим шляхом є будівництво й експлуатація об'єктів МГЛК на засадах спільних міжнародних підприємств. Це передбачає наявність європейських гарантій якісної експлуатації МГЛК, передачі і практичного впровадження світового управлінського досвіду й відмовлення від використання валютних інструментів, але при цьому, значна частина валютного прибутку буде належати закордонним діловим партнерам. Слід відмітити, що діяльність у цьому напрямі може сприяти розвитку соціальної інфраструктури, збільшенню надходжень в місцеві бюджети, а отже покращенню соціально-економічної ситуації в нашій країні. Разом із тим, зважаючи на всі економіко-організаційні інструменти розвитку МГЛК, доцільно звернути увагу та проаналізувати фінансові важелі раціонального використання міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні.

2.3. Фінансові важелі діяльності міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні

Сьогодні загальний обіг європейського ринку логістичних послуг складає більше 600 млрд. євро, тому логістичні компанії все частіше опиняються в центрі уваги економічного співтовариства. Приблизно 30% логістичних функцій у всіх галузях економіки щорічно передається їм в управління [161]. Як вважає Марія Григорак, Президент Української логістичної асоціації, «майбутнє логістики буде успішним і досяжним, якщо ми зможемо виправдати оцінку наших закордонних колег, яка говорить, що ємність, потенціал українського логістичного ринку становить 100 - 300 млрд. євро. Якщо ми вийдемо на такі обсяги логістичних послуг – це буде хороше майбутнє».[59]* При цьому до 2020 року експерти компанії McKinsey передбачають чотирикратне збільшення обсягів світової торгівлі, що спричинить за собою багаторазове збільшення попиту на логістичні послуги [60].**

Торгівля все більше усвідомлює значення логістики, насамперед із-за величезного потенціалу економії коштів. Витрати на логістичний процес, що зв'язує виробника споживчих товарів і торгівлю, становлять від 10 до 20% всієї вартості товару, вважають експерти в області логістики компанії McKinsey. На жаль, ринок логістичних послуг України розвинений не так сильно. На думку експертів частка сектору перевезень та експедирування вантажів усіма видами транспорту становить 55%, сектора складських послуг – 13% і сектора послуг по інтеграції та управлінню ланцюгами постачань – 32% (рис. 2.4).

* 16-18 травня 2007р. у Києві відбувся Перший міжнародний логістичний конгрес під девізом «Логістика – погляд у майбутнє».

** На думку керівника компанії «ГЛД Інвест Україна», що входить у девелоперську компанію GLD Invest Group (Австрія), Клеменса Лера зростання інвестиційної привабливості ринку логістичних площ в Україні можливе через 1,5-2 роки. «Я думаю, що цей ринок стане інвестиційно привабливим через 1,5-2 роки, так як відсутність будівництва нових об'єктів у 2009 і 2010 роках призвело до значного скорочення рівня вакантних площ» - зазначає Лер [59].

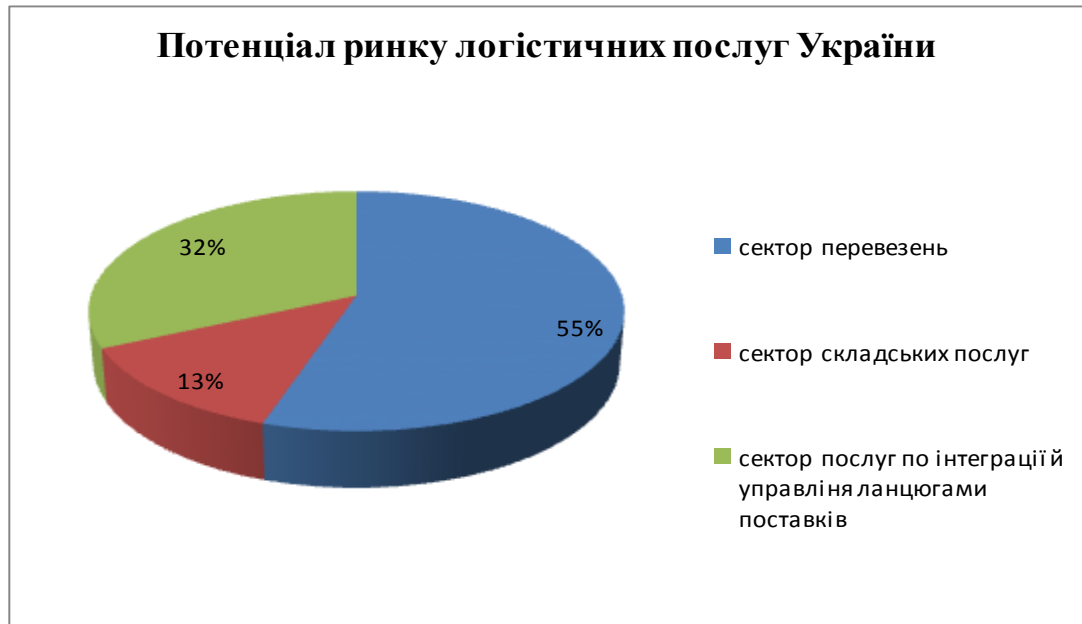


Рис. 2.4. Потенціал ринку логістичних послуг України

Джерело: складено автором за матеріалами [152]

Як видно із наведених даних, послуги по експедируванню вантажів складають більше половини всіх логістичних послуг, що є хорошим стимулом для розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, враховуючи будівництво МГЛК. Варто зауважити, що ринок логістичних послуг України знаходиться на початковому рівні розвитку – він не сформований, не структурований і в більшості випадків непрозорий. Відсутня достовірна статистична інформація за обсягами ринку в Україні, структурі послуг і доходи. При відсутності саморегулювних організацій у сфері логістичного бізнесу відсутні стандарти логістичних послуг. Попит на якісні логістичні послуги в Україні значно перевищує пропозицію, а скільки-небудь серйозна конкуренція відсутня, при цьому забезпеченість складськими площами помітно відстає від загальносвітових тенденцій (рис. 2.5).

Як видно із наведених даних, ринок складських площ Києва має великий потенціал розвитку. При середній забезпеченості у 400 кв.м. на людину київський ринок складської нерухомості може запропонувати всього 45 кв.м.

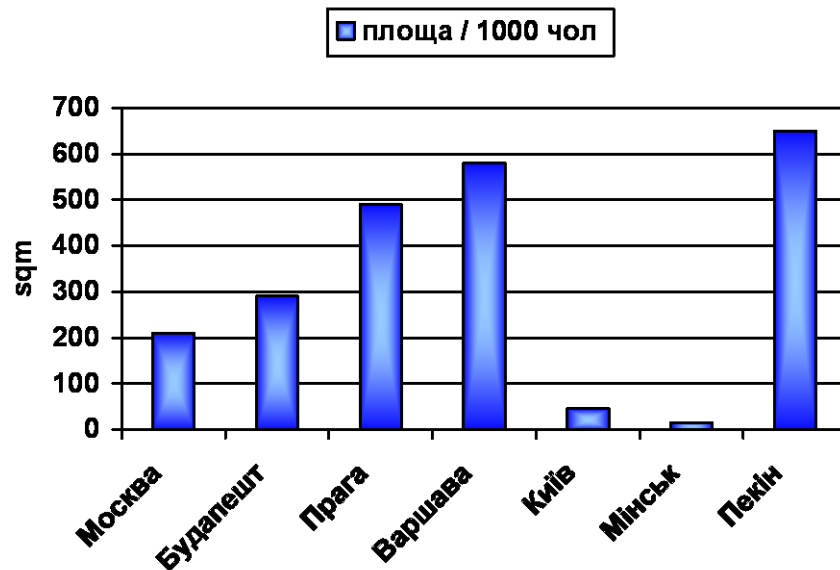


Рис. 2.5. Забезпеченість складськими площами деяких міст світу
Джерело: складено автором за матеріалами [152]

Така ситуація на ринку характеризується, на наш погляд, обмеженістю доступних державних кредитних ресурсів для будівництва МГЛК. Крім того, потрібно зазначити, що значні обсяги інвестицій, потрібних для створення супутньої інфраструктури, служать бар'єром на вході в галузь для нових компаній. Тому, цілком логічно, що одним із дієвих механізмів рішення цієї проблеми може стати спільне використання державного і приватного капіталу. Першим кроком у цьому процесі має стати написання інвестиційного проекту який представляє собою обґрунтування економічної доцільності, необхідну проектно-кошторисну документацію, а також опис практичних дій щодо здійснення інвестицій.

Обґрунтування стратегії фінансування інвестиційного проекту обов'язково має передбачати вибір методів фінансування, визначення джерел фінансування інвестицій та їх структури. Метод фінансування інвестиційного проекту виступає як спосіб залучення інвестиційних ресурсів з метою забезпечення фінансової реалізації проекту. В процесі дослідження нами було виявлено ряд джерел фінансування інвестиційних проектів створення МГЛК. Основні із них наведені у таблиці 2.5.

Таблиця 2.5

Джерела фінансування інвестиційних проектів створення МГЛК

№ п/п	Джерело фінансування	Найменування
1	внутрішні кошти	прибуток, нагромадження, амортизаційні відрахування, суми, виплачувані страховими органами у вигляді відшкодування за збиток
2	кошти, холдингових й акціонерних компаній, промислово-фінансових груп	акціонери МГЛК
3	асигнування з бюджетів	державні програми розвитку МГЛК
4	іноземні інвестиції	інвестиційні фонди
5	різні форми позикових коштів	кошти працівників МГЛК
6	кредитне фінансування	інвестиційні кредити банків, випуск облігацій
7	проектне фінансування	проектні компанії, транспортно-логістичні компанії
8	змішане фінансування на основі різних комбінацій розглянутих способів	прибуток + банківський кредит

Джерело: складено автором

Характеризуючи виявлені джерела необхідно вказати наступне, по-перше, внутрішнє фінансування забезпечується за рахунок підприємства, що планує здійснення інвестиційного проекту і передбачає використання власних фінансових ресурсів – статутного капіталу, а також коштів отриманих за рахунок чистого прибутку і амортизаційних відрахувань.* При цьому варто зауважити, що формування фінансового резерву, призначеного для реалізації проекту, має носити винятково цільовий характер, що досягається, зокрема, шляхом виділення окремого бюджету такого проекту. Потрібно також враховувати, що самофінансування може бути використано тільки для реалізації невеликих інвестиційних проектів, а фінансово затратні проекти, як

* Прибуток - основне джерело засобів розвитку підприємства. Її величина визначається як різниця між виручкою від реалізації продукції і її повною собівартістю. Після сплати податків і інших платежів до бюджету у підприємства залишається чистий прибуток, який за рішенням загальних зборів акціонерів може бути розподілений на виплату дивідендів або спрямований на інвестиційні цілі (реінвестована в активи підприємства) [154]. Таким інвестиційним проектом, на нашу думку, може бути МГЛК. Як свідчить досвід, на першому етапі їх створення (розроблення проекту будівництва, інвестиційного проекту та його аналізу) компанії достатньо виділяти щомісячно 500-600 тис. грн. Розробка проекту будівництва із усіма узгодженнями займає сьогодні 9-12 місяців, розробка інвестиційного проекту – 3-4 місяці.

правило, фінансуються за рахунок не тільки внутрішніх, але й зовнішніх джерел. На наш погляд, внутрішнє фінансування розвитку МГЛК, є ефективним з точки зору прогнозування інвестиційної діяльності компанії. Таке інвестування повністю залежить від управлінських навичок менеджерів керуючої компанії.

По-друге, акціонування, як метод фінансування інвестиційних проектів, на нашу думку, є одним із бажаних фінансових важелів раціонального використання механізмів розвитку МГЛК, що дає можливість користуватись залученими інвестиційними ресурсами, які мають суттєві масштаби і не обмежені за термінами; емісія акцій дозволяє забезпечити формування необхідного обсягу фінансових ресурсів на початку реалізації інвестиційного проекту, а також відстрочити виплату дивідендів до настання того періоду, коли інвестиційний проект почне генерувати доходи; власники акцій можуть здійснювати контроль над цільовим використанням коштів на потреби реалізації інвестиційного проекту.

По-третє, зовнішнє фінансування передбачає використання зовнішніх джерел: коштів населення, іноземних інвесторів, сторонніх фінансових установ, додаткових внесків грошових коштів у статутний фонд засновниками компанії. На наш погляд, для розвитку МГЛК оптимальним є поєднання внутрішніх та зовнішніх джерел фінансування, що є ефективним фінансовим важелем їх створення. Це дає можливість використовувати внутрішні кошти для оплати невеликих трат: оздоблювальних робіт, оформлення дозвільної та проектної документації, виплати поточної заробітної плати. При цьому, використовуючи свої кошти і робочу силу, ми знижуємо собівартість оренди 1 кв.м. площ, та кінцеву вартість МГЛК. Зовнішні джерела, на нашу думку, необхідно залучати тоді, коли є готовий проект й необхідно приступати до його безпосереднього виконання. Основними формами позикового фінансування у цьому випадку виступають інвестиційні кредити банків, які, на наш погляд, також є одними з найбільш ефективних форм зовнішнього фінансування розвитку МГЛК у тих

випадках, коли компанії не можуть забезпечити їх створення за рахунок власних коштів. Привабливість даної форми пояснюється, перш за все:

- можливістю розробки гнучкої схеми фінансування, при якій компанія-інвестор може взяти всю обумовлену суму кредиту, а може оформити кредитну лінію й використовувати кошти по мірі їх необхідності. На наш погляд кредитна лінія має суттєві переваги, оскільки, кредитні кошти використовуються на безпосередню оплату виконаних послуг або купівлю товарів;
- зменшенням оподаткованого прибутку за рахунок віднесення процентних виплат на витрати, що включаються до собівартості;
- використанням ефекту фінансового важеля, що дозволяє збільшити рентабельність власного капіталу в залежності від співвідношення власного і позикового капіталу в структурі інвестицій у розвиток МГЛК.*

Варто відмітити, інвестиційні кредити є, як правило, середньо-і довгостроковими. Термін залучення інвестиційного кредиту можна порівняти зі строками реалізації інвестиційного проекту. При цьому інвестиційний кредит може передбачати наявність пільгового періоду, тобто періоду відстрочки погашення основного боргу. Така умова полегшує обслуговування кредиту, але збільшує його вартість, так як процентні платежі обчислюються з непогашеної суми боргу.

Таким чином, проаналізувавши джерела фінансування розвитку МГЛК, варто також зазначити, що кожен із них має певні переваги і недоліки, які приведені у табл. 2.6.

Таблиця 2.6

Порівняльна характеристика джерел фінансування розвитку МГЛК

* варто зауважити, чим більше частка довгострокової заборгованості компанії, тим сильніший її фінансовий важіль. Фінансовий важіль, коефіцієнт використання позикових засобів - залежність [прибутку](#) підприємства від ступеня використання ним позикових засобів, при фіксованій вартості яких створюється додатковий фінансовий важіль для [акціонерів](#), якщо весь прибуток, що накопичується таким чином, збільшує їхню частку в загальному капіталі компанії. Фінансовий важіль розраховується як відношення суми позикового капіталу до суми власного акціонерного капіталу компанії або позикового капіталу до суми усього використовованого компанією капіталу. Акціонери компанії одержують вигоду від застосування фінансового важеля тільки в тому випадку, якщо дохід, отриманий за рахунок залучення позикових засобів перевищує витрати по виплаті відсотків. При використанні позикових ресурсів зростає ринкова вартість [акцій](#), що знаходяться в обороті [204, с.378].

Джерела фінансування	Переваги	Недоліки
Внутрішні джерела (власний капітал)	Легкість, доступність і швидкість мобілізації. Зниження ризику неплатоспроможності та банкрутства. Збереження власності	Обмеженість обсягів залучення коштів. Відволікання власних коштів від господарського обігу. Обмеженість незалежного контролю за ефективністю використання інвестиційних ресурсів
Зовнішні джерела (залучений і позиковий капітал)	Можливість залучення коштів у значних масштабах. Наявність незалежного контролю за ефективністю використання інвестиційних ресурсів	Складність і тривалість процедури залучення коштів. Необхідність надання гарантій фінансової стійкості. Зменшення прибутку у зв'язку з необхідністю виплат за залученими і позикових джерел. Можливість втрати власності та управління компанією

Джерело: складено автором за матеріалами [220]

Характеризуючи їх варто відмітити, що фінансування їх будівництва коштами акціонерів за рахунок розміщення додаткового випуску акцій, має ряд суттєвих обмежень, а саме: інвестиційні ресурси акціонерне товариство отримує по завершенні розміщення випуску акцій, а це вимагає часу, додаткових витрат, доказів фінансової стійкості підприємства, інформаційної прозорості. Процедура додаткової емісії акцій пов'язана з реєстрацією, проходженням лістингу, значними операційними витратами. При проходженні процедури емісії компанії-емітенти несуть витрати на оплату послуг професійних учасників ринку цінних паперів, а також на реєстрацію випуску. Випуск акцій не завжди може бути розміщено в повному обсязі. Після їх емісії компанія повинна проводити виплату дивідендів та періодично розсилати звіти своїм акціонерам. Також варто зазначити, що фінансування проектів МГЛК має різні цілі для інвесторів. Приватні інвестори намагаються отримати швидкі прибутки, тоді як для держави важливим є забезпечення зайнятості населення, задоволення потреби в новій інфраструктурі, мультиплікаційний ефект та

розвитку економіки, мотивація кредитних організацій відображається в пропозиціях по місцю розміщення МГЛК, що створюються.

Разом із тим необхідно додати, що внутрішні джерела є завжди підконтрольні компанії-інвестору, але мають обмеженість по своєму обсягу, що суттєво впливає на терміни створення МГЛК. Механізм отримання зовнішніх ресурсів є менш підконтрольний компанії-інвестору, але володіє необмеженим фінансовим ресурсом, що є вирішальним фактором при обґрунтуванні стратегії залучення інвестицій. Вона має забезпечити стабільну схему фінансування проекту, її оптимізацію, зниження капітальних витрат і ризиків інвестиційного проекту. Для цього необхідно робити їх попередній аналіз, використовуючи методи оцінки інвестиційних проектів, які поділяють на дві групи. Перша включає методи, які ґрунтуються на обчисленні деяких спрощених показників і не враховують часовий чинник, а друга — методи, які враховують часовий чинник і базуються на дисконтуванні грошових потоків.* До першої групи належать методи, які визначають ефективність капіталовкладень з огляду на період окупності інвестицій (Payback Period, PP) та облікову ставку прибутку (Accounting Rate of Return, ARR). До другої групи відносяться методи, які базуються на обчисленні чистої приведеної вартості проекту (Net Present Value, NPV), модифікованої внутрішньої ставки прибутку (Modified Internal Rate of Return, MIRR), чистої термінальної вартості (Net Terminal Value, NTV), внутрішньої ставки прибутку (Internal Rate of Return, IRR), дисконтованого

* традиційна методика розвитку МГЛК (яка є характерною для зарубіжних країн) полягає в тому, що державна установа випускає облігації для збільшення капіталу, який є необхідним для фінансування проекту, і окремо заключає угоди підряду з приватними фірмами, послуги яких потрібні для розробки проектно-конструкторської документації, будівництва і експлуатації об'єкту. Якщо об'єкт залишається у державній власності, держава може передати його у довгострокову оренду приватній фірмі або укласти угоду на його обслуговування (експлуатацію) з визначеною державною організацією. З іншого боку, проект може знаходитися у спільній володінні держави і приватного сектору, або повністю належати приватній стороні. Проект може фінансуватися державою або приватною фірмою, але у деякому випадку його фінансування здійснюватиметься на базі довгострокового кредитування. Це означає, що на стадії експлуатації проекту кредитна підтримка фінансування здійснюється в основному за рахунок прибутку від проекту, а не за рахунок звичайних корпоративних кредитів. Також варто відмітити, що привабливою стороною спільних державно-приватних підприємств є гнучке розподілення ризиків. Таким чином, механізм втілення та функціонування спільних державно-приватних підприємств у розвитку МГЛК в значній мірі залежить від запропонованої форми власності на готовий об'єкт.

періоду окупності інвестицій (Discounted Payback Period, DPP) та індексу рентабельності інвестицій (Profitability Index, PI).

Облікова ставка прибутку (ARR) виступає певним аналогом коефіцієнта рентабельності інвестованого капіталу і дорівнює відношенню середньорічного чистого прибутку до середнього обсягу інвестицій, який визначається діленням початкової суми капітальних вкладень на 2. Значення коефіцієнта не залежать від розподілу прибутку за окремими роками, а також від кількості років, необхідних для реалізації проекту, однак дають уявлення про середній рівень прибутковості інвестицій.

Чиста приведена вартість проекту (NPV) — інтегрований показник, який визначається як різниця між початковими вкладеннями в проект та дисконтованими чистими грошовими надходженнями від реалізації проекту:

$$NPV = -I + \sum_{i=1}^n \frac{ЧГП_i}{(1+k)^i} + \frac{ЛГП}{(1+k)^n} \quad (2.1)$$

де I – початкові інвестиції; $ЧГП_i$ – чистий грошовий потік за i -й період; k – ставка дисконтування, що визначається вартістю проекту;

$ЛГП$ – ліквідаційний грошовий потік; n — кількість періодів, які визначають термін реалізації проекту.

Оскільки початкові вкладення визначаються від’ємним початковим грошовим потоком (ПГП), чисту приведену вартість проекту можна визначити як суму початкового та дисконтованих грошових потоків за всі n періодів реалізації проекту:

$$NPV = ПГП + \sum_{i=1}^n \frac{ЧГП_i}{(1+k)^i} + \frac{ЛГП}{(1+k)^n} \quad (2.2)$$

Ставка дисконтування може змінюватись за періодами, тоді:

$$NPV = ПГП + \sum_{i=1}^n \frac{ЧГП_i}{(1+k_i)^i} + \frac{ЛГП}{(1+k_n)^n} \quad (2.3)$$

де k_i , k_n – ставки дисконтування відповідно за i -й та n -й періоди.

Проект доцільно реалізувати, якщо $NPV > 0$, і навпаки, він є неприйнятним для компанії, якщо $NPV < 0$. При $NPV = 0$ реалізація проекту не принесе компанії ні прибутків, а ні збитків.

NPV — показник, який кількісно відображує зростання багатства акціонерів. Очікуване зростання підприємства та його ринкової вартості визначається сумарною NPV усіх реалізованих проектів.

Чиста приведена вартість може бути більш чи менш чутливою до зміни ставки дисконтування. Так, чим більше надходження грошових коштів у початкові періоди порівняно з наступними, тим менш чутливою є NPV до зміни ставки дисконтування при звичайному грошовому потоці. Більш чутливими до зміни ставки дисконтування є проекти з тривалим строком реалізації та значними грошовими потоками наприкінці строку реалізації. У цілому величина NPV суттєво залежить від розміру ставки дисконтування. Тому важливо правильно оцінити вартість фінансування проекту для того, щоб результати оцінки мали практичну значущість.

Чиста термінальна вартість проекту (NTV) тісно пов'язана з показником NPV і відрізняється від нього тим, що грошові потоки приводяться не до початкового моменту, а до моменту закінчення строку реалізації проекту. Її визначають за формулою:

$$NPV = ЛПП(1+k)^n + \sum_{i=1}^n ЧПП_i(1+k)^{n-i} + ЛПП \quad (2.4)$$

Проект вважається прийнятним, якщо $NTV > 0$, неприйнятним – при $NTV < 0$. У практиці фінансового менеджменту частіше застосовують метод NPV . Паралельне використання методів недоцільно, оскільки вони еквівалентні.

Внутрішня ставка прибутку (IRR) є ставкою дисконтування, при якій чиста приведена вартість проекту дорівнює 0. Для того щоб визначити IRR , необхідно прирівняти NPV до нуля й отримане рівняння розв'язати відносно ставки дисконтування, тобто розв'язати рівняння (2.1) відносно IRR :

$$-I + \sum_{i=1}^n \frac{ЧПП_i}{(1+k)^i} + \frac{ЛПП}{(1+k)^n} = 0 \quad (2.5)$$

Внутрішня ставка прибутку є ставкою дисконтування, при якій урівнюють приведену вартість чистих грошових надходжень за проектом та вартість здійснених інвестицій. Вона виступає відносним показником ефективності капіталовкладень, що дає змогу порівнювати різні за обсягом проекти, однак не враховує ситуації, коли вартість капіталу може змінюватись з часом. IRR визначає очікувану дохідність проекту. Якщо вона перевищує вартість капіталу, який використовуватиметься для фінансування, проект доцільно реалізувати. (Високе значення IRR, як правило, свідчить про наявність певного резерву безпечності за відповідним проектом.) Якщо IRR менша від вартості капіталу, проект неприйнятний. І, нарешті, при IRR, яка дорівнює вартості фінансування, проект не принесе ні прибутків, ні збитків.

Графік NPV є нелінійною функцією відносно k і перетинає горизонтальну вісь у точці $k = IRR$ (рис. 2.6).

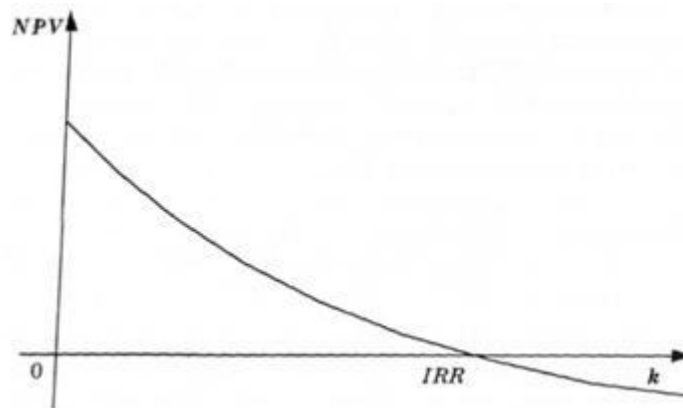


Рис. 2.6. Залежність величини чистої приведеної вартості від ставки дисконтування

Джерело: розроблено автором

В окремих випадках графік може взагалі не перетинати горизонтальну вісь, а рівняння (2.5) не мати дійсних коренів. Для проектів з ординарним грошовим потоком графік перетинає вісь лише в одній точці, що свідчить про існування єдиної внутрішньої ставки прибутку. Для проектів з неординарним грошовим потоком функція NPV може мати кілька нульових точок, що вказує на існування кількох IRR. У таких випадках доцільніше використовувати методи чистої приведеної вартості та модифікованої внутрішньої ставки прибутку.

Модифікована внутрішня ставка прибутку (MIRR) – показник, що, як і IRR, відображає дохідність інвестиційного проекту, який використовують у випадках, коли мають місце неординарні грошові потоки, а кількість коренів рівняння (2.5) може сягати кількості, що дорівнює строку реалізації проекту. MIRR визначають кількома способами, зокрема з рівняння

$$\sum_{i=0}^n \frac{ВГК_i}{(1+k)^i} = \sum_{i=0}^n \frac{ПГК_i (1+k)^{n-i}}{(1+MIRR)^n} \quad (2.6)$$

де $ВГК_i$, $ПГК_i$ - відплив та надходження грошових коштів в i -му періоді, k – вартість капіталу, n – строк реалізації проекту.

Для розв'язання необхідно виконання нерівності

$$\sum_{i=0}^n \frac{ВГК_i}{(1+k)^i} < \sum_{i=0}^n \frac{ПГК_i}{(1+k)^{n-i}} \quad (2.7)$$

При виконанні нерівності (2.7) рівняння (2.6) має єдиний розв'язок MIRR. Використання процентної ставки k , що визначає вартість капіталу, у правій частині рівняння (2.6) означає, що кошти, які надходять у результаті реалізації проекту, реінвестуються заставкою, що дорівнює вартості капіталу.

Дисконтований період окупності інвестицій (DPP) визначає період часу, необхідний для відшкодування інвестиційних витрат на основі дисконтованого грошового потоку, тобто мінімальний строк, при якому дисконтовані грошові надходження від реалізації проекту перевищать інвестовані в проект кошти:

$$\sum_{i=1}^p \frac{ЧГП_i}{(1+k)^i} \geq I \quad (2.8)$$

де $ЧГП_i$ чистий грошовий потік за i -й період, k – ставка дисконтування, I – початкові інвестиції, які визначаються грошовим потоком, p – кількість періодів, що відображає дисконтований період окупності проекту .

Перевагою показника DPP є те, що він враховує вартість капіталу і характеризує момент, коли відшкодуються не тільки вкладені кошти, а й витрати на їх залучення. Значення показника DPP завжди перевищує значення PP. Проект, прийнятний за критерієм PP, може бути неприйнятним за критерієм DPP.

Незважаючи на те що всі розглянуті вище методи мають певні переваги та недоліки, аналітики нерідко віддають перевагу критерію IRR, оскільки вважають більш обґрунтованими рішення, прийняті на основі аналізу відносних, а не абсолютних показників. До переваг критерію IRR належить також те, що в разі його використання не потрібно знати вартість капіталу. Навпаки, величина IRR дає змогу оцінити мінімальні витрати на фінансування, при яких реалізація проекту розвитку МГЛК буде прибутковою. При відомій вартості фінансування проекту створення МГЛК застосування методу IRR також приносить відповідний результат, оскільки дає змогу оцінити «резерв прибутковості», тобто наскільки дохідність проекту перевищує витрати на фінансування. Таким чином, у цілому при плануванні та оцінці капіталовкладень у розвиток МГЛК менеджери-практики спочатку застосовують якісні неформалізовані критерії, а висновки, отримані в результаті їх використання, підкріплюють кількісним аналізом на основі формалізованих критеріїв, висвітлених вище. Такий підхід сприяє своєчасному отриманню коштів для початку будівництва МГЛК, завчасному плануванню їх цілеспрямованого використання на оплату послуг і товарів, дає можливість спрогнозувати фінансові показники створеного МГЛК, визначити кон'юктуру ринку розвитку МГЛК у формуванні якого важливу роль відіграє використання системи фінансових важелів. До її найважливіших складових, які прямо або опосередковано впливають на визначення ефективності бізнесу, слід віднести:

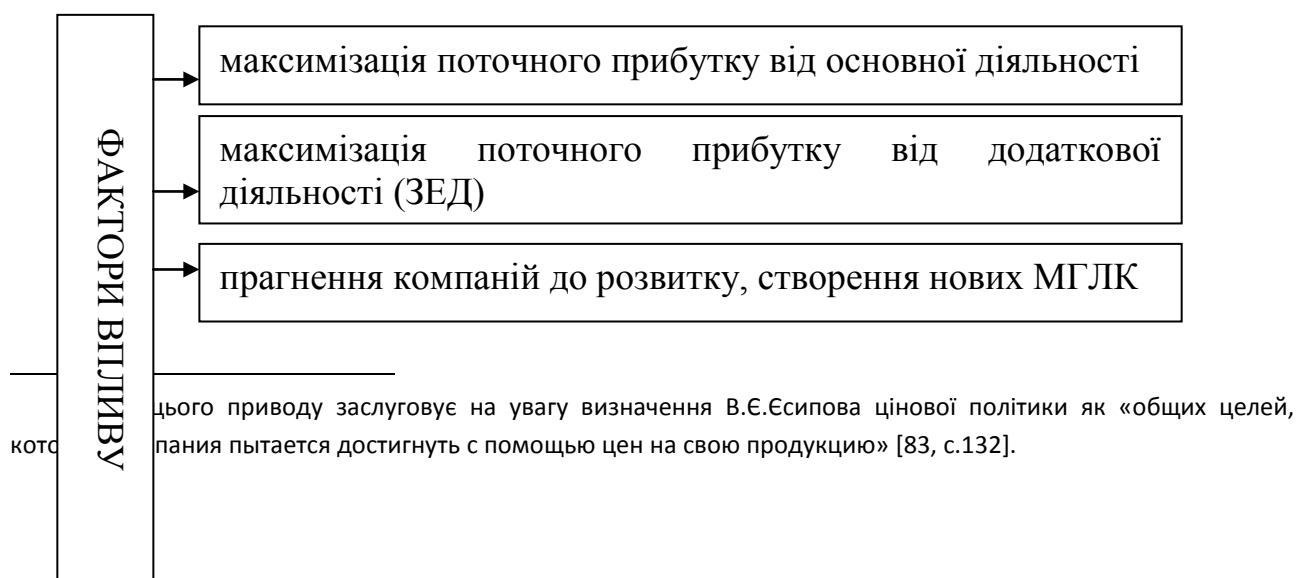
- вартість новоствореного об'єкта;
- прибуток, який планує отримати компанія;
- пільги на розвиток МГЛК;
- іноземні інвестиції.

Пріоритетну роль серед зазначених факторів, на наш погляд, відіграє цінова політика розвитку МГЛК. Вона є однією з головних складових формування пропозиції створення МГЛК і, на нашу думку, потребує уточнення. Цінова політика девелоперської компанії – це сукупність цілей, яких підприємство намагається досягти за рахунок встановлення привабливих для

орендаторів ставок на свої площі. Виходячи з цього, ціноутворення у комерційній нерухомості – це спосіб формування цін за метр квадратний орендних площ, які обумовлені ціновою політикою компанії. Крім того, доцільно зважати на те, що завданням цінової політики компанії-девелопера є оптимальне поєднання двох факторів: здача в оренду всіх наявних площ і досягнення максимального рівня рентабельності бізнесу.*

Крім того, важливу роль у розробці цінової політики компанії відіграють зовнішні та внутрішні фактори її розвитку, до основних із яких слід віднести державне регулювання як економіки в цілому, так і сфери розвитку комерційної нерухомості зокрема; платоспроможність орендарів та їх економічну стабільність. Ці фактори безпосередньо впливають на ціну оренди метра квадратного складських приміщень і, фактично, виступають складовими її ціни. Внутрішні фактори здійснюють опосередкований вплив на цінову політику. До них можна віднести фактори, приведені на рис.2.7.

Перераховані фактори, на наш погляд, визначають стратегію розвитку компанії, тим самим впливаючи на вибір цінової політики. Так, якщо керуюча компанія ставить на меті зростання своєї частки на ринку, їй доцільно використовувати політику зниження вартості квадратного метра площ, що пропонуються до здачі в оренду, для підвищення кількості потенційних орендарів, і збільшувати кількість створених МГЛК. У разі намагання досягти лідерства на ринку надання орендних, транспортно-логістичних послуг, компанія може здійснювати політику підвищення цін за рахунок покращення їх якості, своєчасності, збільшення асортиментності своїх послуг.



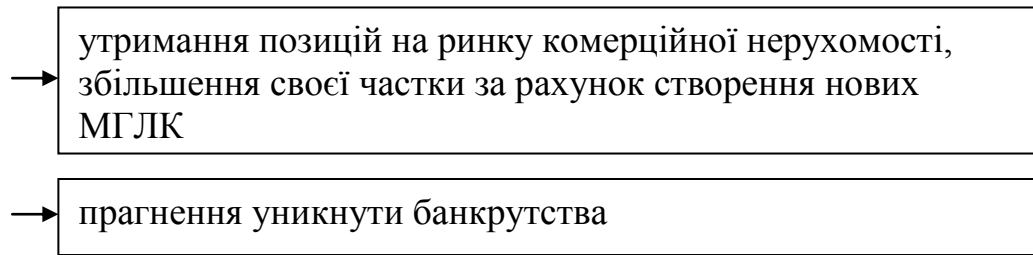
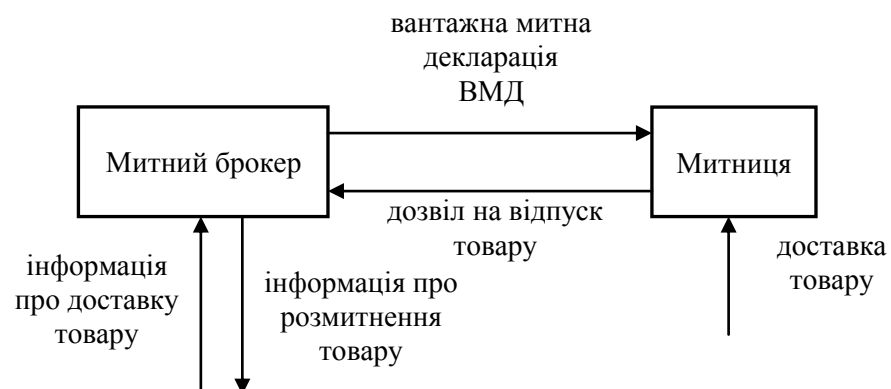


Рис.2.7. Внутрішні фактори впливу на ціну оренди квадратного метра МГЛК

Джерело: складено автором

Для того, щоб вартість квадратного метра орендних площ була конкурентоспроможною на ринку оренди приміщень, а МГЛК користувався попитом серед орендаторів, необхідно враховувати, що ціноутворення в сфері комерційної нерухомості має свої особливості. При визначенні ціни оренди кв.м. необхідно враховувати місце розташування МГЛК, якість комунікацій, під'їзні шляхи, професіоналізм керуючої компанії, пропозиції конкурентів, збільшення площ за рахунок створення нових МГЛК. Важливим фактором ціноутворення вартості площ і послуг в цілому є також залучення керуючою компанією клієнтів за рахунок непрофільної діяльності – ЗЕД.

Варто зауважити, що результати створення МГЛК можуть мати не лише економічні, але й соціальні наслідки і, при цьому, виходити за рамки вирішення чисто транспортних проблем, торкаючись питань значно більш широкого спектра. Вони впливають на загальну систему руху товарів і сприяють удосконаленню регіональної транспортно-розподільчої системи в цілому. МГЛК необхідно будувати таким чином, щоб вони могли зайняти чільне місце в системі взаємодії учасників міжнародної діяльності, та бути максимально ефективними в процесах товароруху (рис.2.8).



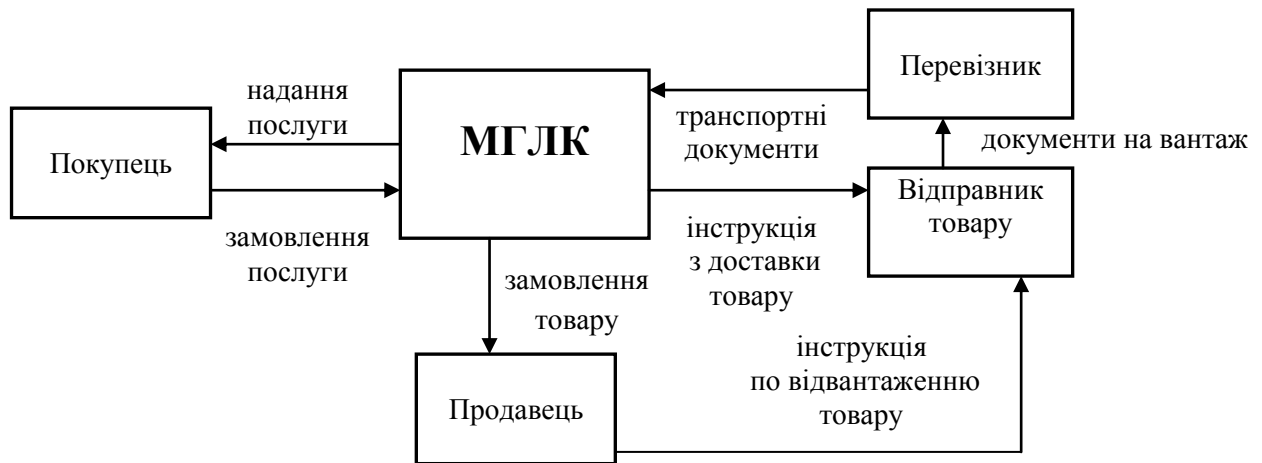


Рис.2.8. Місце міжнародних господарських логістичних комплексів у системі взаємодії учасників міжнародної діяльності

Джерело: розроблено автором

Таким чином, у розробленій нами системі взаємодій МГЛК є не тільки об'єктом нерухомості, а й активним учасником міжнародної діяльності. Оскільки структури, які сприяють міжнародній діяльності, можуть знаходитись безпосередньо на території об'єкта, це дає МГЛК суттєві переваги за рахунок логістики руху товару і організації процесу митного оформлення вантажів. Для компаній, які стають учасниками ЗЕД ці факти являються ключовими при виборі транспортно-логістичного оператора. Підписання з МГЛК угоди про співпрацю дозволяє учасникам ЗЕД вивільнити свої ресурси для заняття основною діяльністю, передавши управлінській компанії МГЛК, в аутсорсинг, наступні операції: замовлення товару та його оплати, доставку й розмитнення.* При цьому, МГЛК заключає зовнішньоторговельний контракт із продавцем та договір на перевезення товару, підписує договір із митним брокером на надання послуг по митному оформленню товару, контролює доставку товару.** Відзначаючи переваги співпраці з МГЛК, варто додати, що розроблена нами схема є ефективною тоді, коли управляюча компанія буде

* тут і надалі мається на увазі наступне: міжнародними господарськими логістичними комплексами завжди керує управляюча компанія. Вона може бути створена власниками МГЛК, або управляти об'єктом по договору аутсорсинга. Відповідно до цього, така компанія і представляє інтереси МГЛК у всіх інстанціях.

** згідно Митного кодексу України управляюча компанія може сама готувати документи для митного очищення товару і представляти свої інтереси в Державній митній службі України [153].

надавати учасникам зовнішньоекономічної діяльності максимальний перелік послуг.

Основною послугою для учасників зовнішньоекономічної діяльності, на наш погляд, є правильне, професійне надання послуг по оплаті міжнародних господарських контрактів, розроблення законних шляхів руху за кордон грошових коштів. Особливо це актуально сьогодні на тлі боротьби митних органів України із недобросовісними імпортерами, які не хочуть заключати прямі міжнародні господарські контракти із виробниками товарів. Купуючи товар за кордоном, вони оформляють контракти із офшорними компаніями, що дає змогу занижувати митну вартість товару й, таким чином, ухилятися від сплати митних платежів у повному обсязі.***

Одним із дієвих механізмів вирішення питання визначення закордонного виробника товару і, відповідно, фактичної вартості його товару є розроблена нами логістична схема руху коштів при міжнародній торговельній операції. Розроблена схема також дозволяє учасникам ЗЕД (фактичним власникам товару) спростити механізм фінансових розрахунків у процесі доставки товару із-за кордону та його митному оформленню в Україні, довіривши їх МГЛК. Розроблена нами логістична схема руху коштів представлена на рисунку 2.9.



Також варто додати, що згідно нового Митного кодексу України, який вступив у дію із 01.06.2012 р., для визначення митної вартості товару головним документом є міжнародний господарський контракт. Користуючись цим, недобросовісні учасники ЗЕД, через офшорні компанії, занижують фактичну вартість товару, ухиляючись таким чином від сплати митних платежів у повному обсязі. Згідно даних ДМСУ в червні (перший місяць дії кодексу) в порівнянні із травнем місяцем середній рівень митної вартості товарів зменшився на 17,7% (із \$1,24 до \$1,02 за кг.), у липні – до \$0,93 за кг. [153].



Рис. 2.9. МГЛК у логістичній схемі руху коштів під час міжнародної торговельної операції

Джерело: розроблено автором

Характеризуючи розроблену нами логістичну схему руху коштів за участю МГЛК варто відмітити наступне, по-перше, для отримання розмитненого товару у себе на складі, учаснику зовнішньоекономічної діяльності необхідно пройти ряд процедур, які коштують певних коштів. Для їх сплати йому необхідно заключити із усіма наведеними на рис. 2.9 інстанціями угоди на надання їх послуг.* Як свідчить досвід, це досить непроста процедура, яка займає багато часу і потребує постійного контролю.**

По-друге, при використанні розроблених нами схем (рис. 2.8; 2.9) досягається головна мета митних органів і суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності – можливість справедливого визначення митної вартості товару. При запропонованих нами схемах міжнародний господарський контракт підписується МГЛК напряму із іноземним виробником товару і кошти також

* необхідно додати, що при даній системі руху коштів, всі розрахунки між учасниками зовнішньоекономічної діяльності проводить МГЛК. По завершенню зовнішньоторговельної операції МГЛК виставляє рахунок покупцеві й отримує від нього компенсацію всіх витрат. Кошти йому переводить банк покупця.

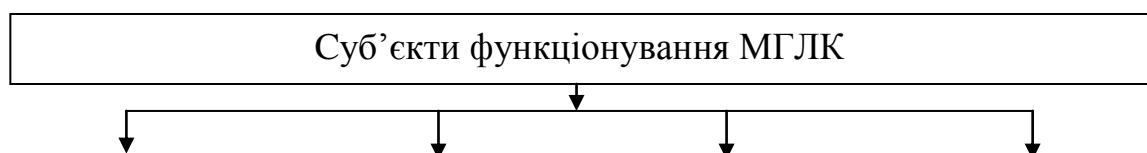
** тут варто зауважити, якщо ми не прослідкували за наявністю своїх коштів на рахунку, наприклад, Державної служби карантину рослин України, то їх відсутність дає підстави службі відмовити нам у своїх послугах. Відповідно, без відмітки служби карантину рослин ми не зможемо провести митне оформлення нашого товару, що може вилитись у простої вантажного автомобіля, штрафи за несвоєчасно доставлений до споживача товар. Таких ризиків практично позбавлений МГЛК. Володіючи великими товаропотоками він завжди має достатньо резервних коштів на рахунках державних інспекцій. Важливим також є те, що як свідчить досвід, при відсутності коштів на рахунках державних служб контролю (за винятком митниці), МГЛК зможе розмитнити вантаж, написавши гарантійний лист про сплату коштів.

відправляються безпосередньо виробнику. Застосування такого механізму, на нашу думку, буде сприяти розвитку зовнішньоторговельних операцій між Україною та країнами світу. По-третє розроблена нами логістична схема руху коштів є прозорою й ефективною, має чіткі та зрозумілі етапи, об'єднує в єдиний логістичний ланцюг всіх учасників взаємодії. Суб'єкт господарської діяльності (власник вантажу), оплативши один рахунок МГЛК, отримує комплексну послугу і має можливість зосередитись на своїй безпосередній діяльності.

Таким чином, використовуючи розроблені нами схеми МГЛК зможе реалізувати функції вищого ешелону менеджменту, тобто відігравати координуючу та інтегруючу роль у макрологістичній системі, забезпечуючи її ефективне функціонування. На підставі наших досліджень можна стверджувати, що МГЛК, по суті, являється плацдармом організаційно-технічної і технологічної взаємодії транспортно-логістичних компаній, які здійснюють мультимодальні перевезення на логістичних принципах не тільки в загальнодержавному, але і в міжнародному масштабах.

Аналізуючи світовий досвід розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів, ми прийшли до висновку, що ключову роль в ефективному розвитку та функціонуванні МГЛК відіграє управляюча компанія – організація, яка забезпечує вирішення земельних питань, підведення комунікацій, створення необхідної інфраструктури, координацію всіх поточних управлінських процесів, а також оптимальну інтеграцію учасників транспортно-логістичного процесу. Приклад компанії Raben демонструє успішність розвитку логістичного комплексу із стартового майданчика в 30 тис. кв. м. до 100 тис. кв. м. [161].

Отже, аналіз функціонування МГЛК дозволив нам виділити суб'єкти, які відіграють ключову роль в його функціонуванні, визначити їх функції (рис. 2.10) та зробити наступні висновки.



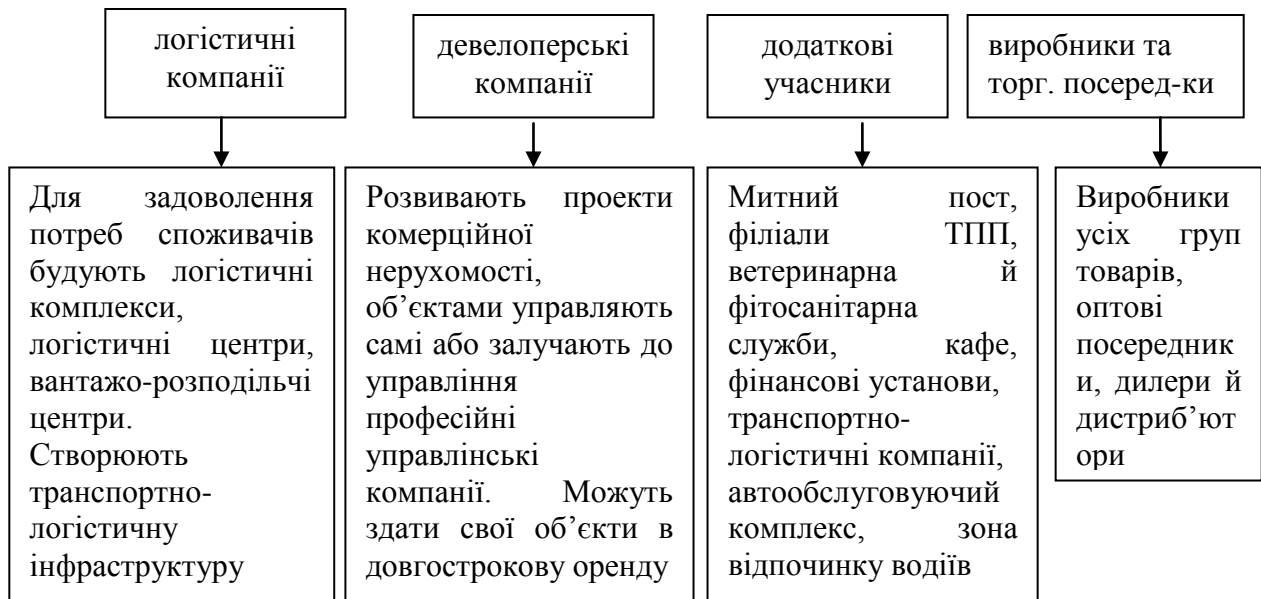


Рис. 2.10. Суб'єкти функціонування МГЛК

Джерело: складено автором

По-перше, основними гравцями на ринку розвитку МГЛК є логістичні оператори. Маючи великі фінансові можливості вони будують нові МГЛК, незважаючи на довгий термін окупності, що актуально в період світової кризи. По-друге, девелоперські компанії також є активними гравцями досліджуваного нами ринку.* Незважаючи на те, що профільною діяльністю цих компаній є реконструкція будинків і розвиток земельних ділянок, вони активно будують нові логістичні об'єкти і здають їх в оренду, тим самим наповнюючи нішу пропозицій якісних складських площ. По-третє, активними користувачами господарських логістичних комплексів є виробники та оптові посередники. Вони користуються вже створеними міжнародними господарськими логістичними комплексами, винаймаючи в оренду площі. Це дозволяє їм не відволікати фінансові активи від основної діяльності. По-четверте, приведені дані підтверджують наші дисертаційні дослідження, в яких ми вказували на те що, незважаючи на світову кризу й довгий термін окупності, продовжується розвиток МГЛК, спостерігається тенденція відходу компаній від спеціалізації,

* девелопмент (також вживається термін «девелопмент комерційної нерухомості») - це будь-яка підприємницька діяльність, пов'язана з реконструкцією або зміною існуючого будинку або земельної ділянки, яка призводить до збільшення їх вартості [205, с 156].

ефективне функціонування МГЛК можливе тільки при наявності додаткових учасників транспортно-логістичного процесу.

Таким чином, аналіз фінансових важелів раціонального використання міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні дозволяє зробити наступні висновки.

1. Сьогодні, незважаючи на світову кризу, спостерігається зріст ринку логістичних послуг, що сприяє розвитку МГЛК. Збільшуються товаропотоки між країнами, виникає необхідність пришвидшення їх руху, для чого потрібна якісна транспортно-логістична інфраструктура, враховуючи МГЛК. Оператори ринку потребують послуг, які може надати МГЛК, збудований за європейськими стандартами. Для цього потрібні чималі інвестиції, джерела яким ми проаналізували в нашій роботі.

2. Одним із головних джерел інвестування розвитку МГЛК є внутрішнє фінансування, яке забезпечується за рахунок підприємства, що планує здійснення інвестиційного проекту. Воно передбачає використання власних коштів – статутного капіталу, а також потоку коштів, що формується в ході діяльності підприємства, насамперед, чистого прибутку і амортизаційних відрахувань, є дієвим з точки зору прогнозування інвестиційної діяльності компанії, й залежить від управлінських навичок менеджерів керуючої компанії. Такий метод фінансування проекту МГЛК, на наш погляд, не є ефективним фінансовим важелем, оскільки вимиває оборотні кошти, зменшує боргові зобов'язання компанії, але, є стабільним і прогнозованим джерелом фінансування процесу розвитку МГЛК.

3. Одним із бажаних механізмів фінансування розвитку МГЛК є акціонування, яке дає можливість користуватись залученими інвестиційними ресурсами, які мають суттєві масштаби і не обмежені за термінами; емісія акцій дозволяє забезпечити формування необхідного обсягу фінансових ресурсів на початку реалізації інвестиційного проекту, а також відстрочити виплату дивідендів до настання того періоду, коли інвестиційний проект почне

генерувати доходи; власники акцій можуть здійснювати контроль над цільовим використанням коштів на потреби реалізації інвестиційного проекту.

4. Для ефективного розвитку МГЛК оптимальним, на наш погляд, є поєднання внутрішніх та зовнішніх джерел фінансування, що є ефективним фінансовим важелем їх створення. Це дає можливість використовувати внутрішні кошти для оплати невеликих трат: оздоблювальних робіт, оформлення дозвільної та проектної документації, виплати поточної заробітної плати. При цьому, використовуючи свої кошти і робочу силу, ми знижуємо собівартість оренди одного квадратного метра площ, та кінцеву вартість МГЛК. Зовнішні джерела, на нашу думку, необхідно залучати тоді, коли є готовий проект й необхідно приступати до його безпосереднього виконання.

5. Наші дослідження дозволяють нам стверджувати, що девелопмент і логістика на поточний момент оформилися як два самостійних бізнеси, вони взаємозалежні і взаємозалежні, але по суті це дві сторони однієї медалі. Розвиток девелопменту йде через реалізацію безпрецедентних для України проектів, інвестиції в які обчислюються сотнями мільйонів доларів з боку як вітчизняних, так і іноземних фінансових груп. Оскільки, майже 50% нерухомості орендується логістичними провайдерами, виведення на ринок великих складських площ класу А протягом найближчих 2-3 років вимагатиме від логістичних компаній якісного зростання. Стандартом буде відповідність рівня 4PL [59].*

Висока дохідність у поєднанні з низькою капіталоємкістю і швидкою окупністю дасть можливість залучити на український ринок іноземні логістичні компанії, проте їм доведеться вступити в жорстку конкурентну боротьбу з українськими операторами, які вже освоїли західні стандарти менеджменту і якості. Слідом за торговельними мережами і девелоперами логістика піде в

* 4PL-провайдери – це системні логістичні інтегратори, які займаються управлінням та проектуванням бізнес-процесів в ланцюгах постачань, у тому числі здійснюють координацію дій клієнта з основними контрагентами, обмін даними в логістичного ланцюга в масштабі реального часу з урахуванням довгострокових стратегічних цілей компанії-клієнта. За прогнозами фахівців, на ринку логістичних операторів у найближчій перспективі буде відбуватися консолідація утворення великих транспортно-логістичних холдингів для розширення комплексності послуг і активного просування в регіони. Така консолідація дозволить стримати неминучу експансію в Україну міжнародних логістичних компаній [60].

регіони, що дозволить найкращим добитися статусу «загальнонаціонального логістичного провайдера». Незабаром девелопмент і логістика почнуть більш тісну співпрацю у вигляді різного роду альянсів, головним чином при реалізації регіональних проектів. Оскільки ставку тут необхідно робити на великі торговельні мережі та світових виробників, очевидно, що кожен девелопер постаратиметься обзавестися постійними клієнтами – логістичними провайдерами, обслуговуючими мережеві та світові бренди в Києві й містах мільонниках і які візьмуть на себе зобов'язання орендувати велику частку площ на кожному новоствореному об'єкті.

Разом із тим, зважаючи на всі особливості фінансування розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів в нашій країні, для ефективного використання інвестицій, доцільно розробити модель вибору оптимального варіанту ефективного МГЛК, який стане пріоритетним у розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2

Аналіз нормативно-правової бази, економіко-організаційних та фінансових механізмів розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів у нашій країні дозволяє зробити ряд наступних висновків.

1. Створення мережі міжнародних господарських логістичних комплексів на території України повинно бути складовою частиною державної політики створення інфраструктурних об'єктів, оскільки, тільки держава може на належному рівні розпочати і завершити такі капіталомісткі проекти. У зв'язку із незворотніми процесами глобалізації логістичних процесів нашому уряду необхідно привести законодавчо-правову і нормативну бази у відповідність до міжнародних стандартів. Це дасть підприємствам можливість працювати у правовому полі та може стати одним із каталізаторів приходу інвестицій у розвиток МГЛК.

Серед пріоритетних напрямів державної політики в розвитку МГЛК заслуговують на увагу наступні: а) удосконалення нормативно-правового

забезпечення створення МГЛК; б) забезпечення функціонування українського ринку транспортно-логістичних як високоприбуткової економічної галузі; в) спрощення податкового, митного та інших видів регулювання; г) виділення коштів на розвиток транспортно-логістичної інфраструктури; д) підвищення якості надання послуг по здачі в оренду приміщень, розмитнення товарів. Законодавчого уточнення потребують визначення механізмів кредитування будівництва МГЛК, перелік умов, виконання яких дозволить компаніям розраховувати на певні пільги з боку держави, спрямовані на розвиток МГЛК.

2. До основних функцій держави в напрямку забезпечення розвитку МГЛК необхідно віднести: надання земельної ділянки під забудову; підписання міжнародних угод про сприяння розвитку транспортно-логістичної системи країни; запровадження єдиних механізмів розробки й отримання дозвільних документів для розвитку МГЛК, особливо тих, які представляють інтерес для іноземних інвесторів; створення гнучкої системи оподаткування діяльності МГЛК; проведення активної рекламної діяльності з метою залучення транзитних товаропотоків та інвестицій у розвиток транспортно-логістичної інфраструктури країни.

3. Для ефективного функціонування логістичного комплексу функції управління бажано передавати іноземній девелоперській компанії, яка має досвід об'єднання таких об'єктів у єдину мережу, під єдиним управлінням, що дозволяє оптимізувати логістичні технології, знижувати витрати, розширяти комплекс додаткових послуг, підвищувати конкурентоспроможність та інвестиційну привабливість. При передачі об'єкта в управління іноземній компанії, обов'язковим є заключення міжнародного договору на надання послуг із управління об'єктом комерційної нерухомості. Підписання такого договору суб'єктами господарювання стане інструментом контролю їх прав та обов'язків. Як показують наші дослідження, для отримання найбільшого економічного ефекту від експлуатації МГЛК керуюча компанія має надавати максимальний перелік різноманітних логістичних послуг включаючи просування та сервісне обслуговування товароматеріальних потоків. Трудові

ресурси в управляючу компанію необхідно черпати в регіонах створення МГЛК. Це дасть можливість вирішити на місцях проблему працевлаштування. На нашу думку, було б доцільно законодавчо визначити кількість працюючих українців в іноземних компаніях.

4. Ефективність організаційно-функціональної структури міжнародного господарського логістичного комплексу визначається адекватністю управлінських рішень щодо об'єктів і процесів управління матеріальними, інформаційними і фінансовими потоками в логістичному інтермодальному ланцюгу вантажних перевезень, вмінні швидко реагувати на зміни ринку комерційної нерухомості, залучати до співпраці міжнародні транспортно-логістичні компанії, вітчизняних та іноземних учасників зовнішньоекономічної діяльності.

5. Для участі у формуванні та забезпеченні реалізації державної політики у сфері розвитку МГЛК і транспортно-логістичної інфраструктури України бажано створити ДП «Національний центр розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України», основна функція якого полягає у регулюванні та контролі діяльності транспортно-логістичних та девелоперських компаній, дослідженні особливостей їх функціонування в різних регіонах та реалізації загальнодержавних інтересів створення МГЛК у конкретних регіонах.

6. З метою залучення інвесторів в транспортно-логістичний сектор країни і підвищення експортно-імпортової конкурентоспроможності через розвиток логістики, уряду України необхідно постійно розробляти і схвалювати цільові програми розвитку транспортно-логістичної інфраструктури країни. Транспортно-логістичним, девелоперським компаніям створюючи МГЛК, необхідно ефективно використовувати такі фінансові фактори, як акціонерний капітал, банківське кредитування, кредити міжнародних фондів. Наявність великих обігових коштів додає впевненості компаніям і сприяє їх участі у розвитку міжнародних логістичних комплексів у нашій країні.

Результати, отримані при написанні даного розділу, викладені в публікаціях [310], [312], [315] та доповідались на VIII Міжнародній науково-

практичній конференції «Фінансова система держави: проблеми та перспективи розвитку» [317].

Розділ 3. Стратегічні орієнтири розвитку МГЛК в Україні

3.1. Моделювання ефективного функціонування міжнародних господарських логістичних комплексів

Глобалізація й процеси інтеграції, які сьогодні відбуваються в економіках усіх країн світу, сприяють інтенсивному розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів, які створюються на межах міжнародних транспортних коридорів й державних кордонів, у зоні дії митних постів, у містах перетину МТК й містах мільйонниках. Таке розташування МГЛК, на нашу думку, продиктоване необхідністю максимально ефективного використання регіональних ресурсів: людей, землі, інфраструктури. В деяких регіонах країни це є поштовхом до розвитку регіональної інфраструктури, має суттєві переваги у зовнішньоторговельних відносинах країн-сусідів, за рахунок економії часу на митні процедури, позитивно впливає на екологію країни, оскільки, зменшується потік великих вантажних автомобілів в середині країни. Впроваджуючи новітні технології у будівництві, вдосконалюючи механізми управління об'єктами МГЛК їхні керуючі компанії сприяють розвитку МТК й прискоренню інтенсивності руху вантажопотоків по них. Це позитивно впливає на економіку країни й представляє перспективи розвитку для МГЛК в Україні. На нашу думку, ефективність реалізації поставлених в процесі розвитку МГЛК цілей та завдань забезпечують функції наведені у таблиці 3.1. Аналізуючи ці функції необхідно вказати наступне.

По-перше, для ефективного розвитку МГЛК повинна бути постійна, плідна співпраця департаментів профільних міністерств із керівниками МГЛК (бажано, на рівні Генерального директора), в рамках програми розвитку транспортно-логістичної інфраструктури країни. Для цього ми пропонуємо створити в Інтернеті сайт, на якому, в режимі відкритого доступу, зацікавлені у створенні МГЛК компанії, будуть отримувати інформацію від державних структур, а ті, у свою чергу, зможуть своєчасно доводити до підприємців

потрібну інформацію й, заодно, налагодити ефективний контроль виконання своїх розпоряджень.

Таблиця 3.1

Орієнтири ефективного розвитку МГЛК*

№ п/п	Назва функцій	Впровадження
1	організація взаємодії держави й компаній, які створюють МГЛК, в рамках програми розвитку транспортно-логістичної інфраструктури країни	департаменти будівництва й розвитку інфраструктури профільних міністерств, Генеральний директор МГЛК
2	розробка керуючою компанією індивідуальних планів, програм і проектів розвитку МГЛК в Україні	Рада Директорів МГЛК
3	розроблення й подання у державні органи влади механізмів вдосконалення нормативно-правової бази транспортної та будівельної галузей країни	юридичний департамент МГЛК
4	розроблення механізмів взаємодії співпраці транспортно-логістичних компаній, фінансових установ, митниць, підприємств сфери громадського харчування	керівники юридичних, інженерних, логістичних департаментів МГЛК, суб'єктів господарювання, державних структур
5	моніторингові та маркетингові дослідження ринку комерційної нерухомості, транспортно-логістичних послуг, перспектив розвитку МГЛК	департамент маркетингу МГЛК
6	обмін інформацією з МГЛК інших країн на предмет вдосконалення механізмів інтеграції у світову транспортно-логістичну систему	департамент зовнішньоекономічних зв'язків, департамент логістики
7	розроблення й впровадження ефективних механізмів захисту навколишнього середовища при експлуатації МГЛК	департамент інженерних служб

Джерело: складено автором

По-друге, для ефективного функціонування на ринку комерційної нерухомості, компаніям потрібно розробляти довгострокові стратегії розвитку МГЛК. При цьому, обов'язково враховуючи кон'юктуру ринку,

суми інвестицій і терміни їх окупності.*

* усі розробленні у даному розділі таблиці, рисунки, моделі, а також проведені розрахунки є індивідуальною роботою автора.

По-третє, для ефективної інтеграції у світову транспортно-логістичну систему, департаментам зовнішньоекономічних зв'язків МГЛК потрібно проводити постійний моніторинг світових тенденцій їх розвитку. Для цього необхідно обмінюватись інформацією у мережах Інтернет, на виставках, відкритих дискусіях.** Такий підхід до ведення бізнесу дозволить своєчасно реагувати на нові виклики в галузі розвитку МГЛК, створюючи їх у необхідних місцях й потрібної функціональності.

Таким чином, основною метою розробленої нами моделі, є вибір оптимального проекту МГЛК із запропонованих до створення.

З цього приводу, необхідно зауважити, що на сьогодні існує великий вибір розроблених моделей оптимального вибору, з яких найбільш відомою і доступною у практичному застосуванні є «Метод Аналізу Ієрархій» (MAI).*** Ми пропонуємо використати її у нашому дослідженні.

Розглянемо узагальнену схему проведення вибору, яка методологічно є процесом проведення порівняльного аналізу вибору альтернатив та складається із декількох етапів:

- на першому етапі необхідно визначити перелік МГЛК та їхні основні характеристики, з яких необхідно вибрати найбільш оптимальний з погляду MAI;
- на другому етапі необхідно побудувати ієрархію цілей;
- на третьому етапі, методом попарного порівняння важливості критерію, будуємо матриці пріоритетів для кожного фактора;

* як свідчить досвід, у до кризовий період (до 2008р.) термін окупності МГЛК складав 5-7 років, після – 7-10 років. При цьому, МГЛК, за своєю інфраструктурою, технічним оснащенням і функціональністю були кращими у до кризовий період.

** існує поширена думка вітчизняних підприємців, що відкритість негативно впливає на конкурентно-спроможність компанії. Але, світовий досвід свідчить про зворотне. Тільки на виставках, конференціях у відкритому доступі можна побачити й почути про новітні технології в галузі будівництва, технічного оснащення, тенденцій розвитку МГЛК.

*** Метод Аналізу Ієрархій (MAI) - математичний інструмент системного підходу до складних проблем прийняття рішень. MAI не наказує особі, яка приймає рішення (ОПР), якого не будь «правильного рішення», а дозволяє йому, в інтерактивному режимі, знайти такий варіант (альтернативу), який найкращим чином відповідає його розумінням суті проблеми і вимог до її вирішення. Метод розроблений американським математиком Томасом Сааті [155].

- на четвертому етапі, методом попарного порівняння МГЛК за кожним із критеріїв, визначаються матриці порівняння МГЛК за факторами;
- на п'ятому етапі опрацьовуємо отримані результати і робимо висновки.

Відповідно до узагальненої схеми проведення вибору ми розробили ієрархію цілей. Для проведення порівняльного аналізу, й визначення оптимальної ефективності МГЛК розробимо її декомпозицію і представимо на рис. 3.1.

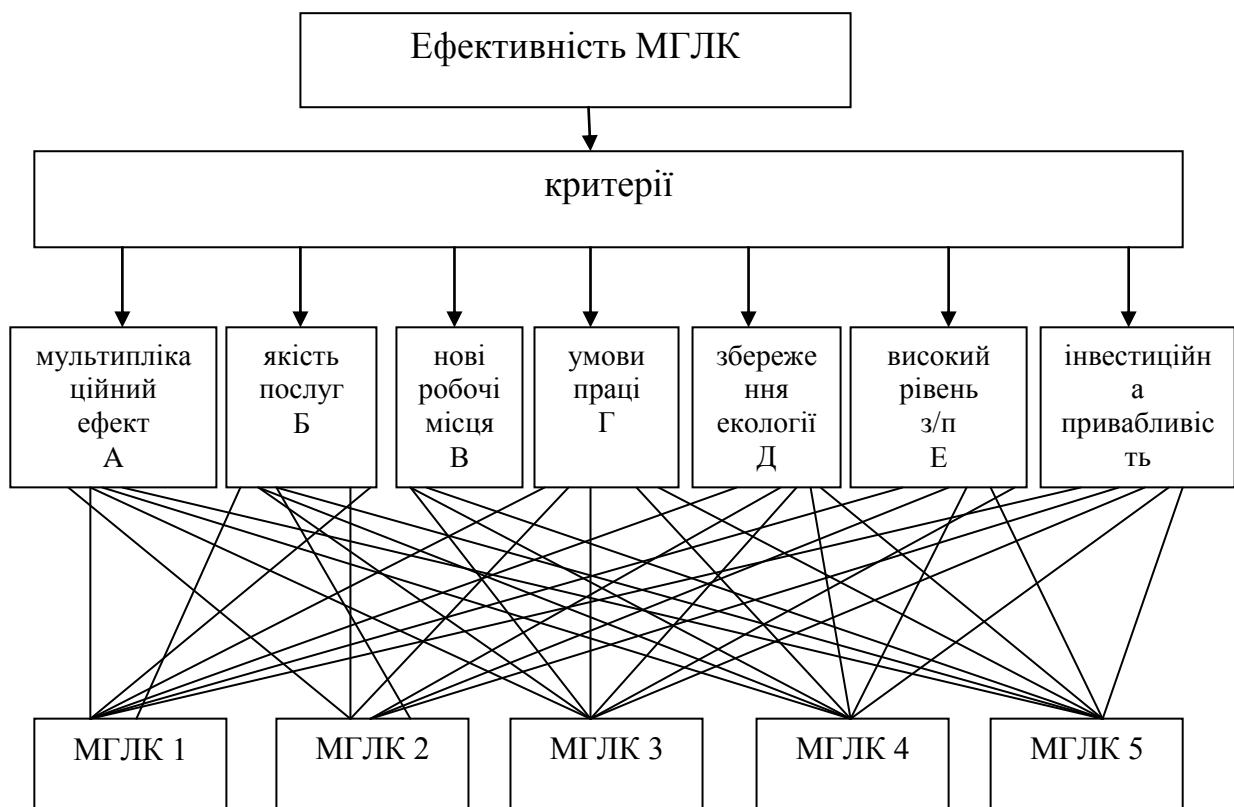


Рис. 3.1. Ієрархія цілей визначення оптимального МГЛК

Джерело: розроблено автором

Характеризуючи побудовану нами ієрархію цілей необхідно відмітити наступне. Для визначення оптимального МГЛК ми вибрали сім критеріїв для п'яти МГЛК. Вибрані критерії, на нашу думку, є специфічними і, як показали наші дослідження, мають різну ступінь важливості для МГЛК.

Визначимо кількість порівнянь за наступною формулою:

$$x = \frac{n(n-1)}{2} = \frac{7(7-1)}{2} = 21 \quad (3.1)$$

Потрібно розглянути можливість використання базових положень, для зручності наступного викладу, та визначити деякі додаткові поняття.

Нехай f_1, \dots, f_n - критерії порівняння, а $m_{n,e}$ - результат попарного порівняння критеріїв (f_k, f_e) , $k = 1, n$, $e = 1, n$.

Тоді матрицю порівнянь критеріїв представимо у наступному вигляді:

$$M = \begin{pmatrix} 1 & m_{1,2} & \dots & m_{1,n} \\ \frac{1}{m_{1,2}} & 1 & \dots & m_{2,n} \\ \dots & \dots & \dots & \dots \\ \frac{1}{m_{1,n}} & \dots & \frac{1}{m_{n-1,n}} & 1 \end{pmatrix} \quad (3.2)$$

У загальному випадку для порівняння факторів згідно методології МАІ необхідно і достатньо визначити нормалізований власний вектор \bar{X}_k матриці M та індексу узгодженості.

Якщо індекс узгодженості перевищує 0,1, це означає, що результати порівняння не погоджені й необхідно знову повернутись до їх розгляду та перебудові матриці порівнянь.

Таким чином, під оператором нормалізації вектора X будемо розуміти оператор, результатом дії якого на вектор буде вектор, сума всіх елементів якого дорівнює одиниці.

$$\text{norm}(X) = k \cdot X, \quad k = \frac{1}{\sum_{x \in X} x} \quad (3.3)$$

Нормалізована матриця $|M|$ є матриця вигляду:

$$|M| = \begin{pmatrix} \frac{1}{S_1} & \frac{m_{1,2}}{S_2} & \dots & \frac{m_{1,n}}{S_n} \\ \frac{1}{m_{1,2} * S_1} & \frac{1}{S_2} & \dots & \frac{m_{2,n}}{S_n} \\ \dots & \dots & \dots & \dots \\ \frac{1}{m_{1,n} * S_1} & \dots & \frac{1}{m_{n-1,n} * S_2} & \frac{1}{S_n} \end{pmatrix}$$

де S_1, S_2, \dots, S_n - суми відповідних стовбців матриці M . Перше значення власного вектора ϵ вектор вигляду:

$$X_0 = \begin{bmatrix} \frac{\text{Сума ряда 1}}{n} \\ \frac{\text{Сума ряда 2}}{n} \\ \dots \\ \frac{\text{Сума ряда } n}{n} \end{bmatrix} \quad (3.4)$$

Для знаходження першої ітерації власного вектора вирахуємо власний вектор X_1 квадрата нормалізованої матриці $|M|$. Цей процес продовжується до тих пір, поки різниця $x_{k+1} - x_k$ не стане меншим наперед заданого числа, прийнятого в якості оцінки точності.

Максимальне власне значення матриці M будемо позначати як λ_{\max}^M .

Також визначимо оператор обчислення максимального власного значення матриці в наступному вигляді:

$$\lambda_{\max}^M = \lambda_{\max}(M) \quad (3.5)$$

Індекс узгодженості матриці M , згідно методології МАІ, визначається як відношення двох коефіцієнтів CI (індекс узгодженості) й RI (індекс випадковості). Коефіцієнт CI розрахуємо за формулою:

$$CI = \frac{\lambda_{\max} - n}{n - 1} \quad (3.6)$$

Коефіцієнт RI знаходиться у таблиці 3.2.

Табл.3.2

Значення коефіцієнта RI

n	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ri	0	0	0,58	0,9	1,12	1,24	1,32	1,41	1,45	1,49

Таким чином, якщо відношення

$$CR = \frac{CI}{RI} < 0,1 \quad (3.7)$$

то результати порівняння погоджені.

Процес порівняння критеріїв проведемо за допомогою шкали порівнянь:

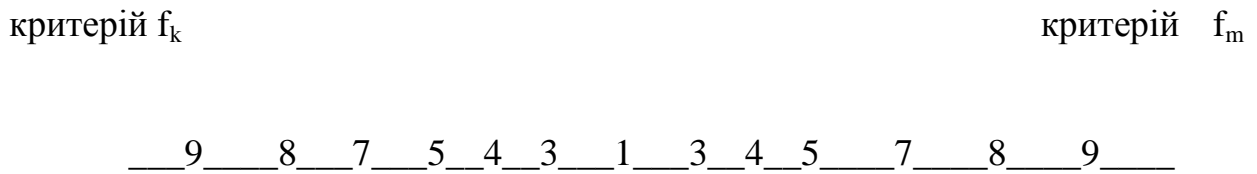


Рис. 3.2. Шкала порівнянь

Джерело: складено автором

- 1 – критерії рівнозначні;
- 3 – один критерій має трошки більшу значимість, а ніж інший;
- 4 – один критерій має суттєву значимість, а ніж інший;
- 5 – один критерій має суттєво більшу значимість, а ніж інший;
- 7 – один критерій має беззаперечно більшу значимість, а ніж інший, підтверджується не тільки експертним шляхом, а й на практиці;
- 9 – один критерій має абсолютно більшу значимість, а ніж інший.

Якщо на думку експерта критерій f_k в три рази кращий ніж критерій f_m , то m_{kn} буде дорівнювати 3, а $m_{n,k} = 1/3$.

Потрібно зауважити, що при визначенні коефіцієнтів матриці \mathbf{M} має виконуватись властивість транзитивності, якщо критерій f_n кращий за критерій f_s , а критерій f_s кращий за критерій f_k то критерій f_n кращий за критерій f_k .

З урахуванням вищевказаного проведемо попарне порівняння критеріїв оцінки міжнародних господарських логістичних комплексів. В нашому випадку ми маємо 7 критеріїв порівняння: «мультиплікаційний ефект», «якість послуг», «нові робочі місця», «умови праці», «збереження екології», «високий рівень з/п», «інвестиційна привабливість».

Отже, матриця порівнянь має наступний вигляд:

(3.8)

$$M = \begin{matrix} & 1 & 1/3 & 2 & 5 & 3 & 1 & 1/5 \\ & 3 & 1 & 7 & 3 & 5 & 2 & 1/2 \\ & 1/2 & 1/7 & 1 & 1/3 & 1/2 & 1/5 & 1/9 \\ & 1/5 & 1/3 & 3 & 1 & 2 & 1/2 & 1/4 \\ & 1/3 & 1/5 & 2 & 1/2 & 1 & 1/3 & 1/5 \\ & 1 & 1/2 & 5 & 2 & 3 & 1 & 1/3 \\ & 5 & 2 & 9 & 4 & 5 & 3 & 1 \end{matrix}$$

тоді нормалізовано власний вектор матриці M_f

$$X = \left\{ \begin{matrix} 0,1297 \\ 0,2335 \\ 0,0328 \\ 0,0702 \\ 0,0475 \\ 0,1266 \\ 0,3596 \end{matrix} \right\} \quad (3.9)$$

Тобто, вага критерію «мультиплікаційний ефект» становить 13% в загальній оцінці МГЛК, критерій «якість послуг» - 23%, «нові робочі місця» - 3%, «умови праці» - 7%, «збереження екології» - 4,8%, «високий рівень з/п» - 12,7%, «інвестиційна привабливість» - 36%.

Проводимо розрахунок індексу узгодженості*

$$\lambda_{\max} = 7,424203 \quad (3.10)$$

* розрахунки наведені у додатку В.1

$$CI = \frac{\lambda_{\max} - n}{n - 1} = \frac{7,6847 - 7}{7 - 1} = 0,0707 \quad (3.11)$$

$$CR = \frac{CI}{RI} =$$

$$\frac{0,0707}{1,32} = 0,05 < 0,1 \quad (\text{прийнятний}) \quad (3.12)$$

На наступному рівні аналізу ієрархії оцінимо ефективність роботи МГЛК згідно отриманих оцінок критеріїв порівнянь.

1. Матриця порівнянь всіх МГЛК за критерієм «мультиплікаційний ефект»:

(3.13)

$$M = \begin{matrix} & \begin{matrix} 1 & 1/3 & 2 & 1 & 1/4 \\ 3 & 1 & 4 & 2 & 1/2 \\ 1/2 & 1/4 & 1 & 1/3 & 1/4 \\ 1 & 1/2 & 3 & 1 & 1/2 \\ 4 & 2 & 4 & 2 & 1 \end{matrix} \end{matrix}$$

Розрахунок матриці узгодження

$$\lambda_{\max} = 5,12 \quad CI = 0,029 \quad CR = 2,6 \% < 10\% \quad (3.14)$$

(3.15)

$$X = \left\{ \begin{matrix} 0,1162 \\ 0,2729 \\ 0,0669 \\ 0,1571 \\ 0,3868 \end{matrix} \right\}$$

2. Матриця порівнянь всіх МГЛК за критерієм «якість послуг»:

* розрахунки наведені у додатку В.2

$$M = \begin{matrix} & 1 & 1/4 & 2 & 1 & 1/5 \\ & 4 & 1 & 3 & 2 & 1/2 \\ M = & 1/2 & 1/3 & 1 & 1/2 & 1/4 \\ & 1 & 1/2 & 2 & 1 & 1/3 \\ & 5 & 2 & 4 & 3 & 1 \end{matrix} \quad (3.16)$$

Розрахунок матриці узгодження

$$\lambda_{\max} = 5,13 \quad CI = 0,033 \quad CR = 3 \% < 10\%^* \quad (3.17)$$

$$X = \left\{ \begin{matrix} 0,1044 \\ 0,2690 \\ 0,0755 \\ 0,1285 \\ 0,4227 \end{matrix} \right\} \quad (3.18)$$

3. Матриця порівнянь всіх МГЛК за критерієм «нові робочі місця»:

$$M = \begin{matrix} & 1 & 1/4 & 2 & 1 & 1/3 \\ & 4 & 1 & 4 & 3 & 2 \\ M = & 1/2 & 1/4 & 1 & 1/3 & 1/3 \\ & 1 & 1/3 & 2 & 1 & 1/2 \\ & 3 & 1/2 & 3 & 2 & 1 \end{matrix} \quad (3.19)$$

Розрахунок матриці узгодження

* розрахунки наведені у додатку В.3

$$\lambda_{\max} = 5,08 \text{ CI} = 0,019 \text{ CR} = 1,7 \% < 10\%^* \quad (3.20)$$

$$X = \left\{ \begin{array}{c} 0,1170 \\ 0,4149 \\ 0,0772 \\ 0,1323 \\ 0,2587 \end{array} \right\} \quad (3.21)$$

4. Матриця порівнянь всіх МГЛК за критерієм «умови праці»:

$$M = \begin{array}{ccccc} & 1 & 1/4 & 2 & 1 & 1/3 \\ & 4 & 1 & 5 & 4 & 3 \\ & 1/2 & 1/5 & 1 & 1/2 & 1/4 \\ & 1 & 1/4 & 2 & 1 & 1/2 \\ & 3 & 1/3 & 4 & 2 & 1 \end{array} \quad (3.22)$$

Розрахунок матриці узгодження

$$\lambda_{\max} = 5,1 \text{ CI} = 0,24 \text{ CR} = 2,1 \% < 10\%^{**} \quad (3.23)$$

$$X = \left\{ \begin{array}{c} 0,1083 \\ 0,4727 \\ 0,0650 \\ 0,1161 \\ 0,2379 \end{array} \right\} \quad (3.24)$$

* розрахунки наведені у додатку В.4

** розрахунки наведені у додатку В.5

5. Матриця порівнянь всіх МГЛК за критерієм «екологія»:

$$M = \begin{matrix} & 1 & 1/5 & 2 & 1 & 1/3 \\ & 5 & 1 & 4 & 3 & 2 \\ 1/2 & & 1/4 & 1 & 1/2 & 1/3 \\ 1 & & 1/3 & 2 & 1 & 1/2 \\ 4 & & 1/2 & 3 & 2 & 1 \end{matrix} \quad (3.25)$$

Розрахунок матриці узгодження

$$\lambda_{\max} = 5,282356, CI = 0,700589, CR = 6,3 \% < 10\%^* \quad (3.26)$$

$$X = \left\{ \begin{matrix} 0,1080 \\ 0,4211 \\ 0,0749 \\ 0,1275 \\ 0,2686 \end{matrix} \right\} \quad (3.27)$$

6. Матриця порівнянь всіх МГЛК за критерієм «високий рівень з/п»:

$$M = \begin{matrix} & 1 & 1/4 & 2 & 1 & 1/5 \\ & 4 & 1 & 3 & 2 & 1/2 \\ 1/2 & & 1/3 & 1 & 1/2 & 1/5 \\ 1 & & 1/2 & 2 & 1 & 1/3 \\ 5 & & 2 & 5 & 3 & 1 \end{matrix} \quad (3.28)$$

* розрахунки наведені у додатку В.6

Розрахунок матриці узгодження

$$\lambda_{\max} = 5,11 \quad CI = 0,027 \quad CR = 2,4 \% < 10\%^* \quad (3.29)$$

$$X = \left\{ \begin{array}{c} 0,1027 \\ 0,2662 \\ 0,0707 \\ 0,1270 \\ 0,4334 \end{array} \right\} \quad (3.30)$$

7. Матриця порівнянь всіх МГЛК за критерієм «залучення інвестицій»:

$$M = \begin{array}{ccccc} 1 & 1/3 & 2 & 1 & 1/4 \\ 3 & 1 & 4 & 3 & 1/2 \\ 1/2 & 1/4 & 1 & 1/3 & 1/4 \\ 1 & 1/3 & 3 & 1 & 1/2 \\ 4 & 2 & 4 & 2 & 1 \end{array} \quad (3.31)$$

Розрахунок матриці узгодження

$$\lambda_{\max} = 5,16 \quad CI = 0,04 \quad CR = 3,6 \% < 10\%^{**} \quad (3.32)$$

$$X = \left\{ \begin{array}{c} 0,1129 \\ 0,2945 \\ 0,0658 \\ 0,1442 \\ 0,3826 \end{array} \right\} \quad (3.33)$$

* розрахунки наведені у додатку В.7

** розрахунки наведені у додатку В.8

З нормалізованих власних векторів X_1, \dots, X_5 , отриманих із матриць порівнянь МГЛК за критеріями f_1, \dots, f_7 , будується прямокутна матриця, потім знаходиться добуток цієї матриці на власний вектор X , отриманий із матриці порівнянь критеріїв f_1, \dots, f_7 . В результаті отримуємо вектор, який містить нормалізовані ваги для кожного з розглянутих МГЛК. Оптимальним (з точки зору методології МАІ) вважається міжнародний господарський логістичний комплекс, якому відповідає найбільший елемент в отриманому векторі.

(3.34)

$$X = \begin{Bmatrix} 0,116239 & 0,104378 & 0,116961 & 0,108318 & 0,107996 & 0,102685 & 0,112867 \\ 0,272922 & 0,268996 & 0,414865 & 0,472663 & 0,42108 & 0,266166 & 0,294451 \\ 0,066916 & 0,075478 & 0,077202 & 0,065014 & 0,07486 & 0,070694 & 0,065837 \\ 0,157148 & 0,128475 & 0,132273 & 0,116088 & 0,1275 & 0,127039 & 0,144244 \\ 0,386776 & 0,422674 & 0,258698 & 0,237917 & 0,268563 & 0,433417 & 0,382601 \end{Bmatrix}$$

$$x \begin{Bmatrix} 0,129738 \\ 0,233502 \\ 0,032813 \\ 0,070193 \\ 0,047512 \\ 0,126645 \\ 0,359598 \end{Bmatrix} = \begin{Bmatrix} 0,109616 \\ 0,304609 \\ 0,069587 \\ 0,136893 \\ 0,379296 \end{Bmatrix}$$

Отже, оптимально ефективним, згідно методології МАІ, вважається МГЛК 5, якому відповідає найбільший елемент в отриманому векторі.*

Таким чином, підводячи узагальнений підсумок, необхідно відмітити, по-перше, для ефективного розвитку запропонованих нами МГЛК повинна бути постійна, плідна співпраця департаментів профільних міністерств із

* розрахунки наведені у додатку В.9

визначення пріоритетних місць розташування МГЛК. Для цього необхідно створити в інтернеті сайт, на якому, в режимі відкритого доступу, зацікавлені у розвитку МГЛК компанії, будуть отримувати від органів державної влади потрібну інформацію. По-друге, проведена нами порівняльна оцінка проектів МГЛК, з використанням методу аналізу ієрархій, має максимальну корисність у визначенні оптимального варіанту із проаналізованих, та який має максимальну корисність за сформованою сукупністю критеріїв. По-третє, розроблена нами модель допомагає визначити оптимально ефективний МГЛК, проект якого є перспективним для розвитку в Україні. Вважаємо за доцільне проаналізувати перспективи розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні у наших подальших дослідженнях.

3.2. Пріоритетні напрями розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів України в умовах глобалізації

Об'єктивна необхідність інтеграції України у світове господарство і розвиток її міжнародних відносин на сучасному етапі впливає з необхідності використання у національній системі відтворення міжнародного поділу праці, що сприяє прискоренню переходу до ринкової економіки країни. Така необхідність формування ефективної структури економіки країни відкриває додаткові можливості у створенні належних умов для ефективного розвитку нашого суспільства. Поряд з необхідністю інтеграції України у світове господарство та розвитку її міжнародних відносин існують об'єктивні можливості для таких процесів, яких варто віднести економічний потенціал нашої країни, що є суттєвим чинником для належної участі у міжнародному поділу праці. Об'єктивною можливістю для інтеграції у світове господарство є вироблення механізму зовнішньоекономічних зв'язків на мікрорівні – підприємств, на макрорівні – загальнодержавному, на глобальному – через участь у спеціалізованих і багатоцільових економічних міжнародних організаціях [207, с. 198].

Перспективи євроінтеграції змушують нашу державу серйозно задуматися про можливі сценарії розвитку мережі міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні. Міжнародні логістичні компанії (Raben, DHL, Schenker [AG](#)) створюючи МГЛК, легко подолали відстань від західного кордону України до Києва, Луганська, Сум, Одеси і тепер важко відрізнити побудовані ними логістичні комплекси від європейських. Поєднання необхідності та об'єктивних можливостей входження України у світове господарство робить розвиток цього процесу пріоритетним. Для його ефективної реалізації необхідно розробити дієву стратегію інтеграції нашої країни у світовий економічний простір, яка має включати наведені у таблиці 3.2. наступні основні напрямки та інституції їх впровадження.

Таблиця 3.3

Основні напрями стратегії інтеграції МГЛК України у світовий економічний простір

№ п/п	Напрямок	Впровадження
1	адаптація земельного законодавства, будівельної галузі України до світових стандартів	Верховна Рада України Міністерство юстиції України Міністерство економічного розвитку і торгівлі України
2	науково-технічна інтеграція	Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України
3	галузева співпраця у розвитку МГЛК	Міністерство інфраструктури України Міністерство економічного розвитку і торгівлі України
4	інтеграція мережі МГЛК України у світову	Міністерство інфраструктури України Міністерство економічного розвитку і торгівлі України
5	співробітництво у галузі охорони довкілля при експлуатації МГЛК	Міністерство екології та природних ресурсів України Міністерство надзвичайних ситуацій України
6	економічна інтеграція та розвиток торговельних відносин між Україною та країнами світу	Міністерство економічного розвитку і торгівлі України Міністерство закордонних справ України Державна митна служба України

Джерело: складено автором

Характеризуючи наведені у таблиці 3.3 основні напрямки стратегії інтеграції України у світовий економічний простір та інституції їх впровадження, необхідно відмітити наступне.

По-перше, Міністерству юстиції України, за сприяння Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, необхідно розробити і подати на узгодження й прийняття у Верховну Раду України дієві законодавчі акти які спростять і вдосконалять господарську діяльність суб'єктів ЗЕД. Наприклад, суб'єктам господарювання необхідно прийти до єдиного стандарту фінансової звітності – міжнародного. Це дасть можливість підвищити професійний рівень бухгалтерів, фінансових директорів, припинить хаос у навчальному процесі підготовки фахівців фінансової галузі, оскільки, закінчивши ВУЗ молодий фахівець змушений проходити додаткові навчальні курси для освоєння принципів ведення фінансової звітності за міжнародними стандартами (МСФЗ).*

По-друге, Міністерству освіти і науки, молоді та спорту України необхідно розробити програму проведення професійних, галузевих виставок, практичних конференцій, круглих столів. Це сприяє знайомленню молодих фахівців із передовим досвідом у галузі будівництва великих комерційних об'єктів, перейманню методів управління й розвитку таких об'єктів, дасть можливість нашим фахівцям інтегрувати свої навички й знання у світовий процес розвитку МГЛК.

По-третє, Міністерству інфраструктури України та Міністерству економічного розвитку і торгівлі України необхідно розробити програму розвитку МГЛК із включенням у неї всіх регіонів та залученням до їх створення виробничих підприємств нашої країни. Як показали наші дослідження, МГЛК мають бути розташовані на перетині міжнародних транспортних коридорів із митним кордоном України, в місцях сходження міжнародних транспортних коридорів, у містах-мільонниках та регіонах із

* Міжнародні стандарти фінансової звітності ([IFRS](#) — International Financial Reporting Standards) — [стандарти](#), що затверджуються [Радою з міжнародних стандартів бухгалтерського обліку](#) (International Accounting Standard Board - IASB) яка розташована у [Лондоні](#) [166].

високим рівнем розвитку промисловості. В перспективі, на наш погляд, необхідно будувати МГЛК у мегаполісах від 500 тис. жителів. Для ефективної співпраці необхідно об'єднати наукові заклади, які досліджують нові технології будівництва; навчальні заклади, розробивши і ввівши в них програми підготовки фахівців із логістики, менеджерів-управлінців, будівельників; виробників будівельних матеріал, надавши їм пільгові кредити для заміни виробничого обладнання, і відмінивши митні платежі і ПДВ на нове обладнання яке ввозиться із-за кордону і не виробляється в Україні.

По-четверте, оскільки, питання екології сьогодні є нагальним, Міністерству екології та природних ресурсів України й Міністерству надзвичайних ситуацій України необхідно розробити спільну програму збереження довкілля в процесі розвитку та функціонування МГЛК. Як показує досвід, розвиток МГЛК на МТК дає можливість збудувати дорожню інфраструктуру таким чином, щоб вона не загрожувала довкіллю. Наприклад, мости, розташовані на автомобільних дорогах міжнародного значення, можна будувати із дотриманням усіх технічних характеристик такого рівня об'єктів. Дорожня структура, наявність необхідної території дозволяють зводити великі конструкції надаючи їм необхідну міць і конфігурацію. Такий підхід зменшує ризик їх руйнування, збільшує гарантії функціонування автошляхів і завдає мінімальної шкоди довкіллю, збереження якого є нагальним питанням у всьому світі.

Сьогодні уряди багатьох країн світу розробляють програми збереження навколишнього середовища за рахунок впровадження новітніх технологій у цілих галузях. Незважаючи на те, що вони є фінансово затратними їх впровадження стає пріоритетом у виготовленні товарів, а проекти набувають світового значення. Наприклад, провідні автомобілевиробники випускають автомобілі на електротязі; виробники теплоізоляційних матеріалів використовують за основу піноскло; пріоритетом електроенергетики стає

розвиток альтернативних джерел енергії.* Збудовані вітряки, електростанції на сонячних батареях не забруднюють навколишнє середовище, їх експлуатація не впливає на екологію.

Отже, у питанні визначення місця розташування МГЛК, на нашу думку, проблема збереження екології також має бути пріоритетною. Необхідно враховувати навколишнє середовище – природу, водні ресурси. Оскільки, процес створення МГЛК пов'язаний із їх забрудненням – це велике скопичення автомобілів, котрі забруднюють повітря і залишки різного сміття, що є природними відходами процесу будівництва, для мінімізації їх негативного впливу на довкілля необхідно:

- передбачити роботу на будівництві об'єктів автомобілів які відповідають європейським нормам викиду шкідливих газів;
- обладнати виїзди із будівельних майданчиків місцями для миття коліс автомобілів;
- організувати вивіз будівельного сміття на спеціально організовані майданчики.

Розробляючи технічні умови для створення МГЛК, необхідно передбачити будівництво на об'єкті автономної котельні, яка працювала б на природньому газі або від сонячних батарей.** Природній газ є екологічно чистим паливом і його підведення до МГЛК є простішим і безпечнішим, а ніж постійне постачання альтернативного палива – солярки, вугілля, торфу, брикету. Обладнання котельні сонячними батареями є зовсім бажаним варіантом енергозабезпечення. Їх можна розташувати на крівлі будівель і вони

* тут варто зауважити, що політика Єврокомісії в області енергетики до останнього часу виглядала чіткою та цілеспрямованою. Основних цілей було дві: зниження залежності від імпорту енергоносіїв в умовах падіння власного їх видобутку та запобігання несприятливих для Європи кліматичних змін. Для досягнення першої мети розроблялася стратегія, спрямована, по-перше, на диверсифікацію імпорту (насамперед, газового), по-друге - на скорочення обсягу споживання енергії за допомогою реалізації енергозберігаючих заходів і по-третє - на стимулювання альтернативної енергетики.

Друга мета передбачала зменшення викидів вуглекислого газу, для чого була розроблена система торгівлі квотами на викиди, підтримувалася альтернативна енергетика, яка не дає цих викидів взагалі, і розроблялися технології уловлювання та поховання CO₂ [155].

** джерелом такої електроенергії може бути електростанція в Охотніково (Крим), яка є найбільшою не лише у Східній, але й у Центральній Європі, і впевнено входить у десятку найбільших сонячних електростанцій Європи [162].

є екологічно безпечними. Наявність автономної котельні дозволяє виробляти тепло для опалення приміщень та нагрівання води. Також, потрібно використовувати екологічні технології при переміщенні товарів. Наприклад, необхідно замінити дерев'яні піддони на пластикові. Це різко скоротить використання деревини і збереже ліс від вирубань. Пластикові піддони екологічно чисті, можуть використовуватись багато разів, менш вибагливі при транспортуванні та зберіганні.*

По-п'яте, Міністерству економічного розвитку і торгівлі України необхідно розробити дієву програму економічної інтеграція та розвитку торговельних відносин між Україною та країнами світу. З метою ознайомлення іноземних компаній із розробками вітчизняних виробників потрібно проводити економічні форуми і виставки. Наприклад, наша промисловість в змозі освоювати новітні технології виробництва будівельних матеріалів, ми можемо виробляти високоякісні матеріали і використовувати їх при будівництві МГЛК. Пріоритетною політикою Міністерства економічного розвитку і торгівлі України й Міністерства закордонних справ України має бути проведення рекламних кампаній по підвищенню іміджу країни з цілю залучення іноземних інвестицій в економіку країни.

Зовнішня політика України передбачає співробітництво з різними країнами та інтеграційними угрупованнями. Серед них, на нашу думку, пріоритетним є Європейський Союз. Межуючи на західному кордоні із [Польщею](#), [Словаччиною](#) та [Угорщиною](#), [Румунією](#) – південному заході Україні просто необхідно розвивати зовнішньоторговельні зв'язки із цими

* тут варто відмітити, що 20 лютого 2003р. Президентом України був підписаний закон України «Про альтернативні джерела енергії N 555-IV». На наш погляд, це досить дієвий і вчасно прийнятий закон, який визначає правові, економічні, екологічні та організаційні засади використання альтернативних джерел енергії та сприяння розширенню їх використання у паливно-енергетичному комплексі [151].

Необхідно додати, що 1 квітня 2009 року, Президентом України був підписаний Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про електроенергетику» щодо стимулювання використання альтернативних джерел енергії N 1220-VI» у якому в доповненні до статті 17¹ «Стимулювання виробництва електроенергії з альтернативних джерел енергії» було визначено коефіцієнт «зеленого» тарифу для електроенергії, виробленої з використанням альтернативних джерел енергії [160].

Згідно Закону «Про внесення змін до деяких законів України щодо встановлення «зеленого» тарифу», «зелений» тариф – це «спеціальний тариф, за яким закуповується електрична енергія, вироблена на об'єктах електроенергетики, що використовують альтернативні джерела енергії (крім доменного та коксівного газів, а з використанням гідроенергії – вироблена лише малими гідроелектростанціями)». Також буде доцільно зауважити, що в Україні тариф на сонячну енергетику у 2010-2012 рр. становив 39-46 євроцентів за кВт [162].

європейськими країнами.* Цьому сприяє і той факт, що через західний кордон проходить два міжнародних транспортних коридори – МТК №3 і МТК №5. Побудова на них МГЛК, на нашу думку, позитивно вплине на динаміку зовнішньоторговельних операцій між країнами й інтеграцію української транспортно-логістичної системи у європейську. Тут варто зауважити, що існують фактори, які сприяють прагненню України розвивати європейський вектор співпраці, так і фактори, що перешкоджають цьому процесу. Найважливіші із них, на нашу думку, наведені у табл. 3.4.

Таблиця 3.4

Фактори сприяння та перешкод розвитку співпраці України і ЄС

№ п/п	Фактори сприяння	Фактори перешкод
1	сприятливі географічне розташування і кліматичні умови, вихід до моря	незаконне втручання держави в комерційну діяльність підприємств
2	значний промисловий потенціал, різноманітні види ресурсів, родючі землі, потужна переробна база	нестабільне і незавершене законодавче поле і податкова система
3	потенційна здатність кадрів до висококваліфікованої і наукомісткої праці	неефективний контроль за діяльністю державних підприємств

Джерело: складено автором

Характеризуючи наведені у таблиці 3.4 дані варто відмітити наступне. По-перше, необхідно максимально ефективно використовувати сприятливе географічне положення нашої країни розвиваючи не тільки визнані міжнародні транспортні коридори. Наприклад, МТК №5 на ділянці Ужгород - Львів має розгалуження в м.Стрий на автодорогу М12. Направлення його розвитку по М12 Стрий-Тернопіль-Хмельницький-Вінниця-Умань-Миколаїв-Херсон-

* тут варто зазначити, що державний кордон України із цими країнами становить: із Республікою Польща – 542,39 км, у т.ч. річковий 187,3 км; із Словацькою Республікою – 97,852 км, у т.ч. річковий 2,3 км; із Угорською Республікою – 136,7 км, у т.ч. річковий 85,1 км; із Румунією – 613,8 км, у т.ч. річковий 292,2 км і морський 33 км [153].

Сімферополь зв'яже МТК №5 найкоротшим маршрутом із МТК Гданськ-Одеса, пан'європейським коридором №9 Гельсінкі-Александрополіс і автодорогою М18 Сімферополь-Москва.* Таке направлення розвитку МТК №5 дозволить отримати найкоротший шлях до водних артерій України – морських портів.

По-друге, створювати МГЛК необхідно на перетинах МТК. Побудова трьох регіональних МГЛК на автодорозі М12 дасть поштовх соціально-економічному розвитку великого регіону. У Західно-Східному регіоні (Тернопіль, Хмельницький, Вінниця) необхідно віддати перевагу будівництву об'єктів направлених на збереження і перевалку сільськогосподарської продукції.**

По-третє, у Південно-Східному регіоні країни розташовані всі потужні промислові підприємства. Для їх розвитку необхідно будувати регіональні МГЛК, що дасть можливість промисловим підприємствам зосередитись на своїй профільній діяльності, передавши функції збереження, перевалки і консолідації товарів МГЛК. Характеризуючи фактори перешкод наведені у таблиці 3.3. варто відмітити основний – відсутність чіткої законодавчої бази створення МГЛК. Поки критерії будівництва таких об'єктів як МГЛК, механізми розвитку придорожньої інфраструктури, гарантії знаходження інвестицій у країні не будуть чітко прописані законодавчо, і головне – дотримуватися усіма державними структурами, це буде стримуючим фактором розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України та

входження її у світове співтовариство.*

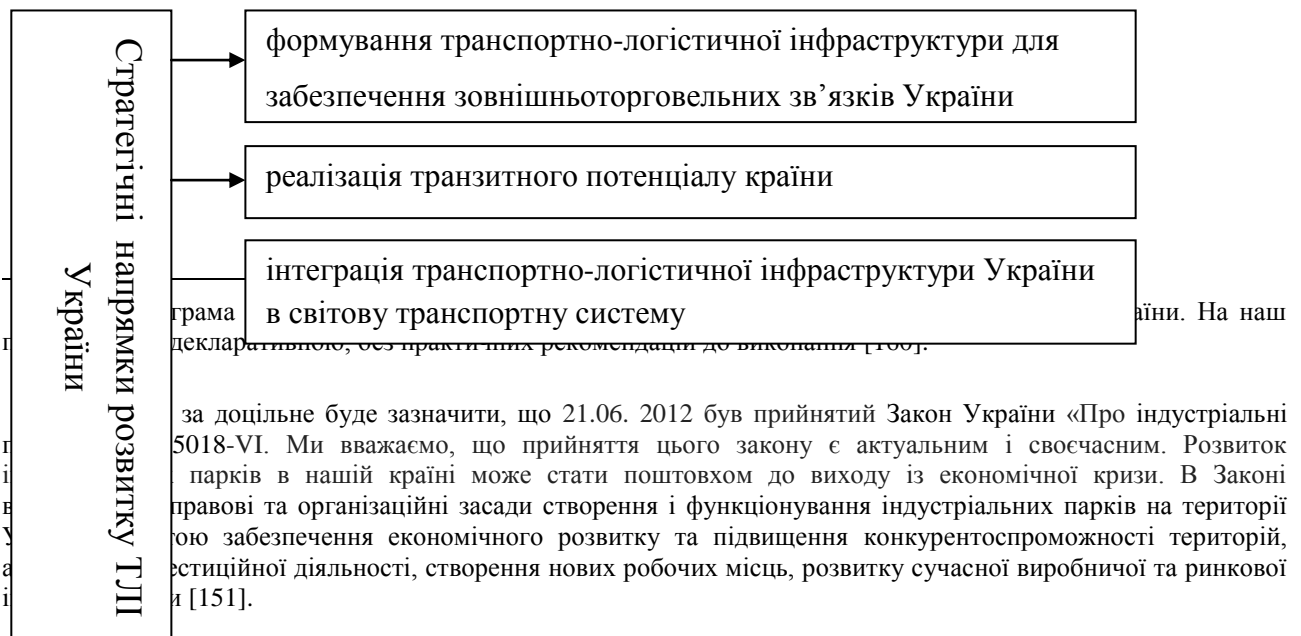
* тут варто зауважити, що автодорога М18 Сімферополь-Москва не є признаним МТК. Але, для нашої країни - це важлива транспортна артерія, по якій рухаються великі пасажиро-вантажні потоки із Криму та у зворотньому напрямку.

** в інфраструктурі об'єктів Західно-Східного регіону, на нашу думку, повинні мати перевагу склади із температурним режимом збереження товарів, що дасть змогу перевалювати великі партії швидкопсувних товарів: овочів та фруктів, молочної продукції.

* як зазначає Голюков В.І., «певною мірою прагнення України увійти до ЄС стало самоціллю і ґрунтується на вірі, що вступ до європейських організацій автоматично розв'яже існуючі проблеми. Послаблена увага до внутрішніх чинників росту і розвитку на практиці віддаляє її від європейських стандартів і веде до загрози назавжди лишитися серед «перспективних» держав для прийняття в ЄС» [36, с. 30].

Необхідно зазначити, що на сьогодні в Україні не існує програмного документу по розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. Основним документом по становленню та функціонуванню ТЛІ можна вважати Державну Програму створення та функціонування МТК, в якій юридично не закріплено визначення понять МТК і МГЛК.** На рівні державного управління першочерговими завданнями є розробка концепції та національної програми розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні, включення її у міжнародну транспортно-логістичну систему; законодавче визначення статусу, прав та обов'язків оператора змішаних перевезень та мультимодальних вантажних центрів – як логістичних операторів; розробка і прийняття Державної програми яка передбачала б формування національної мережі МГЛК та визначала стратегічні напрямки розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України.*** Основні із них, на нашу думку, наведені на рисунку 3.3.

Аналізуючи стратегічні напрямки розвитку ТЛІ варто зазначити, що реалізація транзитного потенціалу країни сприяє створенню мережі МГЛК. Побудова комплексів на прикордонних територіях сприяє зовнішньоторговельним відносинам України із сусідніми країнами за рахунок руху товару, робочої сили. Наприклад, рух товаропотоків із Середньої Азії через морський порт Одеса транзитом через Південно-Західну частину України по автодорозі М12 в Польщу; рух товаропотоків із Росії



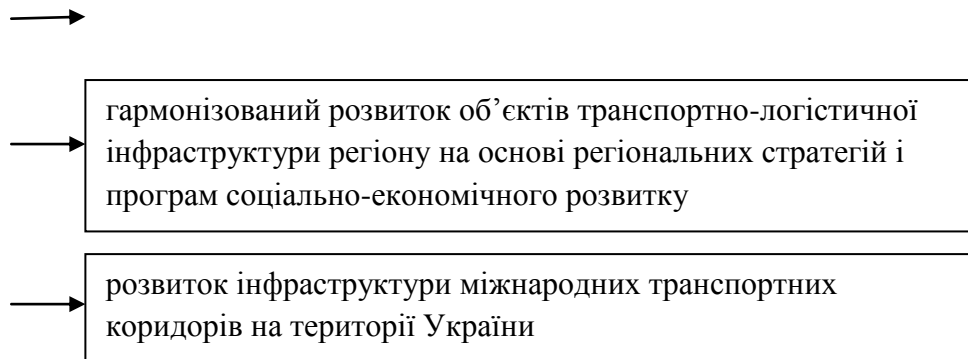


Рис. 3.3. Стратегічні напрямки розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України

Джерело: складено автором

по МТК №3 транзитом через Україну в Польщу і далі у Німеччину, Чехію. Також можливий рух товаропотоків у зворотніх напрямках. Такий товарорух розвиває зовнішньоторговельні відносини між країнами, сприяє тісній співпраці учасників ЗЕД, особливо у сфері послуг. Актуальним питанням є також обмін робочою силою. Наші співвітчизники їдуть працювати за кордон, натомість як іноземці працюють у нас.* Така ситуація позитивно впливає на міжнародний рух робочої сили, її міграцію.

Не зважаючи на те, що транспортно-дорожній комплекс України має досить розгалужену складську мережу на залізничних станціях, у морських і річкових портах, вони не відповідають сучасним концепціям транспортно-логістичного обслуговування. Практика діяльності міжнародних господарських логістичних комплексів підтверджує їх ефективність. Проте, належний результат може бути досягнуто лише за наявності взаємопов'язаної мережі комплексів, які працюють у межах розвинених міжнародних транспортних коридорів на основі логістичних технологій. Самі МТК, на нашу думку, необхідно розширювати, приєднуючи до них дороги регіонального значення із

* турецька компанія ONUR будувала автодорогу Краковець-Львів. Тут варто зазначити, що турки є визнані фахівці будівництва автошляхів

створеними регіональними МГЛК. Ключові напрямки розвитку міжнародних транспортних коридорів на території України, надані у рис.3.4.



Рис.3.4. Ключові напрямки розвитку МТК на території України

Джерело: складено автором

соціальних гарантій держави малозабезпеченим верствам населення. По-третє, стратегію розвитку МТК в Україні необхідно ґрунтувати на єдиній програмі розвитку, яка має мати наступну направленість:

- на мікрорівні – потрібно розвивати автодороги місцевого значення. Це дасть можливість залучити в транспортно-логістичну мережу максимальну кількість населених пунктів;

- на мезорівні – потрібно розвивати автодороги регіонального масштабу приєднуючи до них автодороги місцевого масштабу і створити в них МГЛК регіонального масштабу;
- на макрорівні – потрібно створити єдину автодорожню мережу поєднавши регіональні автошляхи із державною мережою МГЛК;
- на мегарівні – необхідно інтегрувати єдину автодорожню мережу країни у мережу МТК (Додатки В.10-В.15). На південь – у транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (TRASECA) із створенням МГЛК в Одесі; на схід – у Пан’європейський транспортний коридор №9, по відгалуженню на Росію, із створенням МГЛК в Броварах; на північ – у Пан’європейський транспортний коридор №9; на захід – у Пан-європейський транспортний коридор №5, із створенням МГЛК в Ужгороді; Міжнародний транспортний коридор Гданськ-Одеса, із створенням МГЛК у Львові; Пан’європейський транспортний коридор №7 Дунайський (водний).

Таким чином, проаналізовані нами стратегічні напрямки розвитку транспортно-логістичної інфраструктури і ключові напрямки розвитку міжнародних транспортних коридорів дають нам підстави вважати, що в Україні є дієві механізми розвитку автошляхів і придорожньої інфраструктури. Це, в свою чергу, сприяє динамічному розвитку МГЛК, пріоритетні проекти яких наведені у таблиці 3.5.

Аналізуючи наведені у таблиці 3.5 дані, варто особливо зазначити наступне: діяльність ТОВ СП «Нібулон» підтверджує зроблені нами у попередніх частинах роботи наступні висновки. По-перше, процеси

Таблиця 3.5

Перспективні проекти розвитку МГЛК в Україні

№ п/п	Інвестор	Об’єкт	Сума інвестицій	Місце розташування
1	ТОВ СП «Нібулон»	термінальна площадка-елеватор із господарським логістичним комплексом	50 млн.\$	Херсонська обл.
2	Arca Capital – словацька фінансова група	МГЛК	EUR 150 млн.	Київська область

3	ПП Чуклов	МГЛК із температурним режимом	2.5 млн. \$	Херсонська обл.
4	Reynaers Aluminium (Бельгія)	МГЛК	EUR 3 млн.	Київська область
5	Група компаній DCH	МГЛК	300 млн.\$	Харків
6	група «Метінвест»	термінал по перевалці генеральних вантажів	30 млн.\$	Миколаївський морпорт
7	Держава*	LNG-термінал	EUR 969 млн.	Одеса

Джерело: складено автором

глобалізації й інтеграції сприяють об'єднанню компаній різних країн світу – компанія є українсько-угорсько-англійською. По-друге, з метою підвищення своєї конкурентно-спроможності сільськогосподарська компанія диверсифікує свою діяльність – будує термінальні площадки із супутньою інфраструктурою, розвиває акваторію водної артерії України – р. Дніпро. Така стратегія діяльності компанії, на нашу думку, дає їй прямий вихід до Пан'європейського транспортного коридору №7 і сприяє розвитку інфраструктури прибережної зони [60].

* роблячи загальний аналіз наведених даних, необхідно відмітити наступне.

1. Словацька фінансова група Arca Capital, інвестуючи кошти у логістичні проекти, разом із міжнародними будівельними компаніями створює міжнародні господарські логістичні комплекси, а потім продає готові об'єкти або здає їх у довгострокову оренду. Arca Capital працює з 2003 року, утворена шляхом трансформації групи фірм, що відносяться до All Finance Services. Група діяла на словацькому ринку капіталу з 1994 року, а в подальшому співпрацювала з відомими фінансовими групами і установами на словацькому і чеському ринках капіталу, що дозволило компанії зосередитися на реалізації власних інвестиційних проектів. Компанія управляє активами на суму понад EUR200 млн. і діє у сфері венчурного капіталу в Центральній і Східній Європі [150].

2. ПП Чуклов є яскравим прикладом можливого розвитку приватного бізнесу в Україні. Займаючись вирощуванням сільськогосподарської продукції, приватний підприємець вдосконалює механізм збереження свого урожаю, однією із складових якого є створення свого логістичного комплексу по збереженню і перевалці власної продукції [59].

3. Reynaers Aluminium (Бельгія) є прикладом інвестора-виробника. Виробляючи в Бельгії алюмінієві конструкції компанія запланувала збудувати в Україні (Київська обл.) свій власний МГЛК. Це, на нашу думку, дасть їй суттєві конкурентні переваги над конкурентами, оскільки, власний МГЛК – це механізм зменшення собівартості продукції [150].

4. Українська група компаній DCH – яскравий приклад корпоративної системи ведення бізнесу, є класичною керуючою компанією, яка забезпечує управління існуючими активами, а також веде пошук нових привабливих об'єктів інвестування. Такими об'єктами є МГЛК, які компанія з успіхом розвиває у Харківській області [159].

5. Загальний обсяг інвестицій у перший етап складе \$538,87 млн. у тому числі власні кошти «Нафтогазу України» - \$230,87 млн. кредитні кошти - \$308 млн. (\$154 млн. від ЄБРР і ЄІБ) . Також, тут за доцільне буде зауважити, що ініціюючи будівництво LNG-терміналу в Одесі, держава робить практичні кроки назустріч державно-приватному партнерству. Доля держави у цьому проекті буде становити 25%+1акція [166].

Також необхідно відмітити проект фінансової групи «Метінвест» яка, розвиваючи проект терміналу по перевалці генеральних вантажів, планує скоротити витрати на логістику і отримати прибуток від непрофільної діяльності. Основні потужності терміналу, розташованого в Миколаївському морському порту, будуть мати всю необхідну інфраструктуру і сучасне технічне оснащення для перевалки генеральних вантажів, металу, коксу. За рахунок вдалого географічного розміщення потужностей терміналу, їх оснащення сучасним обладнанням, яке може перевалювати різні типи вантажів, компанія планує максимізувати свої прибутки [59].*

До зазначеного варто додати, що торговельні мережі «Ельдорадо», «Техносила», «Пятерочка», «X5 Retail Group» активно розвивають власні МГЛК. Корпорація Sony збирається будувати МГЛК для забезпечення більш ефективної торгівлі з країнами Кавказу та Середньої Азії. Компанія «КОНТІ» будує міжнародний господарський логістичний центр у Макіївці Донецької області який буде оснащений однією з найбільш сучасних систем управління складом [89]. Усі ці компанії відносяться до групи ритейлу,** що свідчить про те, що в нашій країні є купівельна спроможність населення, компанії-постачальники торговельних мереж мають тісні й стабільні зовнішньоекономічні зв'язки із закордонними виробниками товарів. Будуючи МГЛК і розміщуючи їх в місцях концентрації населення, торговельні мережі переслідують ціль бути як найближче до споживача, своєчасно і швидко реагуючи на його потреби, досить часто при цьому не враховуючи економічної доцільності їх створення, що призводить до пересичення ринку в економічно не активних регіонах країни. Наслідком таких дій є відсутність попиту на послуги МГЛК. Тому, на нашу думку, політика розвитку МГЛК в нашій країні має бути прогнозованою, етапи будівництва прораховані, механізми виміри стану та

* німецький економіст Август Льош був першим вченим, який у 1940 р. в умовах ринкової економіки запропонував теорію розміщення виробництва («Die räumliche Ordnung der Wirtschaft»), згідно якої головна роль відводилася не зниженню витрат (сировинних і транспортних), а максимізації прибутку [8, с. 86].

** ритейл (від англ. retail - продавати вроздріб) – напрямок діяльності підприємства з розвитку роздрібних точок. В нашому випадку – мережа магазинів, де здійснюється обслуговування покупців, які можуть вільно прийти і придбати потрібний товар [135, с. 34].

прогнозів розвитку в економічно активних районах України охоплювати період хоча б до 2020р. (табл. 3.6).

Таблиця 3.6

Параметри оптимізації розвитку МГЛК в економічно активних регіонах України на 2012-2020 рр.

Джерело: складено автором

Дані таблиці свідчать, що за показниками кількості МГЛК, обсягу інвестицій у розвиток параметрів їх виробничих потужностей, економічної ефективності провідне місце у нашій країні посідають МГЛК, розташовані у Київській, Одеській та Львівській областях. Зважаючи на кількість МГЛК, поданих у таблиці, та показники їх розвитку, можна зробити висновок, що основні напрями розвитку МГЛК в Україні зосереджені у Центральному й Донецько-Придніпровському районах, на які припадає 70% функціонуючих

МГЛК	Кіль - кість шт	Інвестиції млн. дол. США	Робочі місця	М2 тис.	Прогнозований прибуток від основної діяльності млн. дол. США	Прогнозований прибуток від додаткової діяльності (ЗЕД) млн. дол. США
Київська обл.	8-10	260-320	1900-2400	320-400	210-280	25
Львівська обл.	8-9	260-300	1900-2200	320-460	180-200	18
Волинська обл.	4-5	130-180	960-1200	160-200	100-125	8
Сумська обл.	2-3	70-90	480-700	80-120	50-80	12
Чернігівська обл.	2-3	70-80	480-650	80-120	40-70	3
Харківська обл.	5-7	160-210	1200-1700	200-280	150-210	20
Донецька обл.	4-6	140-250	960-1400	160-240	120-180	17
Луганська обл.	3-4	100-140	700-960	120-160	100-140	11
Вінницька обл.	4-5	130-170	960-1200	160-200	110-130	7
Тернопільська обл.	2-3	70-105	480-700	80-120	40-60	4
Одеська обл.	7-8	240-270	1400-1600	280-320	1500-1800	22
Дніпропетровська обл.	6-7	170-230	1200-1400	240-280	1400-1500	21
Севастополь	2-3	80-120	250-500	80-120	30-50	3

МГЛК в Україні. Що стосується Західного економічного району, то з урахуванням стратегії європейської інтеграції України та перспектив посилення її інтеграції до ЄС, цей напрям варто вважати суттєвим у розвитку вітчизняної транспортно-логістичної системи.

Наведені розрахунки прогнозованих кількісних параметрів розвитку МГЛК у зазначених областях є економічно обґрунтованими. Збільшення виробничих потужностей МГЛК призведе до їх неповного завантаження,

внаслідок ще недостатньо сформованого попиту на ці послуги, передусім країн ЄС та СНД.

Таким чином, проаналізувавши пріоритетні й перспективні проекти розвитку МГЛК в Україні, ми можемо зробити наступні висновки. По-перше, всі проекти мають велику інвестиційну вартість, причому, не залежно від фінансових можливостей інвестора. По-друге, спостерігається тенденція до об'єднання компаній, що дає їм конкурентні переваги за рахунок можливості залучати великі інвестиції, зменшення витрат на логістику компанії досягаючи нижчої собівартості продукції. По-третє, відбувається диверсифікація бізнесу. Окрім своєї безпосередньої діяльності компанії розвивають непрофільний бізнес з метою отримання прибутків. По-четверте, розвиток МГЛК в багатьох регіонах України дає перспективу поєднання транспортно-логістичної інфраструктури країни у єдину національну систему та її інтеграцію у світову.* По-п'яте, наявність міжнародних логістичних, виробничих компаній на українському ринку розвитку МГЛК свідчить про сприятливий інвестиційний клімат у нашій країні.

Тут необхідно зауважити, що досліджені нами пріоритетні й перспективні проекти створення МГЛК неможливо здійснити без розвитку ще одного напрямлення – вдосконалення українського ринку транспортно-логістичних послуг, який на сьогодні є хаотичним і нерегульованим. Велика кількість компаній взяла на себе функцію посередника і надає послуги перевізника і логіста не маючи відповідних ліцензій на діяльність та автомобілів котрі можуть перевозити вантажі у міжнародному сполученні; проводять демпінгову політику залучення клієнтів, нехтуючи усіма правилами конкурентної

* потрібно додати що, наприклад, питання будівництва МГЛК на автодорозі Київ- Одеса, на нашу думку, є давно нагальним, оскільки, вона є складовою МТК №9 і однією із найбільш якісних автодоріг в Україні. Розвивати МГЛК на цій ділянці МТК №9 має намір третій за величиною в Росії інвестфонд Raven Russia. Компанія планує побудувати МГЛК загальною площею близько 100 тис. кв. м. на трасі Київ-Одеса, інвестувавши в будівництво близько \$100 млн.. Ми вважаємо, що створення МГЛК на цій ділянці сприяє розвитку автодороги М12, яка перетинається із МТК №9 у м.Умань. Також, варто відмітити, що розвивати транспортно-логістичну інфраструктуру на цій ділянці також має намір компанія Delin Development, яка планує побудувати МГЛК під Одесою і Києвом загальною площею 350 тис. кв. м. [165].

боротьби. Зміна конкурентних умов на транспортно-логістичному ринку, на нашу думку, буде безпосередньо залежати від факторів наведених у таблиці 3.7.

Аналізуючи дані таблиці 3.7 необхідно зазначити, по-перше, підвищення інвестиційної привабливості України, приплив прямих іноземних інвестицій в країну будуть стимулювати зростання конкуренції в ключових галузях економіки, враховуючи ринок послуг з транспортування і складування вантажів. По-друге, розширення Європейського союзу і зростання торгівлі з Китаєм, а також створення нових транспортних коридорів приведуть до збільшення, як вхідних, так і вихідних вантажопотоків, що сприяє збільшенню кількості посередницьких компаній. По-третє, розвиток транспортно-логістичної інфраструктури за рахунок зростаючих об'ємів інвестицій в галузь створює умови для збільшення обсягів транспортування, зберігання і дистрибуції різних товарів, ініціює прихід у країну великих компаній виробників і дистриб'юторів товарів народного споживання які створюють для своїх власних потреб МГЛК. десятиліттями і ціниться на вагу золота.* Тому, іноземні компанії створюють

Таблиця 3.7

Фактори зміни конкурентних умов на транспортно-логістичному ринку України

ФАКТОРИ	
ЗОВНІШНІ	ВНУТРІШНІ

* як сказав американський історик і публіцист Деніел Буретін «унція репутації коштує фунт праці» [53, с. 79]. Ми повністю погоджуємось із цим висловом, і від себе хочемо додати наступне: як показує досвід, на ділову репутацію можна працювати довгий термін часу, а втратити її – за одну хвилину.

<ul style="list-style-type: none"> ➤ приєднання України до СОТ ➤ розширення Європейського союзу ➤ зростання об'ємів торгівлі між Україною і Китаєм ➤ підвищення потреб у створенні нових транспортних коридорів, ➤ глобалізація діяльності транснаціональних корпорацій на території України ➤ експансія міжнародних логістичних компаній в Україну ➤ підвищення інвестиційної привабливості галузі, особливо в сегменті складських послуг ➤ зростання зацікавленості інвестиційних компаній і промислових холдингів, що володіють значними коштами, в розширенні своєї присутності на ринку транспортно-логістичних послуг України ➤ зміна структури попиту в напрямку підвищення якості надання логістичних послуг 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ тенденція до об'єднання великих логістичних компаній, прискорення процесу формування великих транспортно-логістичних холдингів, характерні для початку консолідації ринку ➤ відносно слабкий вплив західних логістичних операторів на український ринок логістичних послуг ➤ непрозорість, інформаційна закритість підприємств, відсутність достовірної економічної інформації про діяльність компаній в Україні ➤ високі темпи зростання ринку транспортно-логістичних, складських послуг в умовах поживлення економіки і збільшення споживчого попиту ➤ збереження високих темпів економічного зростання ➤ позитивна динаміка промислового виробництва і роздрібного товарообігу ➤ збільшення обсягів експортно-імпортних операцій та зміна структури зовнішньої торгівлі України ➤ позитивні зміни в структурі попиту на транспортно-логістичні послуги в Україні
---	---

Джерело: складено автором

кодекс корпоративної поведінки працівників і в цілому компанії, шанують і оберігають свою ділову репутацію.

Таким чином, проаналізувавши пріоритетні напрямки розвитку МГЛК в умовах глобалізації, ми можемо зробити наступні висновки.

По-перше, ефективній інтеграції України у світове господарство та розвитку її зовнішньоекономічних відносин повинні активно сприяти органи державної влади всіх рівнів. Своєчасно розроблені дієві законодавчі акти будуть стимулювати прихід іноземних інвестицій, без яких неможливий розвиток МГЛК, оскільки, як показали наші дослідження, це досить капіталозатратний бізнес. Для залучення інвесторів у цю галузь варто зменшити податкове навантаження не тільки на ІТ індустрію, але і на процес будівництва і експлуатації об'єктів МГЛК.* Для ефективного розвитку МГЛК необхідно звільнити будівельні компанії від сплати ПДВ при будівництві, а управляючі компанії – від сплати податку на прибуток хоча б перші три роки експлуатації об'єктів. При цьому, потрібно розробити програму, згідно якої вивільнені кошти направлялись би на розвиток інфраструктури. Наприклад, при будівництві МГЛК компанія забудовник має зобов'язання, за рахунок зекономлених від сплати податків коштів, побудувати дитячий садочок. Але, тут законодавчо має бути прописана наступна процедура: компанія власними силами і за власні кошти будує дитячий садочок і передає по акту прийому-передачі цей об'єкт у державну власність; держава, в свою чергу, власними силами і за власні кошти готує пакет дозвільних документів на будівництво дитячого садочку. Ось тоді механізм зменшення податкового навантаження, взаємодії держави і приватного бізнесу, розвитку соціальних об'єктів буде дієвим і ефективним.**

По-друге, для ефективного використання транзитного потенціалу України необхідно вдосконалювати механізми вантажо- та пасажироруху по МТК які проходять територію нашої країни. Для цього необхідно розвивати МГЛК на прикордонних територіях в місцях перетину МТК і державного кордону України. Інфраструктура таких об'єктів має відповідати світовим стандартам і

* 30 липня Президент України підписав закон № 5091-VI, який звільняє від сплати податку на додану вартість (ПДВ) підприємців, що працюють у сфері індустрії програмної продукції [151]. Такі дії влади, на нашу думку, є позитивними і сприяють розвитку підприємницької діяльності в нашій країні.

** як показує досвід, для будівництва стандартного дитячого садочку необхідно приблизно 25 млн.грн. Це становить 3-4% від вартості МГЛК площею 100000м². Враховуючи кількість збудованих і заявлених до забудови об'єктів, при запропонованій нами схемі співпраці держави і приватного бізнесу, проблему дитячих садочків у Києві можна було би вирішити всього за пару років.

сприяти швидкому руху вантажо- та пасажиропотоків. На привеликий жаль, як показує практика, у нас із цим є великі проблеми. Наприклад, розташований на МТК №9 митний перехід (МП) «Нові Яриловичі» має досить розвинену інфраструктуру для виконання своїх функцій. Але, вся її ефективність нівелюється організацією системи під'їзду до самого МП: рух легкового транспорту по території МП організований по чотирьох полосах, вантажного – по двох, а безпосередній під'їзд до МП – по одній полосі в одному напрямку.* Це створює великі затори на в'їзді до МП. Для ефективного використання інфраструктури МП необхідно перейняти світовий досвід. Наприклад, МП Торфяновка/Vaalimaa, розташований на автодорозі E18 між Росією і Фінляндією, має зони відстою для автомобілів які перевозять вантажі у міжнародному сполученні. У цих зонах водії мають можливість відпочити. При безпосередньому перетині кордону вони залишають там свої автомобілі, йдуть оформляти документи на митницю і тільки потім рухаються далі, не створюючи заторів на в'їзді.

По-третє, необхідно розвивати культуру надання транспортно-логістичних послуг. У нас не повинно бути компаній, які не мають необхідних документів і матеріально-технічної бази. При цьому, держава має заохочувати всіх бажаючих займатись такою діяльністю. Для цього необхідно створити державне підприємство на шталк забутих автотранспортних підприємств (АТП). Залучення до їх діяльності підприємців-новачків, дасть їм можливість набратись досвіду перевезення вантажів у внутрішньому сполученні й сприяє їх діяльності на міжнародному ринку надання транспортних послуг.

Оптимізація функціонування МГЛК у довгостроковій перспективі, передбачає врахування пріоритетних напрямків їх розвитку, які будуть сприяти стабілізації національної економіки та її виваженій участі в системі міжнародного поділу праці. Серед головних пріоритетів розвитку виділимо наступні.

1. Використання економічного потенціалу нашої країни через ефективну

* тут варто зауважити, що дорожня інфраструктура дозволяє збільшити заїзд на МП до трьох поліс руху автотранспорту

співпрацю підприємств різних галузей. Наприклад, наукової, виробничої, торгівельної, сфери послуг. Науковим установам необхідно розробляти інноваційні технології в галузі будівництва, виробничим підприємствам впроваджувати їх у виробництво, будівельникам – будувати МГЛК, торговельним компаніям – їх використовувати, надаючи якісні послуги. Для цього необхідно мати Програму розвитку МГЛК в Україні, яка дозволить компаніям виробити довгострокову стратегію розвитку. Оскільки, всі великі проекти є капіталоемкі, компаніям потрібно розробити плани залучення інвестицій. На нашу думку, якби Програма розвитку мала чітке визначення необхідної кількості МГЛК в нашій країні, то процес залучення інвестицій у їх створення був би набагато простішим.

2. Процес входження України у світове господарство, інтеграція економіки країни у світову мають бути постійними і неспинними. Механізм реалізації продукції виробництва потребує ринків збуту. Цьому процесу можуть сприяти якісні дороги і розвинена мережа МГЛК. Консолідуючи товар на розташованих у прикордонній смузі МГЛК, ми спрощуємо процедуру його знайомлення із іноземним споживачем. Для більш ефективної роботи цього механізму, необхідно, на нашу думку, спростити процедуру перетину кордону для іноземних підприємців. Наприклад, якщо підприємець їде у нашу країну, щоб закупити товар, який знаходиться на МГЛК в зоні перетину державного кордону і має намір, знаходячись на території України не більше 24 годин, потратити разово до 100000 грн., йому потрібно поставити відмітку у паспорті, не справляючи візи. Такий механізм буде сприяти розвитку зовнішньоторговельних відносин за рахунок збільшення кількості відвідувань нашої країни іноземними підприємцями.

3. Пріоритетними зонами розвитку МГЛК мають бути місця перетину державного кордону із міжнародними транспортними коридорами. Ми вважаємо, що при такому поєднанні можна досягнути найбільшого соціально-економічного ефекту використання МГЛК. Використання діючих МТК дає можливість товару і пасажиром швидко рухатись, розвинена інфраструктура

сприяє зменшенню транспортно-логістичних витрат. Також, важливим є можливість працевлаштування населення на новостворених МГЛК.

4. Необхідно створити єдину мережу автодоріг країни, поєднавши ними діючі й новостворювані МГЛК. Для цього необхідно розробити карту розвитку автошляхів України й програму її фінансування. На нашу думку, розвитком автошляхів країни має займатись одна компанія - державна, залучаючи на умовах підряду профільні організації. Це дасть можливість контролювати виділені із бюджету кошти, працевлаштовувати українських громадян.

5. Визначаючи місце розташування МГЛК необхідно враховувати навколишнє середовище – природу, водні ресурси. Сьогодні проблема збереження екології є нагальною і, відповідно до неї, постає питання методів енергозабезпечення МГЛК. Пріоритетом у його вирішенні, на нашу думку, має бути орієнтир на використання альтернативних джерел енергії. Для цього, у проекті створення МГЛК, необхідно передбачити будівництво автономної котельні на природньому газіві або сонячних батареях.

6. Ефективне функціонування МГЛК не можливе без надання якісних супроводжуючих послуг. Тому, вдосконалення механізмів формування українського ринку транспортно-логістичних послуг, який на сьогодні є хаотичним і нерегульованим, також має бути пріоритетним. Для цього потрібно розробити корпоративні кодекси поведінки як безпосередньо самих управлінських компаній МГЛК, так і компаній із якими вони співпрацюють: транспортних, логістичних, митниці, фінансових установ. На нашу думку, як би був прийнятий такий кодекс, котрий ґрунтувався б на засадах добропорядності й поваги, то відпала би необхідність у прийнятті багатьох законодавчих актів. Оскільки, як показує досвід, слово і честь мають не менш вагоме значення ніж закони.

7. Основним пріоритетом розвитку МГЛК в Україні має бути створення їх мережі, поєднання із регіональними автошляхами та інтеграція, через МТК, у світову транспортно-логістичну систему. Таке поєднання може реалізуватись через інтеграційну політику входження України у світовий транспортний

простір шляхом спільного використання об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури з сусідніми країнами. Основою для подальшої інтеграції транспортно-логістичної системи України до світових мереж може стати, на нашу думку, розробка концепцій спільного розвитку певних об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури в рамках програм добросусідства. Для цього у нас є всі підстави: великі транзитні можливості, невичерпний науковий потенціал, досвідчені й кваліфіковані кадри.

Тому, на наш погляд, звідси випливає висока актуальність вирішення завдань, спрямованих на розвиток транспортно-логістичної інфраструктури, зокрема на формування мережі міжнародних господарських логістичних комплексів, як невід'ємної та ключової складової, що забезпечує підвищення ефективності функціонування транспортно-логістичного комплексу України в цілому. При переході економіки України на інноваційний шлях повинні посилюватися процеси спеціалізації, концентрації й кооперації промислового та сільськогосподарського виробництва, розвиток і вдосконалення аспектів міжнародної співпраці, що призводить до безперервного зростання обсягу перевезень товарів і вимагає подальшого вдосконалення методів управління системою вантажо - і товароруху, впровадження прогресивних логістичних технологій доставки, збереження й перевалки вантажів. Актуальним також є комплекс заходів по забезпеченню транзиту вантажів територією України. При цьому, необхідні технологічна модернізація транспортної інфраструктури, впровадження логістичних технологій в організацію транзитних вантажних, інформаційних і фінансових потоків, а також державне стимулювання залучення додаткових обсягів вантажів до транзиту через Україну.

Отже, потрібно зауважити, що наша країна повинна зайняти свою нішу в глобальній економіці, перш за все у сфері високих технологій. Одним із основних пріоритетів державної економічної політики України повинно стати збереження та розвиток науково-технічного потенціалу країни, а також підвищення її конкурентоздатності як в цілому на світовій арені, так і на окремих товарних ринках. Основою для цього процесу служить поки ще збережений високий

загальноосвітній рівень та інтелектуальний потенціал. Необхідно стимулювати розвиток високотехнологічних виробництв, основаних на вітчизняних науково-технічних розробках, які спроможні забезпечити конкурентні переваги українським компаніям на найближчу та довгострокову перспективу.

Таким чином, варто зазначити, що всі вищезазначені положення і аспекти представляють собою велике поле для подальших науково-прикладних досліджень у цій області.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3

Розроблення моделі вибору оптимального проекту МГЛК, визначення пріоритетів їх розвитку в Україні дозволяє зробити такі висновки:

1.Пріоритетними зонами розвитку МГЛК мають бути місця перетину державного кордону із міжнародними транспортними коридорами. Ми вважаємо, що при такому поєднанні можна досягнути найбільшого соціально-економічного ефекту використання МГЛК. Використання діючих МТК дає можливість товару і пасажиром швидко рухатись, розвинена інфраструктура сприяє зменшенню транспортно-логістичних витрат. Також, важливим є можливість працевлаштування населення на новостворених МГЛК. Розглянута порівняльна оцінка проектів МГЛК, з використанням методу аналізу ієрархій, має максимальну корисність у визначенні їх оптимальності та корисності за сформованою сукупністю критеріїв. Розроблена нами модель допомагає визначити оптимально ефективний МГЛК, проект якого є перспективними для розвитку в Україні.

2.Визначаючи місце розташування МГЛК необхідно враховувати навколишнє середовище – природу, водні ресурси. Сьогодні проблема збереження екології є нагальною і, відповідно до неї, постає питання методів енергозабезпечення МГЛК. Пріоритетом у його вирішенні, на нашу думку, має бути орієнтир на використання альтернативних джерел енергії. Для цього, у

проекті створення МГЛК, необхідно передбачити будівництво автономної котельні на природному газіві або сонячних батареях.

3. Забезпеченню та зростанню значення вітчизняних МГЛК має сприяти реалізація заходів міжнародної інтеграційної політики нашої держави. Враховуючи перспективи інтеграційної співпраці України з ЄС особливу роль тут покликані відігравати МГЛК, що розташовані у західних областях нашої країни. Саме ці МГЛК можна розглядати як нові форми імплементації України у транспортно-логістичний комплекс ЄС. Не менш важливим є і східний інтеграційний вектор України, спрямований на розвиток нових транспортно-логістичних зв'язків із СНД та країнами далекого зарубіжжя. Тому інтеграційна складова у діяльності МГЛК має стати провідною, що забезпечить їх стабільне функціонування.

4. Основним пріоритетом розвитку МГЛК в Україні має бути створення їх мережі, поєднання із регіональними автошляхами та інтеграція, через МТК, у світову транспортно-логістичну систему. Таке поєднання може реалізуватись через інтеграційну політику входження України у світовий транспортний простір шляхом спільного використання об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури з сусідніми країнами. Основою для подальшої інтеграції транспортно-логістичної системи України до світових мереж може стати, на нашу думку, розробка концепцій спільного розвитку певних об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури в рамках програм добросусідства. Для цього у нас є всі підстави: великі транзитні можливості, невичерпний науковий потенціал, досвідчені й кваліфіковані кадри.

5. Процес входження України у світове господарство, інтеграція економіки країни у світову мають бути постійними і неспинними. Механізм реалізації продукції виробництва потребує ринків збуту. Цьому процесу можуть сприяти якісні дороги і розвинена мережа МГЛК. Консолідуючи товар на розташованих у прикордонній смузі МГЛК, ми спрощуємо процедуру його знайомлення із іноземним споживачем. Для більш ефективного роботи цього механізму, необхідно, на нашу думку, спростити процедуру перетину кордону для

іноземних підприємців. Наприклад, якщо підприємець їде у нашу країну, щоб закупити товар, який знаходиться на МГЛК в зоні перетину державного кордону і має намір, знаходячись на території України не більше 24 годин, потратити разово до 100000 грн., йому потрібно поставити відмітку у паспорті, не справляючи візи. Такий механізм буде сприяти розвитку зовнішньоторговельних відносин за рахунок збільшення кількості відвідувань нашої країни іноземними підприємцями.

6. Основним пріоритетом розвитку МГЛК в Україні має бути створення їх мережі, поєднання із регіональними автошляхами та інтеграція, через МТК, у світову транспортно-логістичну систему. Таке поєднання може реалізуватись через інтеграційну політику входження України у світовий транспортний простір шляхом спільного використання об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури з сусідніми країнами. Основою для подальшої інтеграції транспортно-логістичної системи України до світових мереж може стати, на нашу думку, розробка концепцій спільного розвитку певних об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури в рамках програм добросусідства. Для цього у нас є всі підстави: великі транзитні можливості, невичерпний науковий потенціал, досвідчені й кваліфіковані кадри. Актуальним також є комплекс заходів по забезпеченню транзиту вантажів територією України. При цьому, необхідно провести технологічну модернізацію всієї транспортно-логістичної інфраструктури країни, впровадити новітні логістичні технології в організацію транзитних вантажних, інформаційних і фінансових потоків, а також державне стимулювання залучення додаткових обсягів вантажів до транзиту через Україну.

Результати, отримані при написанні даного розділу, викладені в публікаціях [311], [313] та доповідались на Міжнародній науково-практичній конференції «Економіка – Менеджмент – Освіта: проблеми та перспективи взаємодії» [316].

ВИСНОВКИ

Результати дослідження дали змогу сформулювати такі висновки і рекомендації, які характеризуються науковою новизною і мають теоретико-методологічне та науково-практичне значення.

1. Стратегічна мета розвитку мережі МГЛК в Україні спрямована на завершення формування єдиної транспортно-логістичної системи, здатної забезпечити надійні транспортно-економічні зв'язки між усіма регіонами країни, приплив працездатного населення, інвестицій, піднесення економіки і збільшення ВВП, розвиток транзитного потенціалу, підвищення рівня життя та добробуту населення країни, виважену адаптацію до Європейської транспортно-логістичної системи.

2. МГЛК є великими комплексними об'єктами інфраструктури, в рамках якої здійснюється повний логістичний супровід перевізного процесу, враховуючи вибір транспортно-митної схеми з формуванням логістичних параметрів, підбір страхової компанії, відправлення та доставка товару, забезпечення переміщення вантажу через державний кордон. До основних функцій МГЛК слід зарахувати створення об'єктів комерційної нерухомості; надання послуг зберігання та перевалки вантажів; проведення професійних тренінгів для персоналу, виконання завдань у сфері міжнародної економічної діяльності.

3. Сформовані інституційні передумови для створення спільної міжнародної транспортно-логістичної системи і єдиного транспортного законодавства, покликаного регулювати процеси перевезення вантажів у міжнародному сполученні, умови будівництва МГЛК в країнах-учасниках. Це буде сприяти, по-перше, підвищенню іміджу України як транзитної держави, по-друге, спрощенню митних формальностей, що допоможе поліпшити умови праці компаній задіяних у міжнародних торговельних операціях.

4. Реалізація концепції національної мережі міжнародних транспортних коридорів передбачає створення в пріоритетних регіонах МГЛК. Використання передумов розвитку системи обслуговування вантажних перевезень автомобільним, залізничним, водним і авіаційним транспортом дозволило зробити висновок про доцільність їх створення на перетині міжнародних транспортних коридорів із державним кордоном України.

5. Основними функціями держави в напрямі забезпечення розвитку МГЛК мають бути: визначення та закріплення меж територіального розміщення МГЛК; підписання міжнародних угод про сприяння розвитку транспортно-логістичної системи країни; запровадження єдиних механізмів розробки та отримання дозвільних документів для розвитку МГЛК, особливо тих, які цікавлять іноземних інвесторів; створення гнучкої системи оподаткування діяльності МГЛК; проведення активної рекламної діяльності з метою залучення транзитних товаропотоків та інвестицій у розвиток транспортно-логістичної інфраструктури України.

6. Для участі у формуванні та забезпеченні реалізації державної політики у сфері розвитку МГЛК і транспортно-логістичної інфраструктури України бажано створити ДП «Національний центр розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України», основна функція якого полягає у регулюванні та контролі діяльності транспортно-логістичних та девелоперських компаній, дослідженні особливостей їх функціонування в різних регіонах та реалізації загальнодержавних інтересів створення МГЛК у конкретних регіонах.

7. Механізм формування МГЛК базується на економічних інтересах усіх учасників процесу їх створення. Основними принципами їх економічної взаємодії є: повне задоволення потреб споживачів у складських площах, рівній економічній вигоді і матеріальній відповідальності за кінцеві результати створення МГЛК. Ключову роль в діяльності МГЛК відіграє керуюча компанія, яка, окрім своїх безпосередніх функцій управління об'єктом, розвиває зовнішньоекономічну, сприяючи учасникам міжнародної торгівлі. Такий підхід

до функціонування сприяє підвищенню конкурентоспроможності МГЛК на світовому ринку послуг.

8. Інтеграція транспортно-логістичних мереж України у світову стримується через повільне вирішення питань уніфікації норм національного законодавства, узгодження його із загальноєвропейськими нормами права і технічними стандартами. Основою для подальшої інтеграції національної транспортно-логістичної системи може стати розробка концепції спільного розвитку її об'єктів в рамках програм добросусідства.

9. Забезпеченню та зростанню значення вітчизняних МГЛК має сприяти реалізація заходів міжнародної інтеграційної політики нашої держави. Враховуючи перспективи інтеграційної співпраці України з ЄС особливу роль тут покликані відігравати МГЛК, що розташовані у західних областях нашої країни. Саме ці МГЛК можна розглядати як нові форми імплементації України у транспортно-логістичний комплекс ЄС. Не менш важливим є і східний інтеграційний вектор України, спрямований на розвиток нових транспортно-логістичних зв'язків із СНД та країнами далекого зарубіжжя. Тому інтеграційна складова у діяльності МГЛК має стати провідною, що забезпечить їх стабільне функціонування.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аксенов И. Я. Единая транспортная система: Учебник для вузов / И. Я. Аксенов. – М. : Высшая школа, 1991. – 383 с.
2. Александрова В. Транспортные пути Евразийского континента / В. Александрова // *Jura. More. Sea.* – 2003. - № 5 – С. 51.
3. Алпатов А.А., Пушкин А.В., Джапаридзе Р.М. Государственно-частное партнерство: Механизмы реализации. М. : Альпина Паблишерз, 2010. 196 с.
4. Аналіз економічних наслідків вступу України до СОТ: оновлена оцінка / [І. Бураковський, В. Мовчан, О. Бетлій та ін.]. – К. : Інститут економічних досліджень та політичних консультацій, 2008. – 130 с. – (Міжнародна благодійна організація «Гуманітарний фонд «Єдиний світ»).
5. Андерсен В. Регіональна конкуренція як фактор соціально-економічного розвитку України в умовах глобалізації / Україна в сучасному світі. [Конференція випускників програм наукового стажування у США]. – К.: Стилос, 2003. – 420 с.
6. Бакаєв О.О. Міжнародні транспортні коридори України: межі і моделювання. Ч. 1 / О.О. Бакаєв, С.І. Пирожков та ін. // - К. : КУЕТТ. 2004. – 604 с.
7. Бакаєв О.О., Пирожков С.І., Евенко В.Л. Міжнародні транспортні коридори – особливий пріоритет України на шляху інтеграції у світову економічну систему. [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.niurr.gov.ua>.
8. Балабанов А. И., Балабанов И. Т. Финансы. - СПб. : Питер, 2002. – 192 с.
9. Бауэрсокс Д. Д., Клосс Д. Д. Логистика: интегрированная цепь поставок / Д. Д. Бауэрсокс, Д. Д. Клосс; пер. с англ. Н.Р. Барышниковой, Б.С. Пинскера. – 2-е изд. М. : ЗАО «ОЛИМА-БИЗНЕС», 2008. – 638 с.

- 10.Бездольна Л.М. Обґрунтування ознак регіональних логістичних систем та їх класифікація / Л.М. Бездольна // Збірник наукових праць. Луцький національний технічний університет. Випуск 5 (20). – Ч. 1. – Редкол. : відп. ред. д.е.н., професор Герасимчук З.В. – Луцьк, 2008.
- 11.Белая книга – Европейская транспортная политика до 2010 г., время решать: [сб. док.]. – М. : Полиграфсервис XXI, 2003. – 120 с.
- 12.Белоусова Н.С. Крупные города как центры транспортно-логистических комплексов / Н. С. Белоусова // Известие вузов. Architecton. 2006. - № 02(14). – [Електронний ресурс] // Режим доступу: www.archvuz.ru
- 13.Більш ніж сусіди. Розширений Європейський союз та Україна – нові відносини / [пер. з польської Н. Климчук] – Варшава. 2004. 106 с.
- 14.Белоусова Н.С. Особенности формирования транспортно-логистических комплексов Электронный ресурс. / Н. С. Белоусова // Известие вузов. Architecton. 2005. - № 04(12). [Електронний ресурс] // Режим доступу : www.archvuz.ru
- 15.Белоусова Н.С. Функционально-организационные характеристики транспортно-логистических комплексов и их элементов / Н. С. Белоусова // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2007. - № 2. – С. 36-43.
- 16.Бенсон Д., Уайтхед Дж. Транспорт и доставка грузов / Д.Бенсон, Д.Уайтхед ; пер. с англ. В.В.Космина. – М. : Транспорт, 1990. – 278 с.
- 17.Білорус Олег Григорович. Глобальні трансформації торгівлі: монографія / О.Г. Білорус, В.І. Власов. – К. : ННЦ ІАЕ, 2008. – 228 с.
- 18.Богорад О.Д. Регіональна економіка: Словник-довідник /О.Д. Богорад, О.М. Тевелєв, В.М. Падалка, М.В. Підмогильний - К., 2004. – 347 с.
- 19.Богма О.С. Характеристика основних напрямів інноваційного розвитку як умови зростання економічного потенціалу України /О.С. Богма // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2006. - №6 – С. 37-41.

- 20.Бойко М. Кластери як інноваційна форма економічного розвитку регіонів / Бойко М. // Вісник Київського національного торгово-економічного Університету. – 2008. - №2. – С.7-15.
- 21.Бонковскі А. Інструменти підтримки інноваційності малих і середніх підприємств: досвід Польщі та Європейського Союзу / А Бонковскі, М. Клепка, К. Матусяк та ін. – Познань / Київ, 2005. – 234 с.
- 22.Бураковський . І.В., Плотніков О.В. Глобальна фінансова криза: уроки для світу та України. / Худож. – оформлювач Л.П. Вировець. – Зарків : Фоліо, 2009. – 299 с.
- 23.Васильців Н.М. Передумови та тенденції розвитку глобальної логістики / Н.М. Васильців // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Сер. Логістика – 2010. – №669. – С. 267-274.
- 24.Ваховська М.Ю. Структуризація складових синергетичного ефекту діяльності логістичного центру у регіоні / Є.В. Кричавський, М.Ю. Ваховська // Збірник наукових праць, за матеріалами міжнародної науково-практичної конференції «Логістика промислових регіонів». – 26-28 травня 2010 року. м. Донецьк. – Донецьк : ДААТ, 2010. – С. 93-96.
- 25.Ваховская М.Ю. Подходы к оценке эффективности создания объектов транспортно-логистической инфраструктуры в регионе / М.Ю. Ваховская // Материалы XI Всеукраинской научно-практической конференции «Проблемы устойчивости деятельности предприятий Украины». – 4-5 декабря, г. Алушта. – Симферополь : ИТ «АРИАЛ» - 2009. – С. 32-34.
- 26.Вергун В.А. Міжнародний бізнес: Підручник для студ. вищ. Навч. Закладів / В.А. Вергун, А.І. Кредісов, С.М. Березовенко, І.Є. Голубій, В.П. Мазуренко та ін. ; КНУТШ. – Київ : Київський університет, 2007. – 500 с.
- 27.Взаимодействие таможен и железных дорог // Транспорт. – 2004. - №27 – С. 9.
- 28.Вільковський Є.К., Бакуліч О.О. Вантажознавство (вантажі, правила перевезень, рухомий склад): Навчальний посібник. – Львів : «Інтелект – Захід». – 2005. – 224 с.

- 29.Виноградов М.А. Управление межрегиональным товарообменом на основе создания логистических центров (на примере Ростовской области) // Автореф. дисс. на соискание уч. степени канд.экон.наук . – Ростов-на-Дону. – 2007. – 26 с.
- 30.Воротін В. Ринкова модифікація державного регулювання економіки в умовах глобалізації. / Вісник Української академії державного управління при Президентові України. – №2. – 2003.
- 31.Гавриленко В.В., Цуканов І.М., Парохненко Л.М. Комп'ютерні технології в розв'язанні задач теорії масового обслуговування на транспорті. Навч. посіб. – К. : НТУ – 2006. – 219 с.
- 32.Галабурда В. Г. Единая транспортная система: Учеб. для вузов / В. Г. Галабурда, В. А. Персианов, А. А. Тимошин и др.; Под ред. В. Г. Галабурды. – М. : Транспорт – 2001. – 303 с.
- 33.Гаджинский А. М. Практикум по логистике/ А. М. : Гаджинский. – 8-е изд., перераб. и доп. – М. : Дашков и К – 2010. – 312 с.
- 34.Гаєвська Л. Залізничний транспорт України. Деякі підходи до прогнозу кількісних показників його роботи / Економіст. – 1999. - №8. – С. 76-77.
- 35.Глобальные логистические системы: [учебн. пос. / под ред. В.И. Сергеева]. – СПб. : «Бизнес-пресса», 2001. – 350 с.
- 36.Голіков В.І. Україна у вирі світової глобалізації / Економіка і прогнозування. – 2000. - № 2. – С. 29-32.
- 37.Горбачев П. Ф. Основы теории транспортных систем. [Учебное пособие] / П. Ф. Горбачев, И. А. Дмитриев. – Харьков : Изд-во ХНАДУ, 2002. – 202 с.
- 38.Григорак М.Ю., Костюченко Л.В. Методика оцінки використання потенціалу логістичної інфраструктури / М.Ю. Григорак, Л.В. Костюченко // Економічні науки. Серія «Економіка та менеджмент»: Збірник наукових праць. Луцький національний технічний університет. – Випуск 7 (26) Частина 4. – 2010. – С. 103 – 108.

39. Григор'єв Г.С. Про інвестиційні потреби транспортної інфраструктури України // Залізничний транспорт України. – 2003. – С. 247-248.
40. Гринів Л.В., Синиця С.М. Шляхи підвищення конкурентоспроможності міжнародних транспортних перевезень [Текст] / Л.В. Гринів, С.М. Синиця // Наука й економіка – 2010 р. - № 3 (19). – С.115-121
41. Гриценко С.И. Транспортно-логистические кластеры в Украине: пути становления и развития: Монография [Текст] / С.И. Гриценко. - СПб. : Изд-во СПбГУЭФ. – 2009. – 218 с.
42. Гриценко С.И. Стратегія випереджального розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні / Маркетинг в Україні. – 2007. - №2. С. 56-60.
43. Гриценко С.И. Логистический потенциал как фактор развития транспортно-логистических кластеров / Социально-экономические аспекты промышленной политики. Актуальные проблемы управления человеческими ресурсами и маркетинга в контексте стратегии развития Украины: Сб. науч. тр. В 3 т. – Т.3 // НАН Украины. Ин-т экономики пром-сти. – Донецк – 2007. – С. 99-105.
44. Данько М.І. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів: Монографія / М.І. Данько, В.Л. Дикань, Н.В. Якименко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 169 с.
45. Дащенко Н.М. Розвиток логістичних центрів на сучасному етапі [Електронний ресурс] // Режим доступу: www.nbu.gov.ua.
46. Дергачев В. Евразийские коммуникации XXI века / Судоходство. – 1997. - № 5-6. – С. 13-16.
47. Дикань В.Л. Повышение транзитности Украины через интеграцию в мировую транспортную систему / Дикань В. Л. // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір. наук. праць. - Харків, УкрДАЗТ. – 2005. – № 910. – С.13 – 18.

- 48.Довба М.О. Стратегія розвитку логістичної інфраструктури прикордонних територій / автореф. дис. на здобуття вченого ступеня канд. екон. наук. – Львів – 2006 – 27 с.
- 49.Додонов Б., П. Опітц П., Суголов П. Ефективний розвиток інфраструктури як умова економічного зростання / За ред. Ш. фон Крамона-Таубаделя, І. Кімової. // Сприяння сталому економічному зростанню. – К. : «Альфа-принт» – 2001. – С. 229-243.
- 50.Доенин В. В. Основы абстрактной теории транспортных процессов и систем. - М.: Издательство «Спутник+», 2011. – 348 с.
- 51.Дюмулен И.И. Международная торговля услугами / И.И. Дюмулен. – М. : Экономика, 2003 – 314 с.
- 52.Едвард Р. Секреты наиболее успешных продавцов / Эдвард Р. Дель Гайзо, Марк Д. Мароун, Селеста Е. Лансдорф. – М. НИРО, 2005 г. – 240 с.
- 53.Ерфан Є.А., Гурчумелія У.І. Посилення ролі транспортно-логістичної складової ринкової інфраструктури у розвитку економічної співпраці прикордонних регіонів / Є.А.Ерфан, У.І.Гурчумелія // Науковий вісник Ужгородського університету. Серія Економіка. – № 33. – 2011.– С. 86. – 92.
- 54.Економіка логістичних систем: Монографія / М.Васелевський, І.Білик, О.Дейнега, М.Довба, О.Костюк, Є.Крикавський, С.Кубів, С.Леонова, П.Малолєпші, О.Мних, С.Нікшич та ін. За наук. ред. Є.Крикавського та С.Кубіна. – Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2008. – 596 с.
- 55.Ерфан Є.А., Гурчумелія У.І. Посилення ролі транспортно-логістичної складової ринкової інфраструктури у розвитку економічної співпраці прикордонних регіонів / Є.А.Ерфан, У.І.Гурчумелія // Науковий вісник Ужгородського університету. Серія Економіка. – № 33. – 2011.– С. 86. – 92.

- 56.Електронний журнал «Логістика и управление» [Електронний ресурс] // Режим доступу: www.logistpro.ru
- 57.Електронний портал по логістиці, транспорту й митниці [Електронний ресурс] // Режим доступу: [hhh://www.logistics.ru](http://www.logistics.ru)
- 58.Електронний ресурс // Режим доступу: <http://commercialproperty.ua/references/warehouse.php>
- 59.Економика и организация внешнеторговых перевозок: учебник. / С.И. Долгов, К.В. Холопов, С.В. Домниной и др.; под ред. К.В. Холопова. – М. : Юрист. – 2000. – 684 с.
- 60.Елисеев С. К. Типологии логистических центров / С. К. Елисеев // Логистика. 2003. - № 3. – С.15-19.
- 61.Европа без границ в грузовых перевозках. Железные дороги мира. 2002. - № 2. [Електронний ресурс] // Режим доступу : www.css-mps.ru/zdm.
- 62.Жангожа Р., Кузьменко В. Транспортно-коммуникационные коридоры в Украине и перспективы международного сотрудничества / Матеріали міжнар. конф. «Чорноморсько-Каспійський регіон: умови та перспективи розвитку». – К. – 1998. С. – 33-40.
- 63.Жебруцький З., Кручек М. Ефективність використання логістичного аутсорсингу в польських підприємствах . / З. Жебруцький , М. Кручек // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Сер. Логістика – 2009. - №657. – С. 335-340.
- 64.[Журнал «Авиатранспортное обозрение»](http://www.ato.ru) [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.ato.ru>
- 65.Заблоцька Р.О. Світовий ринок послуг: підр. / Р.О. Заблоцька. – К.: Знання Україна, 2003. – 280 с.
- 66.Закон України «Про інвестиційну діяльність» від 18.09.91р. - N 1561-III ВР. / Відомості Верховної Ради України. – 1991. - N 47 - ст.647.
- 67.Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про інвестиційну діяльність» від 22.12.2011 № 4218-VI ВР. // Відомості Верховної Ради України. – 2012р. - N 36 - ст.416.

68. Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» 17.02.2011 № 3038-VI ВР. / Відомості Верховної Ради України. 2011- N 34 - ст.343.
69. Закон України «Про будівельні норми» від 05.11.2009 № 1704-VI ВР. // Відомості Верховної Ради України. – 2010 - N 5- ст.41.
70. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994р. - №232/94-ВР. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. - №51. – ст. 447.
71. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004. - №1955-IV. // Відомості Верховної Ради України. – 2004. - №52. – ст. 562.
72. Закон України «Про дію міжнародних договорів на території України» від 10.12.1991р. Відомості Верховної Ради України. – 1991. - №46. – ст. 617.
73. Зангеева С.Б., Филин С.А. Технопарки и технополисы как основа национальной инновационной системы / С. Б. Зангеева, С. А. Филин // Инновации. – 2004. - № 6. – С. 14-24.
74. Заседание проектного комитета Дунайской Комиссии по вопросам расчистки Дуная / Транспорт. – 2002. - №14. – С. 31-32.
75. Звіт «Про конкурентоспроможність України-2008. Назустріч економічному зростанню та процвітання»: Всесвітній економічний форум. – Женева, 2009 [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.weforum.org>
76. Исаулова С.С., Кизим А.А. Поэтапная модель расчета синергетического эффекта взаимодействия в региональном транспортном пространстве как части глобального / С. С. Исаулова, А. А. Кизим // Финансы и кредит. – 2005. – № 11. – 60 с.
77. Кашбразиев Р.В., Панасюк М.В., Трофимов А.М. Теория и модели управления социально-экономическими региональными системами / Р. В. Кашбразиев, М. В. Панасюк, А. М. Трофимов. // Изв. РАН. Сер. геогр. – 2004. – №5. – С. 7 – 14.

78. Казанська О.О., Геращенко А.С. Інформаційне забезпечення розвитку логістичної інфраструктури національної економіки / О.О.Казанська, А.С.Геращенко // Економічні науки. Серія «Економіка та менеджмент»: Збірник наукових праць. Луцький національний технічний університет. – Випуск 7 (26) Частина 4. – 2010. – С.156 – 171.
79. Карпинский Б., Макух Б. «Транспортная система Украины в контексте европейской интеграции» «Экономика Украины» – №7 –1998 г.
80. Кладива Й. Мировая логистика / Logistics. Журнал практической логистики. – 2007. - №1-2. – С. 14-17.
81. Ковзель Н.О. Оценка влияния инвестиций на развитие экспорта транспортных услуг Украины. / Н.О. Ковзель // Залізн. Трансп. України. – 2007 - №3 С. 88-89.
82. Ковзель Н.О. Методические положения оценки социальной и экономической эффективности транспортных услуг / Н.О. Ковзель // Залізн. транспорт України – 2007. - №4. – С. 94-95.
83. Коновалова Н.А. Международные транспортные тарифы / Н.А. Коновалова. – М. : Транспорт –1985. – 279 с.
84. Комаров К.Л. О национальной системе мультимодальных транспортных узлов / К. Л. Комаров // Логистика – 2002. - № 1. - С. 14-15.
85. Крачило Й.М. Світова економіка та міжнародні економічні відносини. – К. : Геррилорен –1997. – 204 с.
86. Крикавський Є.В. Логістичне управління / Є.В. Крикавський. – Львів : Вид-во НУ «Львівська політехніка» – 2005. – 683 с.
87. Крикавський Є., Чухрай Н. Промисловий маркетинг : підручник. 2-е вид. – Львів : Вид-во НУ «Львівська політехніка» – 2004. – 472 с.
88. Крикавський Є. В. Логістичні інновації і ринок транспортних послуг / Є. В. Крикавський, М. Ю. Ваховська // Вісник Донецького інституту

автомобільного транспорту. – 2009.
 №1(березень) – С.149-157.

89. Концепція програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів України / Ю.М. Цветов, О.П. Кутах, М.В. Макаренко та ін. – К. : КУЕТТ – 2003. – 109 с.
90. Концепція створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи. – Київ. – 1996 р.
91. Концепция проекта «маг-логистика». URL: [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.e-gorod.ru/documents/programs/maglogo>
92. Концепция развития транспортно-дорожного комплекса Украины на среднесрочный период и до 2020 года [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://mintrans.gov.ua/mintrans/control/uk/publish/>
93. Комаров К.Л. Мультиmodalный транспортный узел Новосибирска / К. Комаров // Логистика – 2002. – № 3. – С. 12-13.
94. Комаров К.Л. О национальной системе мультиmodalных транспортных узлов / К. Л. Комаров // Логистика. 2002. – № 1. – С. 14-15.
95. Комарницький І.М., Питуляк Н.С., Когут І.В. Розробка інформаційної системи функціонування логістики / І.М. Комарницький, Н.С. Питуляк, І.В. Когут // Вісник Львівського державного інституту новітніх технологій та управління ім. В.Чорновола. Серія «Економічні науки». – №1. – 2007. – С. 5 – 14.
96. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / Под общ. и научн. редакцией проф. В.И. Сергеева. – М. : ИНФРА-М, 2004. – 976 с.
97. Копійка В.В. Європейський Союз: заснування і етапи становлення: [Навчальний посібник для студентів вищих навчальних закладів] / В.В. Копійка, Т.І. Шинкаренко. – К. : Видавничий Дім «Ін Юре», 2001. – 448 с.

98. Кредісов В. Шлях України до Європейського Союзу – тільки через вирішення проблем малого та середнього підприємництва / В. Кредісов // Економіст. – 2003. - №2. – С. 22-24.
99. Курганов В.М. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок товаров: Учебно-практическое пособие. - М. : Книжный мир – 2005. – 432с.
100. Лapidус Б.М. Система фирменного транспортного обслуживания и рынок транспортных услуг / Железнодорожный транспорт. – 1999. - №4. – С. 5.
101. Ларина Р.Р. Логистика в управлении организационно-экономическими системами: Монография / В.Н. Амитан, Р.Р. Ларина, В.Л. Пилюшенко. – Донецк: Изд. ВИК, 2003. – 239 с. : рис., табл. – Библиогр. : С. 234-236.
102. Ларіна Р.Р. Регіональні логістичні системи (формування, управління та стратегія розвитку) / Р.Р. Ларіна – Донецьк: Изд. «ВИК», 2004. – 372 с.
103. Ларіна Р.Р. Формування та забезпечення надійності регіональних логістичних систем. Монографія. / Р.Р. Ларіна – Донецьк : Норд-Прес – 2005. – 284 с.
104. Ларіна Р. Р. Теоретико-методологічні основи формування регіональних логістичних систем [Текст]: автореф. дис. д-ра екон. наук: 08.10.01 / Харківська національна академія міського господарства. – Харків. – 2006. – 36 с.
105. Ларіна Р.Р., Череп О.Г., Грішин І.Ю., Ілаєв А.О. Моделі і методи логістичного управління суб'єктами господарювання й економікою регіону : монографія. – Сімферополь : ВД «АРІАЛ», 2011. – 234 с.
106. Левицкий И.Е. Транспортный комплекс Украины: проблемы взаимодействия / И.Е. Левицкий. // Судоходство. – 2007. - №8. – С. 14-15.
107. Лисицкий В. «Сам Бог велел Украине быть транспортным государством» / Виктор Лисицкий. // Бизнес. – 2007. - №35 (762). – С. 16-17.

108. Леонтьев Р. Г. Формирование единой региональной транспортной системы (программно-целевой подход) [Текст] / Р. Г. Леонтьев. – М. : Наука. - 1987. – 152 с.
109. Липа Ю. Призначення України / Ю. Липа. – Львів : Просвіта, 1992. – 147 с.
110. Литвенко Л.М. Розвиток логістичних центрів у Литовській республіці / Л.М. Литвенко // Географія і сучасність: Зб. наук. пр. – 2007. – Вип. 17 – С. 165-169.
111. Литвенко Л.М. Трансконтинентальні транспортні мости та місце в них України / Економічна та соціальна географія. – 2003. – Вип. 57. – С. 312-318.
112. Литвенко Л.М. Регіональні проекти європейської транспортно-логістичної інтеграції (ЄТЛІ) та участь у них України / Л.М. Литвенко, І.Г. Смирнов, І.В. Шум // Моделі та стратегії євроінтеграції України: економічні та правові аспекти : Міжнар. наук. практ. конф., 30 трав. 2006. : тези доп. – V. – 2006. – С. 148-149.
113. Логистика в примерах и задачах: Учеб. Пособие / В.С. Лукинский, В.И. Бережной, Е.В. Бережная и др. – М. : Финансы и статистика – 2007. – 288 с.
114. Логистика: Учебник / В.В. Дыбская, Е.И. Зайцев, В.И. Сергеев, А.Н. Стерлигова; под ред. В.И. Сергеева. – М. : Эксмо – 2008. – 944 с.
115. Логистика: Учебник. Под ред. Б.А. Аникина: – М: ИНФРА-М, 2005 – С. 349-354.
116. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах: Учеб. пособие / под ред. Л.Б. Миротина. – М. : Юность, 2002. – 414 с.
117. Лопатников Л.И. Экономико-математический словарь. – М. : Наука –1987. – 509 с.
118. Лугінін О.Є. Економетрія. Навч. пос. 2-е видання, перероб. та доп. – К. : Центр учбової літератури – 2008. – 278 с.

119. Луцишин П.В., Луцишин Н.П. Європейське транскордонне співробітництво: сутність і структура // Український географічний журнал. – 1998. - №2. – С. 41-45.
120. Мазур И.И., Шапиро В.Д., Ольдерогге Н.Г. Девелопмент.— Экономика, 2004 г.— 528 с.
121. Маликов О.Б. Проектирование автоматизированных складов штучных грузов / О. Б. Маликов. Л. : Машиностроение. Ленингр. отделение, 1981. – 240 с.
122. Маликов О.Б. Склады промышленных предприятий : справочник / О. Б. Маликов. Л. : Машиностроение – 1989. – 672 с.
123. Мерзликина Е. Западный речной порт. Терминал и складской комплекс / Е. Мерзликина // Архитектура. Строительство. Дизайн. 2005. – № 1. – С. 42 – 45.
124. Математические модели в планировании и управлении предприятиями. В.Ф. Сытник, Е.А. Карагодова – К. : Вища шк. Головное издательство – 1985. – 214 с.
125. Международные транспортные коридоры Украины: сети и моделирование. В 2 т. / А.А. Бакаев, С.И. Пирожков, В.Л.Ревенко, Л.А.Бакаев, Ю.А.Кутах // К. : КУЭТТ – 2003. – Т.1. – С. 130.
126. Міжнародні інтеграційні процеси сучасності: монографія / А.С. Філіпенко, В.С. Будкін, М.А. Дудченко [та ін.]. – К. : Знання України – 2004. – 304 с.
127. Митний кодекс України. [Прийнятий](#) Верховною Радою України 13.03.2012. Закон № 4495-VI.
128. Міжнародна економіка: підручник / А.П. Румянцев, Г.Н. Климко, В.В. Рокоча [та ін.]; за ред. А.П. Румянцева. – К. : Знання Прес. – 2003. – 447 с.
129. Миротин Л.Б. Логистика для предпринимателей: основные понятия, положения и процедуры: [учебное пособие] / Л.Б. Миротин, Э.И. Ташбаев. – М. : Инфра. – 2003. – 252 с.

130. Минат В.Н. Технополисы США: основные тенденции размещения / В. Н. Минат // География в школе. 2001. – № 4. – С. 13-18.
131. Модернизация трансъевропейских коридоров. Железные дороги мира. 2002. – № 12. [Электронный ресурс] // Режим доступа: www.css-mps.ru
132. Мультимодальные транспортные коридоры / Галаков В.И., Левин Б.А., Морозов В.Н., Шашкин В.В. – М. : Транспорт. – 2001. – 72 с.
133. Мукшінова Т.А. Міжнародні транспортні коридори як засіб економічної інтеграції України / Т.А. Мукшінова // Залізничний транспорт України. – 2004. – №4. – С. 19-23.
134. Національна академія наук України. Офіційний веб-сайт. [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.nas.gov.ua>
135. Неруш Ю.М. Логистика: Учебник для вузов. – 2-е изд. перераб. и доп. М. : ЮНИТИ-ДАНА. – 2000. – С. 47.
136. Нові можливості історичного Шовкового шляху. Виступ Президента України в Баку / Урядовий кур'єр. – 1998. – 10 вересня.
137. Нікшич, С.М. Теоретико-методичні засади оцінювання логістичних витрат підприємств / С.М. Нікшич // Логістика. – Л. : Вид-во Нац. ун-ту «Львів. Політехніка» – 2008. – С. 182-190.
138. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. – К. : НІМБ. – 2003. – 494 с.
139. Новікова А.М. Концепція національної програми розвитку транспортно-дорожнього комплексу України до 2015 року / А.М. Новікова, А.М. Редзюк, В.П. Мироненко // Окремий випуск. – 2005. - №8 – С. 2-7.
140. Новікова А.М., Пащенко Ю.Є. Вдосконалення транспортного сполучення через державний кордон України : Монографія. – К. : НАУ – 2001. – 212 с.
141. Новицький В.Є Міжнародна економічна діяльність України: Підручник / В.Є. Новицький // – К. : КНЕУ. – 2003. – 948 с.

142. Николаев Д.С. Транспорт в международных экономических отношениях: проблемы экономики и организации товародвижения в мирохозяйственных связях / Д.С. Николаев. – М. : МО – 1984. – 388 с.
143. Николаева Н.К. Методологический подход к решению проблемы эффективности работы морского транспортного комплекса в современных условиях / Н.К. Николаева, А.Л. Давыдова // *Фундаментальные исследования*. – 2005. – № 2 – С. 128-130.
144. Никифоров В.В. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок. Пособие. – М. : ГроссМедиа : РОСБУХ. – 2008. – 192 с.
145. Никифорок О.І. Широка інтеграція в транспортному секторі: теорія і практика [Текст] / О.І. Никифорок // *Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки*. – 2009. - №3. – С. 258-265.
146. Никифорок О.І. Становлення і функціонування транспортно-логістичної інфраструктури в Україні // автореф. дис. на здобуття вченого ступеня канд. екон. наук. – Київ. – 2005. – 21 с.
147. Никифорова Н.В. Услуги в системе мировой торговли: научно-аналитический обзор / Н.В. Никифорова. – М. : ИНИОН. – 1999. – 324 с.
148. Осипов В.Т. Контейнеризация в зарубежных странах / В. Т. Осипов // – М. : Наука. – 1975. – 232 с.
149. Офіційний веб-сайт [Асоціації Міжнародних Автомобільних перевізників України](http://www.asmap.org.ua) [Електронний ресурс]. // Режим доступу: <http://www.asmap.org.ua>
150. Офіційний веб-сайт Асамблеї Європейських регіонів [Електронний ресурс]. // Режим доступу: <http://www.aer.eu>
151. Офіційний веб-сайт Верховної Ради України [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>
152. Офіційний веб-сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

153. Офіційний веб-сайт Державної митної служби України [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.customs.gov.ua>
154. Офіційний веб-сайт Державної податкової служби України [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://sts.gov.ua>
155. Офіційний веб-сайт Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.unecsc.org>
156. Офіційний веб-сайт інформаційного агентства УНІАН [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://unian.net>
157. Офіційний веб-сайт ДП «Одеський морський торговельний порт» [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.port.odessa.ua/press-center/performance>
158. Офіційний веб-сайт Організації Об'єднаних Націй (ООН) [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.un.org>
159. Офіційний веб-сайт «ТБУ – Информационный портал: «Транспортный бизнес» [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://tbu.com.ua>
160. Офіційний веб-сайт Кабінету Міністрів України [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://kmu.gov.ua>
161. Офіційний веб-сайт логістичного оператора «Група Raben» [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://m.raben-group.com>
162. Офіційний веб-сайт Міністерства екології та природних ресурсів України [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.menr.gov.ua>
163. Офіційний веб-сайт Міністерства економічного розвитку і торгівлі України [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.me.gov.ua>
164. Офіційний веб-сайт Міністерства надзвичайних ситуацій України [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.mns.gov.ua>
165. Офіційний веб-сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua>

166. Офіційний сайт Міністерства фінансів України [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.minfin.gov.ua>
167. Офіційний веб-сайт Міністерства іноземних справ України [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.mfa.gov.ua>
168. Офіційний веб-сайт Національного банку України [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.bank.gov.ua>
169. Офіційний веб-сайт [Національної бібліотеки України імені В.І. Вернадського](http://www.nbuv.gov.ua) [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua>
170. Паламарчук О. Створення логістичних центрів в Україні вирішить 5 найважливіших проблем країни – режим доступу: <http://12b.ua/news/15857/ua-ua/>
171. Пахомов С.Ю. Глобальна конкуренція: нові явища, тенденції та чинники розвитку: монографія / С.Ю. Пахомов // Держ. вищ. навч. заклад «Київський нац. економ. ун-т. ім. Вадима Гетьмана». – Київ : КНЕУ – 2008. – 224 с.
172. Пахомов Ю.Н., ред. Цивилизаційна структура сучасного світу: В 3-х томах / НАНУ; Ін-т світової економіки та міжнародних відносин; Під ред. Ю.Н. Пахомова, Ю.В. Павленко; Авт. : Ю.Н. Пахомов, Ю.В. Павленко, Н.С. Бондаренко, В.С. Будкин та ін. Т.2. Макрохристиянський світ в епоху глобалізації. – Київ : Наукова думка – 2007. – 692 с. – (Проект «Наукова думка»).
173. Пашенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України в умовах інтеграційних процесів: Автореф. дис. Д-ра економ. Наук: 08.10.01 / НАН України; рада по вивченню продуктивних сил України. – К. – 2006. – 32 с.
174. Пашенко Ю.Є., Никифоров О.І. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції: Монографія. – Ніжин: ТОВ «Видавництво» Аспект-Поліграф» – 2008. – 192 с.

175. Пащенко Ю.О., Шестак О.І. Розвиток транспортно-економічних зв'язків між Україною та Угорщиною. – К. : РВПС України НАН України – 2002. – 70 с.
176. Пащенко Ю., Давиденко А. Розвиток міжнародного-транспортного сполучення України // Економіка України. – 1999. - №5. – С. 47-55.
177. Пащенко А.М., Чернюк Л.Г. Перспективи розвитку транспортного комплексу. – К.: Либідь – 1998. – 40 с.
178. Пилипенко И.В. Принципиальные отличия в концепциях промышленных кластеров и территориально-производственных комплексов / Пилипенко И.В. // Вестник Московского университета. Серия 5, География. – 2004. - №5. – С. 3-9.
179. Підсумки роботи промисловості України за січень-грудень 2011 року. Експрес-випуск. – 18.01.2010. - №11. – [Електронний ресурс] // Режим доступу: сайт www.ukrstat.gov.ua
180. Планирование дистрибьюторских сетей на территории Европы / Логинфо. – 2001. - №10. – С. 45-49.
181. Полякова О.М. Методологічні основи формування і розвитку мережі регіональних логістичних центрів в Україні / О.М.Полякова // Вісник економіки і промисловості. – №30. – 2010. – С. 28 –33.
182. Полякова О.М., Соломніков І.В. Передумови формування мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів в Україні / О.М. Полякова, І.В.Соломніков // Вісник економіки і промисловості. – №34. – 2011. – С. 217 – 222.
183. Портер М. «Конкуренция»: Пер. с англ.: Уч. пособие. М. : Изд. дом «Вильямс» – 2000. – С. 56.
184. Порядок здійснення координації діяльності органів влади і органів місцевого самоврядування з питань додержання режимів на державному кордоні: Постанова Кабінету Міністрів України від 18.01.1999р. № 48.

185. Похильченко О.А. Засади взаємовідносин у структурі кластера. / О.А. Похильченко // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Сер. Логістика – 2010. - №669. – С. 108-113.
186. Правдин Н.В., Негрей В.Я., Подкопаев В.А. Взаимодействие различных видов транспорта: (Прим. и расчеты) / Н. В. Правдин, В. Я. Негрей, В. А. Подкопаев; под ред. Н. В. Правдина. М. : Транспорт – 1989. – 207 с.
187. Про впорядкування справлення зборів у пунктах пропуску через державний кордон України: Указ Президента України від 20.07.1998р. № 799.
188. Про запровадження єдиного збору, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України: Закон України від 04.11.1999р. №1212 – XIV.
189. Про запровадження системи обліку, аналізу та прогнозування транзитних вантажів: Постанова Кабінету Міністрів України від 19.04.1999р. № 633.
190. Про затвердження концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні: Постанова Кабінету Міністрів України від 4.06.1997р. № 821 // Дер. Вісник України. – 1997. - № 10. – ст. 1252.
191. Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні: Постанова Кабінету міністрів України від 20.03.1998р., № 346 // Урядовий кур'єр. – 1998. – 9 квіт.
192. Про затвердження переліку шляхів і напрямів транзиту товарів, через які здійснюються ввезення в Україну та вивезення з України товарів: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.09.1995р. № 750.
193. Про програму інтеграції України до Європейського Союзу: Указ Президента України від 14.09.2000р. № 1072/2000 // офіційний вісник України. – 2000. - № 39. – с.2.

194. Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи: Постанова Кабінету Міністрів України від 30.10.1996р., № 1324 // Збір. постанов Уряду України. – 1996. - №19. – ст.543.
195. «Програма створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 20.03.1998 року №346.
196. Прокофьева Т.А., Лопаткин О.М. Экономические предпосылки создания интегрированных транспортно-распределительных систем / Бюллетень транспортной информации. – 2003. - №2-3. – С. 18-25.
197. Пунь В.П. Система організації міжнародних вантажних автомобільних перевезень в Україні – сучасний стан, проблеми і перспективи розвитку. / В.П. Пунь. // Автошляховик України. – 2007. - № 2 (196). – С. 2-4.
198. Растворцева С.Н. Управление социально-экономической эффективностью как перспективное направление в теории менеджмента / С.Н. Растворцева // Економічний вісник Донбасу. – 2008. - вип. 2. – С. 114-121.
199. Рибчук А.В. Глобальна виробнича інфраструктура світового господарства : теорія і практика : Монографія / А.В. Рибчук – Дрогобич : Вимір, 2009. – 436 с.
200. Рибчук А.В. Глобальна виробнича інфраструктура як об'єкт економічної безпеки світового співтовариства / А.В. Рибчук // Актуальні проблеми економіки. – 2009. - №1(91). – С. 49 – 58.
201. Рибчук А.В. Стратегія розвитку глобальної виробничої інфраструктури / А.В. Рибчук // Актуальні проблеми міжнародних відносин. – 2008. – Випуск 71(2). – С. 171-176.
202. Рикардо Д. Сочинения. В 4т. – М: Государственное издательство политической литературы. – 1955. – Т.1. – С. 116.

203. Ричард Б. Пейзер, Анна Б. Фрей. Профессиональный девелопмент недвижимости. Руководство ULI по ведению бизнеса. — Urban Development Publishing (UDP). — 2004.— 452 с.
204. Розміщення продуктивних сил України: Підручник / Є.П. Качан, М.С. Пушкар, М.О. Ковтонюк та ін.; За ред. Є.П. Качана. — К. : вид. Дім «Юрид. кн.» — 2001. — 552 с.
205. Родников А.Н. Логистика: Терминологический словарь. — М. : Экономика — 1995. — 252 с.
206. Румянцев А.П., Зовнішньоекономічна діяльність : [Навч. пос.] МоїНУ / А.П. Румянцев, Н.С. Румянцева. — Київ : ЦУЛ — 2004. — 377 с.
207. Румянцев А. П., Румянцева Н. С. Зовнішньоекономічна діяльність: [Навч. пос.] / А.П. Румянцев, Н.С. Румянцева. — К. — 2012. — 291с.
208. Рыжиков Ю.И. Имитационное моделирование. Теория и технологии. — М. : Альтекс-А. — 2004. — 384 с.
209. Савіна Н.Б. Інфраструктура логістичних процесів економічної діяльності / Н.Б. Савіна // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Сер. Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. — 2009. № 647. С. 198-202.
210. Самуэльсон П. Экономика: В 2т. — М : НПО «Алгон», ВНИСИ «Машиностроение» — 1994. — Т.2. — 520 с.
211. Саркисов С.В. Контейнерные перевозки в капиталистических странах: (коммерч. — орг. аспект) / С. В. Саркисов. М. : Транспорт. — 1991. — 160 с.
212. Сафронов Э. А. Транспортные системы городов и регионов: Учебное пособие. Издательство АСВ. — М. — 2005. — 272 с.
213. Світова економіка. Навч. посіб. / За ред. А. С. Філіпенка та ін. — К. — 2002.
214. Світовий ринок товарів і послуг: Підручник / [за заг. ред. А.А. Мазаракі]. — К. : КНТЕУ. — 2005. — 320 с.

215. Свиридко С.В. Логістика: сучасні світові тенденції розвитку / С.В. Свиридко // Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект. – 2009. - №1. Ч.1. – С. 452-456.
216. Северин О.О. Вантажні роботи на автомобільному транспорті: організація і технологія : Підручник. – Харків : ХНАДУ. – 2007.– 384 с.
217. Семенов А.И., Сергеев В.И. Логистика. Основы теории: учеб. для вузов / А. И. Семенов, В. И. Сергеев. СПб. : Союз. – 2003.–544 с.
218. Семенов А.И. Логистика: словарь и библиография. Справочное пособие. СПб. : СПбГУЭФ. – 1999. – 67 с.
219. Семенов А.К. К универсальному пониманию сути и значения логистики // Логистика. – 2000. – №1. – с. 38-40.
220. Сеніков М. Економіка і управління / Російський науковий журнал. : Росія, м. Санкт-Петербург, вул. Курляндська, 5.
221. Сергеев В. И. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / Под общ. и научн. редакцией проф. В. И. Сергеева. – М. : ИНФРА-М. – 2005. – 976 с.
222. Сергеев В.И. и др. Глобальные логистические системы: Учеб. пособие / Под общ. ред. В.И. Сергеева. СПб. : Издательский дом «Бизнес-пресса» – 2001. – С. 94.
223. Системна ефективність на транспорті. Методи, моделі і стратегії. / Під ред. Левковця П.Р. – К. : НТУ, ІЕБТ. – 2002. – 216 с.
224. Ситник М.Д. Контейнерная транспортная система / М. Д. Ситник, К. М. Соколов, Л. А. Коган и др. : под ред. Л. А. Когана. 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Транспорт. – 1991. – 253 с.
225. Синицкий А. Новые тенденции в логистике. URL : [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.ato.ru/content>
226. [Складской портал – все о складе и для склада](#) [Електронний ресурс] // Режим доступу: www.skladportal.ru

227. Смехов А.А. Автоматизированные склады / А. А. Смехов. М. : Машиностроение. – 1987. – 296 с.
228. Смехов А.А. Автоматизация на складах / А.А.Смехов. – М. : Транспорт, 1980. – 328 с.
229. Смехов А.А. Зоны обслуживания и региональные распределительные центры / Материально-техническое снабжение. – 1991. – №3. – С. 99-104.
230. Смехов А.А. Введение в логистику / А. А. Смехов. М. : Транспорт. – 1993. – 111 с.
231. Смехов А.А. Основы транспортной логистики: Учебн. для вузов ж-д. трансп. – М. : Транспорт. – 1995. – 197 с.
232. Смірнов І.Г. Єврологістика: транспортні можливості для України. Вісник КНУ. – 2002.
233. Смірнов І.Г. Геологістика як напрям суспільно-географічної науки / Український географічний журнал. – 2000. – №4. – С. 18-22.
234. Смірнов І.Г. Світовий ринок логістичних послуг: географічні особливості / Вісник Київського національного університету. – 2000. – вип. 46. – С. 63.
235. Смірнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір: Моногр. / І.Г. Смірнов // – К. : Обрії. – 2004. – 335 с.
236. Смірнов І.Г., Косарева Т.В. Транспортна логістика: Навч. посіб. – К. : Центр учбової літератури. – 2008. – 224 с.
237. Смирнов И.Г., Косарева Т.В., Мацера М.А. Агрологістика: опыт Голландии / И.Г. Смирнов, Т.В. Косарева, М.А. Мацера // Логистика. - №5. – 2008. – С. 50-57.
238. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов / Изд. Социально-экономической литературы. – М. – 1962. – 683 с.
239. Современная логистика / Джеймс С.Джонсон, Дональд Ф. Вуд, Дэниел Л. Вордлоу, Поль Р. Мерфи-мл. – 7-е изд. : – Пер. с англ. – М. ; СПб. ; К. : «Вильямс» – 2002. – 624 с.

240. Соколенко С. І. Глобалізація і економіка України. – К. : Логос. – 1999. – 568 с.
241. Співаковський С. Позиції України на міжнародному ринку транспортно-експедиційних послуг / С. Співаковський // Економіка України. – 2009. – № 1. – С. 75-78.
242. Статистичний збірник «Регіони України» за 2010 рік. Частина II / [за ред. О. Г. Осауленка]. – К. : Державний комітет статистики України, 2011. – 805 с.
243. Статистичний щорічник України за 2010 рік. [за ред. О. Г. Осауленка]. – К. : Державний комітет статистики України, 2011. – 632 с.
244. Стеблякова Л.П. Подходы к исследованию возможностей создания региональных кластеров и их влияние на экономическую структуру / Стеблякова Л.П. // Региональная экономика: теория и практика. – М. – 2007. – №17. – С. 13-20.
245. Сток Дж.Р., Ламберт Д.М. Стратегическое управление логистикой, пер. с 4-го англ. изд. – М. : ИНФРА – М. – 2005. – XXXII. – 797 с.
246. Стратегія інтеграції України до Європейського Союзу / Урядовий кур'єр. – 1998. – №25. – С. 5.
247. Струтинська І. В. Розвиток логістичних центрів як чинник економічної безпеки держави / І. В. Струтинська // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки.

Економічні науки. – Луцьк. ВНУ ім. Лесі Українки. –2011. № 12. –138 с.

248. Теорії розміщення продуктивних сил і регіональної економіки : [Навч. пос.] / С.І. Дорогубцов, Я.Б. Олійник, А.В. Степаненко та інші. – К. : СТАФЕД – 2. – 2001. – 143 с.
249. Титюхин Н. Логистика Название с домашней странички Интернета. Инструмент повышения конкурентоспособности транспортного рынка России [Текст] / Н. Титюхин // Логинфо. – 2011. – № 1-2. – С. 9-13.
250. Титюхин Н. Быть ли в России 4PL провайдерам? URL: [Електронний ресурс] // Режим доступу: http://www.logist.ru_publication/dnews.pl
251. Томашевский В.Н. Моделирование систем. – К. : Видавнича група ВНУ. – 2007. – 352 с.
252. Транспортная логистика / Под общ. ред. Л.Б. Миротина. – М. : Изд-во «Экзамен» – 2002. – 512 с.
253. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт. URL: [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://elc-ua.com/ru/news>.
254. Транспортная логистика в морских портах. URL: [Електронний ресурс] // Режим доступу // www.sovetnikprezidenta.ru/65/1_transport.html
255. Транспортные проекты, осуществляемые при совместном участии государства и частного сектора: современное состояние дел (Подготовлено американской ассоциацией дорожно-транспортных строителей в рамках Проекта по развитию институциональных партнерств, финансируемого Агентством международного развития США USAID). – 1995. – 121 с.
256. Транспортно-логістичний комплекс регіону: інтеграційні процеси [Текст] / В. І. Павлов, С. М. Бортнік; Ін-т регіон. дослідж., Нац. ун-т водн. госп-ва та природокористування, Терноп. держ. екон. ун-т. – Луцьк, Настир'я. – 2005. – 255 с.

257. Троицкая Н. А. Транспортно-технологические схемы перевозок отдельных видов грузов: учебное пособие / Н. А. Троицкая, М. В. Шилимов // – М. : КНОРУС. – 2010. – 232 с.
258. Угода про партнерство та співробітництво між Україною та Європейським Співтовариством: Транспортні послуги. – Taxis services DG 1A, European Commission. – 1999. – 32 с.
259. Уилсон Д. Привлекать на европейские железные дороги как можно больше грузов // Залізничний транспорт України. – 2001. - №1. – С. 54-56.
260. Указ Президента України № 580/2003 від 07 липня 2003р. «Про додаткові заходи щодо залучення іноземних інвестицій в економіку України». [Електронний ресурс] // Режим доступу : www.rada.kiev.ua
261. Ульянова Е.А., Кузнецова М.В., Писарева Л.И. Социально-экономические проблемы строительства и эксплуатации скоростных автомагистралей в России / Проблемы прогнозирования. – 2001. - №6. – С. 111-119.
262. Уотерс Д. Логистика. Управление цепью поставок: Пер. с англ. – М. : ЮНИТИ–ДАНА. – 2003. – 503 с.
263. Управление запасами, Рыжиков Ю.И., Главная редакция физико-математической литературы изд-ва «Наука», М. – 1969. – 344 с.
264. Урбанский И. Перспективы развития инфраструктуры и логистики в Украине / Игорь Урбанский // Порты Украины. – 2008. - №6. – С. 12-16.
265. Управление организацией: Энциклопедический словарь. – М. : Издательский дом ИНФРА-М. – 2001. – 822 с.
266. Управление грузовыми потоками в транспортно-логистических системах / Л.Б. Миротин, В.А Гудков, В.В. Зырянов и др. Под ред. Л.Б. Миротина // – М. : Горячая линия–Телеком. – 2010. – 704 с.
267. Федюшин Ю.М., Соколов Л.Н., Букин В.И. Проблемы технической модернизации международных транспортных коридоров / Транспортный

- комплекс України: економіка, організація, розвиток. – 1998. – Вип. 6. – С.129-145.
268. Філіпенко А.С. Світова економіка: підручник / А.С. Філіпенко, О.І. Рогач, О.І. Шнирков та ін. – Київ: Либідь. – 2001. – 582 с.
269. Філіпенко А.С. Міжнародні торговельні зв'язки України: генезис і структура. [навч. посібник] / А.С. Філіпенко // – К. : Знання України. – 2008. – 223 с.
270. Філіпенко А.С. Глобальні форми економічного розвитку: історія і сучасність / А.С. Філіпенко. – К.: Знання, 2007. – 670с. – Бібліогр.: с. 638-648. — ISBN 966-346-268-X.
271. Філіпенко А.С., Рут Ф. Міжнародна торгівля та інвестиції: Підручник. – К: Основи, 1998. – 744 с.
272. Філіпенко А.С. Бігравітаційна інтеграція України у європейський економічний простір / А.С. Філіпенко // Актуальні проблеми міжнародних відносин : зб. Наук. пр. – К. : ІМВ. – 2006. – Вип. 62, ч. 1. – С. 89-91.
273. Филиппов П. Кластеры конкурентоспособности – опыт развития кластеров Финляндии / Филиппов П. // Эксперт. – 2005. – С.18-22.
274. Фиялковский Я. Проектирование высотных стеллажных складов / Я. Фиялковский; пер с польск. М. В. Предтеченского; под ред. В. А. Шкурина. М. : Стройиздат. – 1988. – 204 с.
275. Фридман Т. The Lexus and the Olive Tree: розуміючи глобалізацію. Пер. с нагл. СПб. РОВ. – 2003. – С. 30.
276. Хахлюк А.М. Залізничний комплекс України: генезис, функціонування, перспективи / А.М. Хахлюк: Монографія. – К. : Кондор, 2009. – 300с.
277. Хахлюк А.М. Економічні аспекти європейської інтеграції України // Зовнішня торгівля право та економіка. : УАЗТ.-К. – 2006.
278. Хмара М.П. Хмара М.П. Високотехнологічні кластери Європейського Союзу: Монографія-Київ, 2011. – с. 154.

279. Хмара М.П. Кластерні утворення як елемент міжнародного економічного співробітництва. / Хмара М.П. // Економіка ринкових відносин. №9 – Київ, 2012. – С. 80-86.
280. Хумаров О.А. Підвищення конкурентоспроможності України: мобілізація транзитного потенціалу [Текст] / О.А. Хумаров // Стратегічні пріоритети, №2(11) – 2009 р. – С. 152- 158.
281. Цветов Ю.М. и др. Основы организации транспортного обеспечения внешнеторговых связей Украины / «ИКТП – центр». – 2000. – 581 с.
282. Цветов М.Ю. Морские порты в системе международных транспортных коридоров / М.Ю. Цветов // Транспортний комплекс України: економіка, організація, розвиток : [зб. наук. пр.] – К. : ВАИ «Центр комплексн. транс. Проблем» – 1999. – Вип. 7. – С. 93-104.
283. Цветов Ю.М. Цветов М.Ю. Проблемы организации национальной сети международных транспортных коридоров в Украине. – К. : Труды ИКТП. – 1998. – Вып. 6. – С. 3-24.
284. Цветов Ю.М., Кутах О.П., Макаренко М.В. та ін. Концепція програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів України / – К. : КУЕТТ. – 2003. – 109 с.
285. Черевань В., Рум'янцев А., Романенко Л. Міжнародна економічна діяльність. – К. – 2003. – 287 с.
286. Чернов В.П., Ивановский В.Б. Теория массового обслуживания. – М. : ИНФРА. – 2000. – 158 с.
287. Чернюк Л.Г., Пепа Т.В., Ярош О.М. Транспорт і регіональні системи продуктових сил України. – К. : Нічлава. – 2003. – 125 с.
288. Чорноус О.І. Особливості формування регіональних логістичних систем автотранспортного комплексу / О.І. Чорноус // Вісн. нац. ун-ту «Львівська політехніка». Логістика. – 2007. - № 594. – С. 495-498.
289. Чужиков В.І. Глобальна регіоналістика: історія та сучасна методологія : монографія / В.І. Чужиков ; МОН України; Держ. вищ.

- навч. заклад «Київський нац. економ. ун-т ім. Вадима Гетьмана». – Київ : КНЕУ. – 2008. – 272 с.
290. Чужиков В.І. Економіка зарубіжних країн : Навчальний посібник / МОНУ; КНЕУ; В.І. Чужиков. – Київ : КНЕУ. – 2005. – 308 с.
291. Шафиркин Б.И. Единая транспортная сеть и взаимодействие различных видов транспорта / Б.И. Шафиркин. – М. : Высшая школа. – 2007. – 224 с.
292. Шестак Е.И. Внешнеэкономическая деятельность Украины в сфере транспорта: взаимоотношения со странами СНГ // Сборник научных трудов молодых ученых «Региональная наука». – М. : СОПС РАН. – 2004. – Т.2. – С. 127-136.
293. Шестак О.І. Розбудова системи міжнародних транспортних коридорів як пріоритет державної політики України / Вісник соціально-економічних досліджень. – О. : Одес. держ. екон. ун-т. – 2001. – Вип. 8 – С. 25-30.
294. Широкова О.М. Стратегічні основи формування управління залізничним транспортом / О.М. Широкова // Актуал. пробл. економіки. – 2008. – №7. С. 66-70.
295. Ширяева Л.В., Козеренко І.А. Перспективи розвитку логістичних центрів в Україні на основі Європейської та Азіатської моделей / Л.В. Ширяева, І.А. Козеренко // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. Володимира Даля. – №4 (146). – 2011. – С.74 – 81.
296. Шкідченко О.В. Правове регулювання розвитку транс'європейських транспортних мереж / О.В. Шкідченко // Актуальні проблеми міжнародних відносин: Збірник наукових праць. – Київ: Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Інститут міжнародних відносин. – 2002. – Вип. 31 (ч.ІІ). – С. 143-147.
297. Шнирков О.І. Європейський Союз у глобальному інноваційному просторі : монографія / О.І. Шнирков; КНУТШ. – Київ: Київський університет. – 2008. – 144 с.

298. Шнирков О.І. Торговельна політика Європейського Союзу: Монографія / КНУТШ. – Київ : Київський університет. – 2005. – 152 с.
299. Шнирков О.І. Україна – Європейський Союз: економіка, політика, право: Монографія / О.І. Шнирков, В.В. Копійка, В.І Муравйов; НКУТШ. – Київ : Київський університет. – 2006. – 268 с.
300. Шолохов В. Подъемная задача (Логистика транспортных перевозок) [Текст] / В. Шолохов // «Деньги и Технологии». – 2000. – №8. – С. 18-23.
301. Шум І.В. Суспільно-географічний підхід до логістичних проблем розвитку міжнародних транспортних коридорів в Україні / Географія і сучасність. Зб. наук. пр. – 2005. – Вип. 14. – С. 43-51.
302. Шумский Н. Экономическая интеграция государств содружества: возможности и перспективы / Н. Шумский // Вопросы экономики. – 2003. - № 6. – С. 122-134.
303. Щелкунов В. Мамаев А. Проблемы функционирования международных транспортных коридоров в Украине / Стратегія економічного розвитку України: наук. зб. Вип. 118 // Гол. ред. О.С. Степанов. – К. : КНЕУ. – 2002. – С. 19-26.
304. Юхновський І.Р., Лебеда Г.Б., Попова Т.І. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: проблеми та перспективи. К.: ФАДА. ЛТД. – 2006. – 288 с.
305. Якименко Н.В. Пріоритетні напрямки розбудови міжнародних транспортних коридорів на території України / Н.В. Якименко // Науково-технічний збірник «Коммунальное хозяйство городов». Сер. «Економічні науки» - Київ: Техніка. – 2007. - № 78 – С. 381-386.
306. Яремович П.П. Державне регулювання розвитку міжнародних логістичних комплексів / П.П. Яремович // Украина и глобальная экономика: теория и практика хозяйствования : Материалы седьмой Международной научно-практической конференции (11-12 ноября 2011г.): тези. Симферополь – 2011. – С. 130.

307. Яремович П.П. Міжнародні логістичні комплекси / П.П. Яремович // Інноваційні стратегії економіки регіонів: Всеукраїнська науково-практична конференція.(14 грудня 2007).: Київ – 2007. – С. 20.
308. Яремович П.П. Оптимізація зовнішньоторговельних відносин України і ЄС / П.П.Яремович // Актуальні проблеми міжнародних відносин : Збірник наукових праць. Випуск 66 (частина 2) Київ – 2007. - С. 219-222.
309. Яремович П.П. Передумови розвитку міжнародних транспортно-логістичних комплексів в Україні. / П.П.Яремович // Соціальна політика: Збірник наукових праць. Науковий журнал «Економіка Ринкових відносин». Вип. 3-4. Київ – 2009. – С. 130-136.
310. Яремович П.П. Показники ефективності програм розвитку мережі міжнародних транспортно-логістичних комплексів / П.П. Яремович // Актуальні проблеми міжнародних відносин: Збірник наукових праць. Випуск 72. Частина I (у двох частинах). К. : Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Інститут міжнародних відносин, 2008. – С. 224-226.
311. Яремович П.П. Пріоритетні напрями використання міжнародних логістичних комплексів в умовах глобалізації / П.П.Яремович // Міжнародні актуальні проблеми макроекономіки: Збірник наукових праць. Науковий журнал «Економіка Ринкових відносин». Київ – 2012 – С. 98-102.
312. Яремович П.П. Проблеми розвитку міжнародних логістичних комплексів в Україні в умовах глобалізації / П.П. Яремович // Научный журнал Культура народов Причерноморья: Збірник наукових праць – 2008. – Вип. 147. – С. 114-118.
313. Яремович П.П. Роль логістичних комплексів у розвитку системи міжнародних транспортних коридорів України / П.П. Яремович // Научный журнал Культура народов Причерноморья. : Збірник наукових праць – 2006. – Вип. 96. – С. 93-96.

314. Яремович П.П. Роль міжнародних транспортно-логістичних комплексів у розвитку підприємницької діяльності / П.П. Яремович // Інноваційні пріоритети розвитку світового господарства. За ред. д.е.н., проф. А.П. Румянцева: Монографія – Київ: ТОВ «ДКС центр», 2010. – 278 с.
315. Яремович П.П. Соціально-економічні проблеми функціонування міжнародних логістичних комплексів / П.П.Яремович // Проблеми матеріальної культури економічної науки: Збірник наукових праць. Научний журнал «Культура народів Причорномор'я». Випуск 196. Київ – 2010. – С. 233-236.
316. Яремович П.П. Стратегічні орієнтири оптимізації МГЛК України / П.П. Яремович // Збірник тез доповідей укладених за матеріалами науково-практичної конференції «Економіка-Менеджмент-Освіта: проблеми та перспективи взаємодії» (4-6 жовтня 2012 р.). : тези. Дрогобич – 2012. – С. 223-226.
317. Яремович П.П. Фінансові важелі розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів в Україні. / П.П. Яремович // Збірник наукових праць «Фінансова система держави: проблеми та перспективи розвитку». – Київ: ТОВ «ДКС центр», 2012. – С. 297-298.
318. Aschauer D.A. Is Public Expenditures Productive // Journal of Monetary Economics. – 1989. – P. 177 – 200.
319. Asheim B. Clusters and Regional Development: Critical Reflections and Explorations. Routledge / Asheim B., Cooke P. and Martin R. (Eds). - London. – 2006. – 450 p.
320. Asheim B. The Cluster Concept in Regional Analysis and Policy / Asheim, B., P. Cooke and R. Martin. London. - 2006.
321. Bernard J.LaLonde, Martha C.Cooper, and Thomas G.Noordewier. Customer Service: A Management Perspective. Oak Brook, I11.: The Council of Logistics Management, 1988.

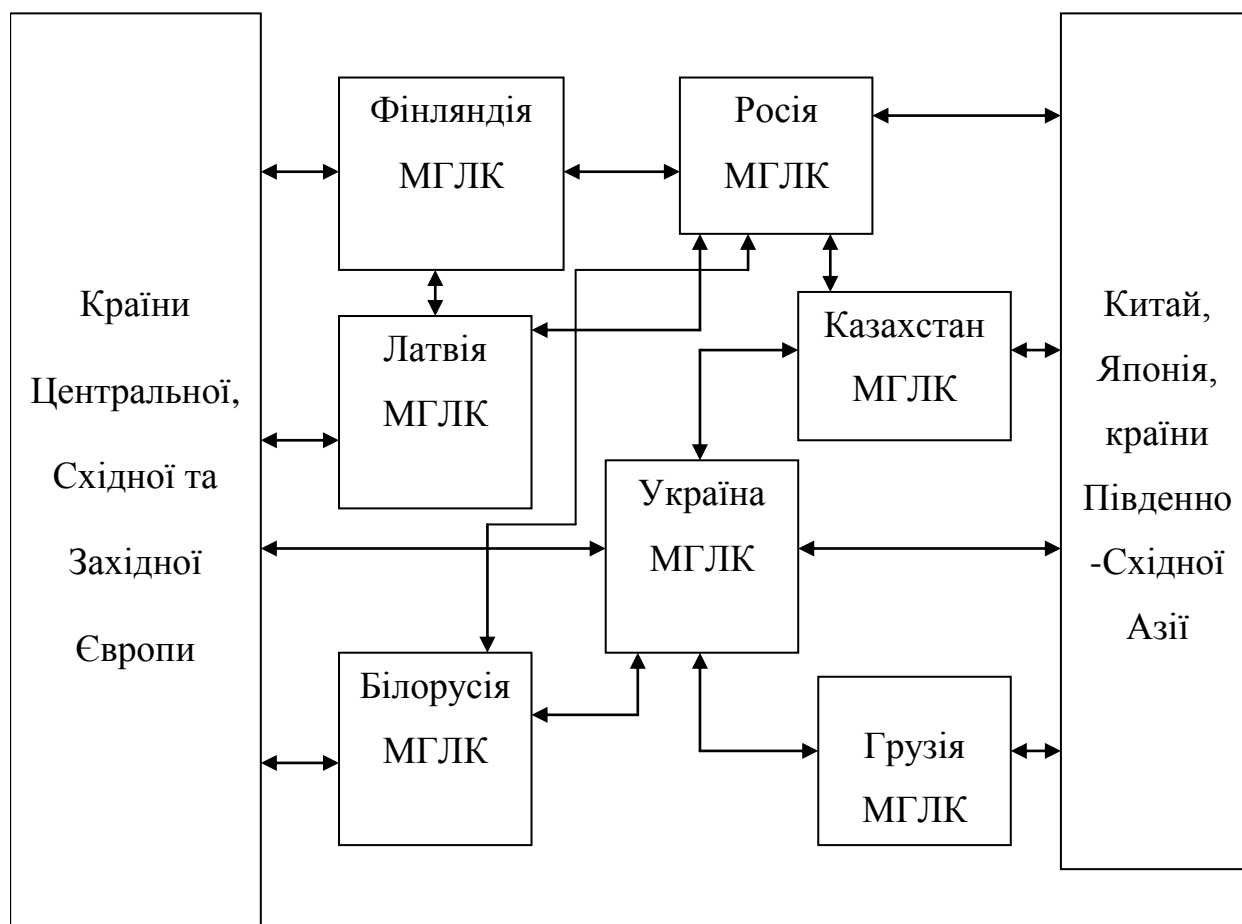
322. Brenner T. Local Industrial Clusters: Existence, Emergence and Evolution. Routledge / Brenner T. - London., 2006. – 265 p.
323. Colliers International is an international consulting company, which provides services in the sphere of real estate. [Electronic resource] // access Mode: <http://www.colliers.com>
324. Damien Marie-Madeleine. La politique européenne des transports. // Presses Universitaires de France, 1999. – p.5.
325. Darwent D. Growth Poles and Growth Centres in Regional Planning: a Review, Environment and Planning / Darwent D. - 1969.
326. Die raumliche Ordnung der Wirtschaft: eine Untersuchung über Standort, Wirtschaftsgebiete und internationalem Handel. Jena: Fischer, 1940.
327. DTZ Research is an international consulting company, which provides services in the sphere of real estate. [Electronic resource] // access Mode: <http://www.dtz.com>
328. Ebner A. Schumpeterian entrepreneurship revisited: Historical specificity and the phases of capitalist development / Ebner A. // J. of the history of econ. thought. - Basingstoke. 2006
329. Enhancing the Innovative Performance of Firms: Policy Options and Practical Instruments. United Nations // ECE/CECI. CR2008. - Geneva, 2008.
330. Eurologistyka – droga do sukcesu firmy. – Poznan: Wyd. AE., 2001. – 217 s.
331. European Union energy and transport in figures – Statistical pocketbook 2006. – Luxembourg: office for official Publications of the European Communities. 2007 – 203p.
332. Feldman V.P. Innovation in Cities: Science based Diversity / Feldman V.P., Audretsch D.B. // Specialization and Localized Competition-European Economic Review. – 1999. – №43. – P.409-429.
333. Fechner I. Modele inicjowania centrow logistycznych (cz.2), Logistyka. – 2004. – №4. – S. 8-10.

334. Financial Development Report 2009. [Electronic resource] // access Mode: www.weforum.org
335. Frankfurt Gateway Station, Frankfurt Airport, Germany BRT Architekten // The architectural Review. 1999. - №1227 (May). - P. 78-81.
336. Francois Perroux. Economic Space: Theory and Applications / Francois Perroux. // Quaterly Journal of Economics, 1950.
337. Golus K., Kowalska B. Centra logistyczne w polsce in ich znaczenie w UE / Logistyka. Perspektywy u progu Wspolnej Europy. Materialy II Konferencji naukowej «Nowoszezne Tendencia w logiztyce». Pod. red. R. Barcika. Bielsko-Biala, 2004. – S. 47-54.
338. Huggins R. The Evolution of Knowledge Clusters: Progress and Policy / Huggins R. // Economic Development Quarterly. – 2008.
339. International trade statistics yearbook 2004. Trade by countri: Vol. 1 – New York: United Nations. 2006. – 166p.
340. 4th International Conference on Technology Policy and Innovation Scott Tiffin, Director // Institute for Latin American Business Studies, Babson College, Boston USA.
341. Jones Lang LaSalle [Electronic resource] // access Mode: <http://www.joneslanglasalle.ua>
342. Launhardts W. Mathematische Begrundung der Volkswirtschaftslehre: Vademecum zu einem klassiker der theorie der raumwirtschaft / W.Launhardts, E.Knobloch, J. Niehans, A. Hofmann, R. D. Theocharis, Red. B. Schefold. . Dusseldorf: Verlag Wirtschaft und Finanzen GMBN Ein Unternehmen, 1996. 120 s.: ill., port. (Die Handelsblatt-Bibliothek Klassiker der Nationalekonome).
343. Matuschewski A. Regional clusters of the information economy in Germany / Matuschewski A. // Reg. studies.-Oxford etc., 2006.
344. McCann P., Arita T. Clusters and regional development: some cautionary observations from the semiconductor industry, Information Economics and Policy 18 / McCann P., Arita T. - 2006.

345. Myrdal G. Economic theory and under-developed regions / G. Myrdal. N.Y.: Harper & Row, 1957. p.34.
346. Plant J.F. Handbook of transportation policy and administration / J.F. Plant. – N-Y.: CRC Press, 2007. – 633p.
347. Pecqueur B. Historique du Cluster Grenoblois / Pecqueur B. // paper for the OECD LEED Programme, OECD LEED Programme, Paris. – 2007.
348. Peck F, C. Lloyd. Cluster Policies and Cluster Strategies in C. Karlsson (ed.) / Peck F, C. Lloyd. // Handbook of Research on Innovation and Clusters: Cases and Policies, Edward Elgar, Cheltenham, 2008.
349. Rabellotti R. Italian Industrial Districts on the Move: Where are they Going? / Rabellotti, R., A. Carabelli, G. Hirsch // European Planning Studies. – 2009.
350. Reconnecting the Region (Priority transport corridors and EIB projects in progress) // Central European Economic Review/ - 1997. – №3 – P. 16-17.
351. Report by the Focus Group on: Industrial clusters. Cluster Analysis & Cluster -based policy in OECD-countries various approaches, early results & policy implications. Editors: Theo J.A. Roelandt & Pim den Hertog. The Hague/Utrecht, May 1998 // Сайт «Organisation for Economic Cooperation and Development» – <http://www.oecd.org/daf/corporate>.
352. Richardson H.W. The state of regional economics: a survey article / H.W. Richardson // International Regional Science Review, vol. 3. - 1978. - pp.1-48.
353. Robert J. Bowman. Getting To Market: It's No Easy Task (режим доступа: www.LogisticsFocus.com).
354. Trade and Development Report 2009. Chapter I. The impact of the Global Crisis and the short-term Policy Response. New York and Geneva. 2009., p. 2. [Electronic resource] // access Mode: www.unctad.org/statistics.
355. Weber A., *Über den Standort des Industriellen*, Tübingen. Trad. Anglaise: *Theory of the Location of Industries*, University Press. Chicago, 1929. – P. 158.

ДОДАТКИ

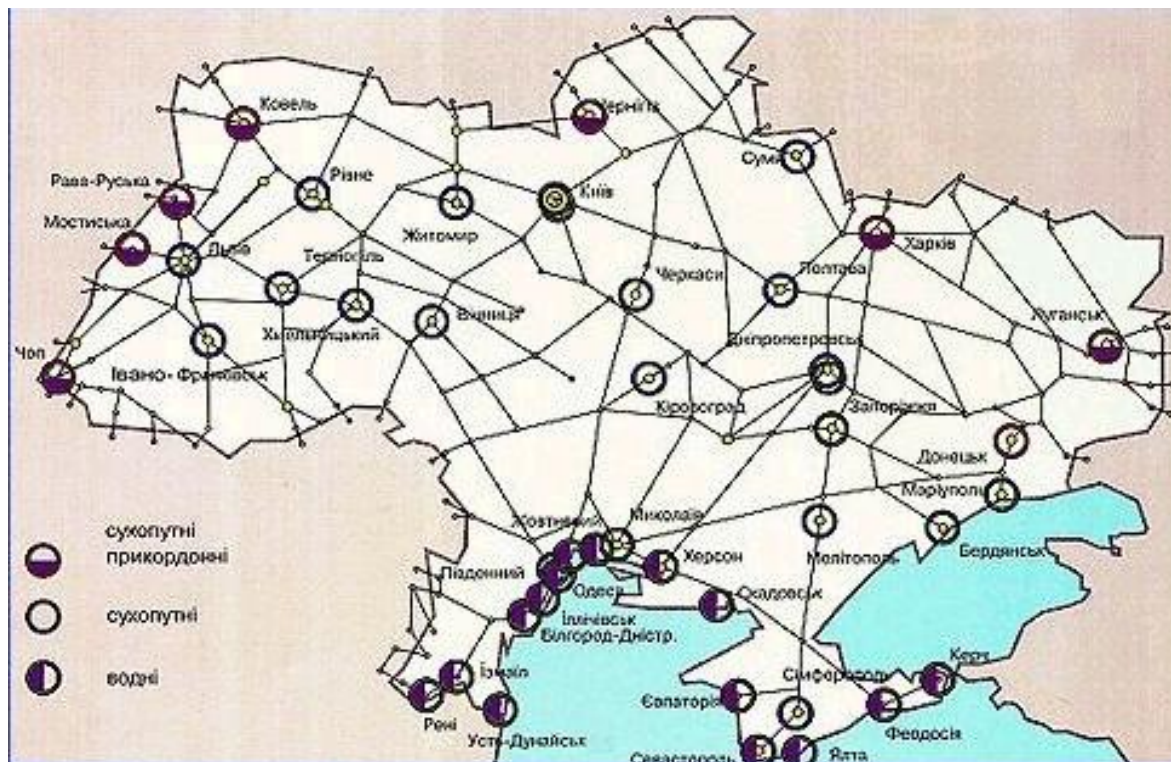
Додаток А.1



Євразійська трансконтинентальна транспортно-логістична мережа

Джерело: складено автором

Додаток А.2

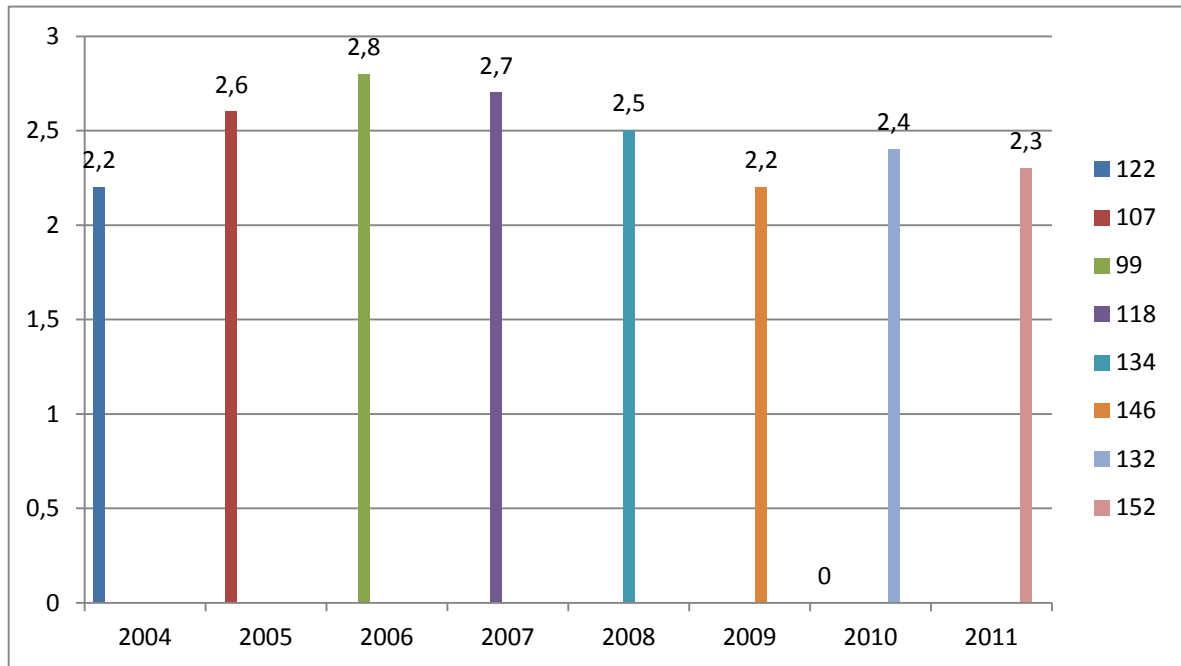


Створення в Україні МГЛК згідно Концепції 1996р.

Джерело: складено автором за матеріалами [59].

Додаток А.3

У 2011р Україна опинилася між Угандою (151-ше місце) і Конго (154-те) за рівнем корупції (індекс Transparency International)*



№п/п	Найменш корумповані країни			Найбільш корумповані країни		
	Назва країни	Індекс сприйняття корупції	Місце в рейтингу	Назва країни	Індекс сприйняття корупції	Місце в рейтингу
1	Нова Зеландія	9,5	1	Сомалі	1	182
2	Данія	9,4	2	Північна Корея	1	182
3	Фінляндія	9,4	3	М'янма	1,5	180
4	Швеція	9,4	4	Афганістан	1,5	180
5	Сінгапур	9,2	5	Узбекистан	1,6	177

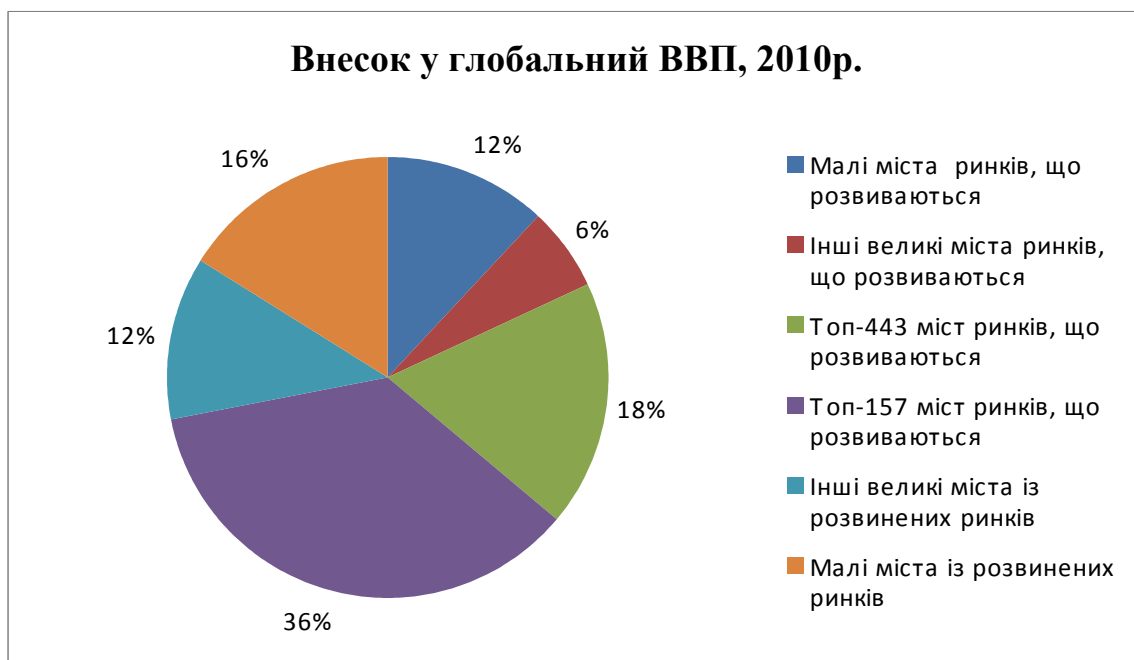
* Індекс сприйняття корупції, визначений в ході опитування підприємців та аналітиків, демонструє ступінь поширеності та суми хабарів у державному та політичному секторах (від 0 – найвищий, до 10 – найнижчий)

Джерело: складено автором за матеріалами [154].

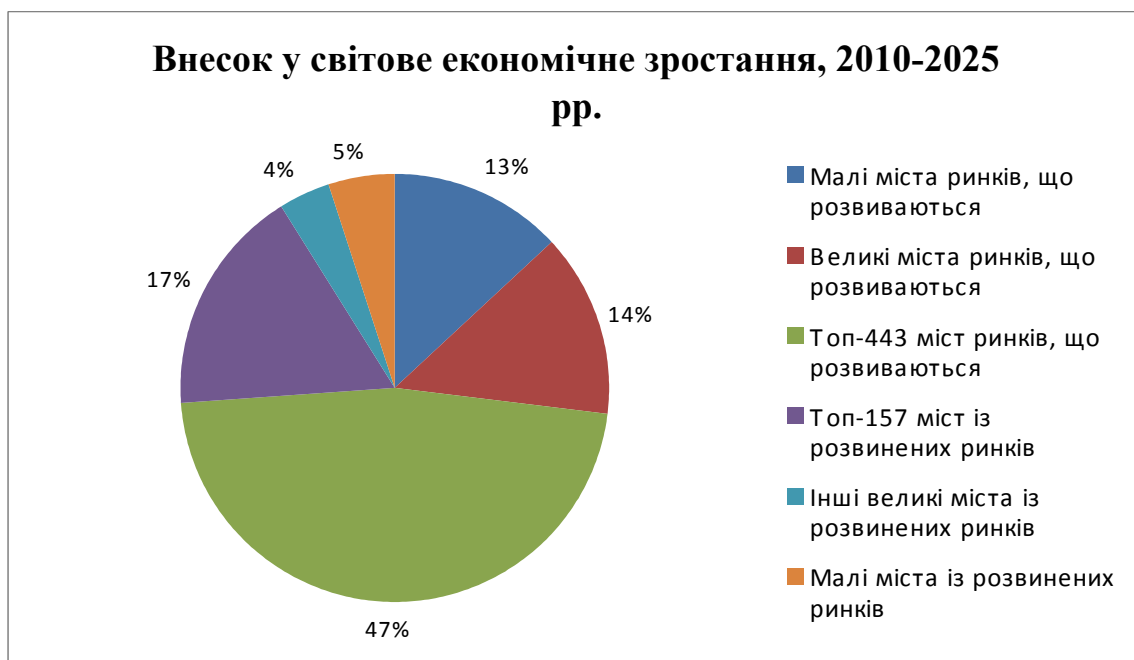
Структура тіньової економіки України у 2011 р.



Джерело: складено автором за матеріалами [154]



100% = \$63 трлн.*



100% = \$50 трлн.**

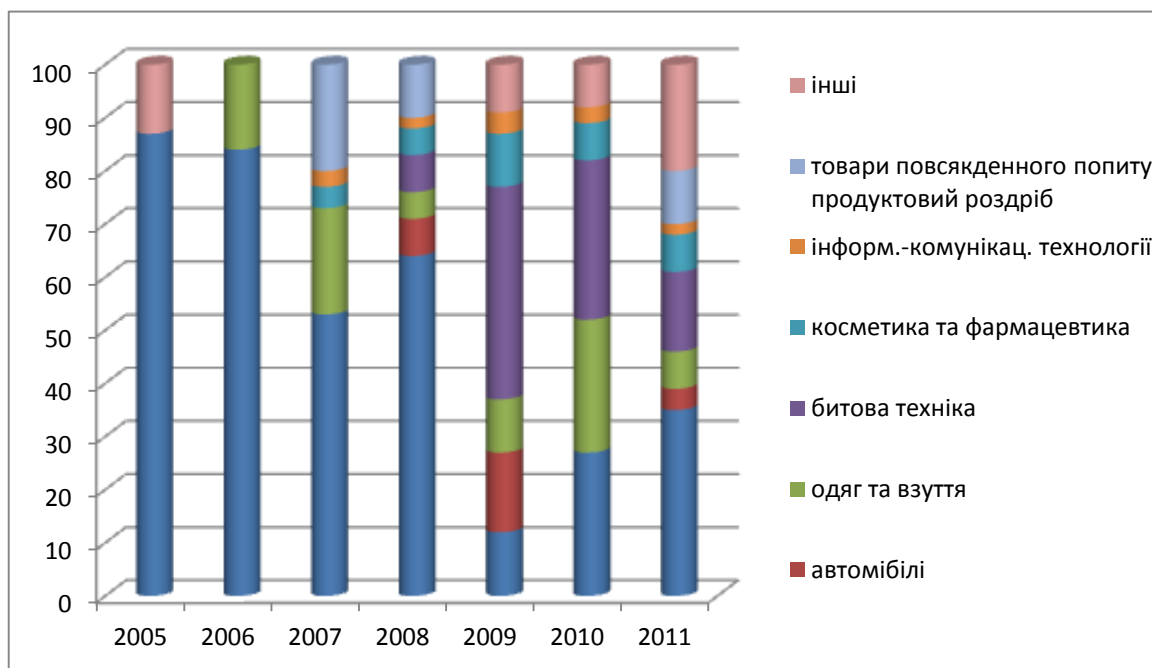
* згідно реального обмінного курсу на 2010р.

** згідно прогнозованого реального курсу на 2025р.

Джерело: складено автором за матеріалами [323].

Додаток А.6

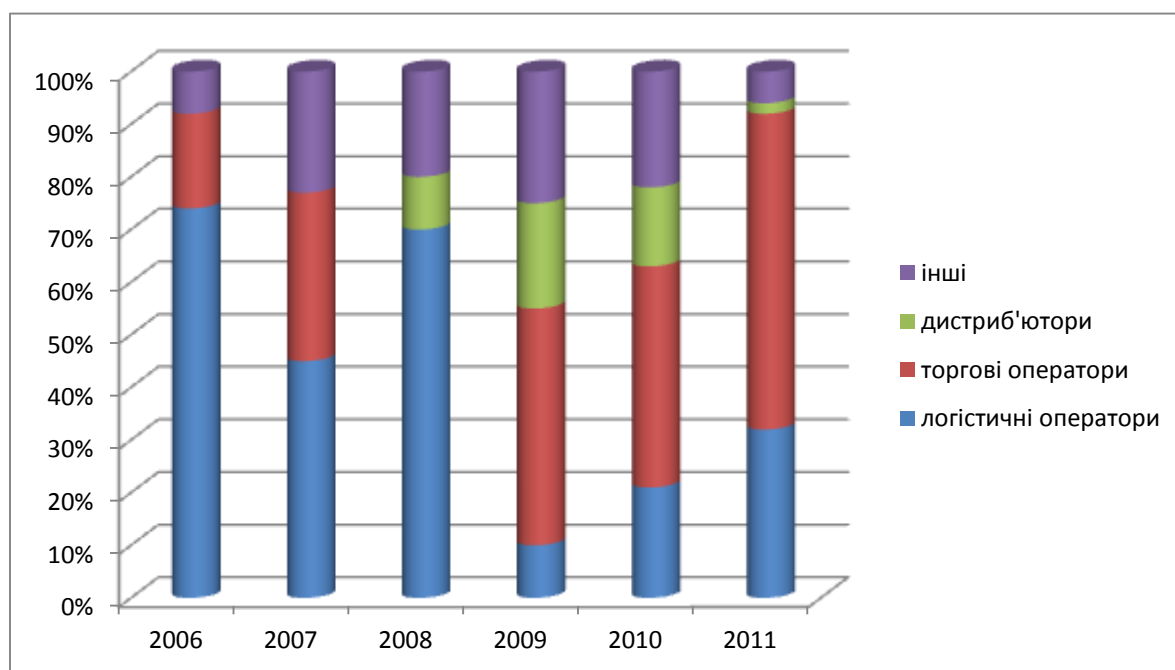
Об'єм орендованих приміщень в Київській області по профілю діяльності орендарів, 2005-2011 рр., %



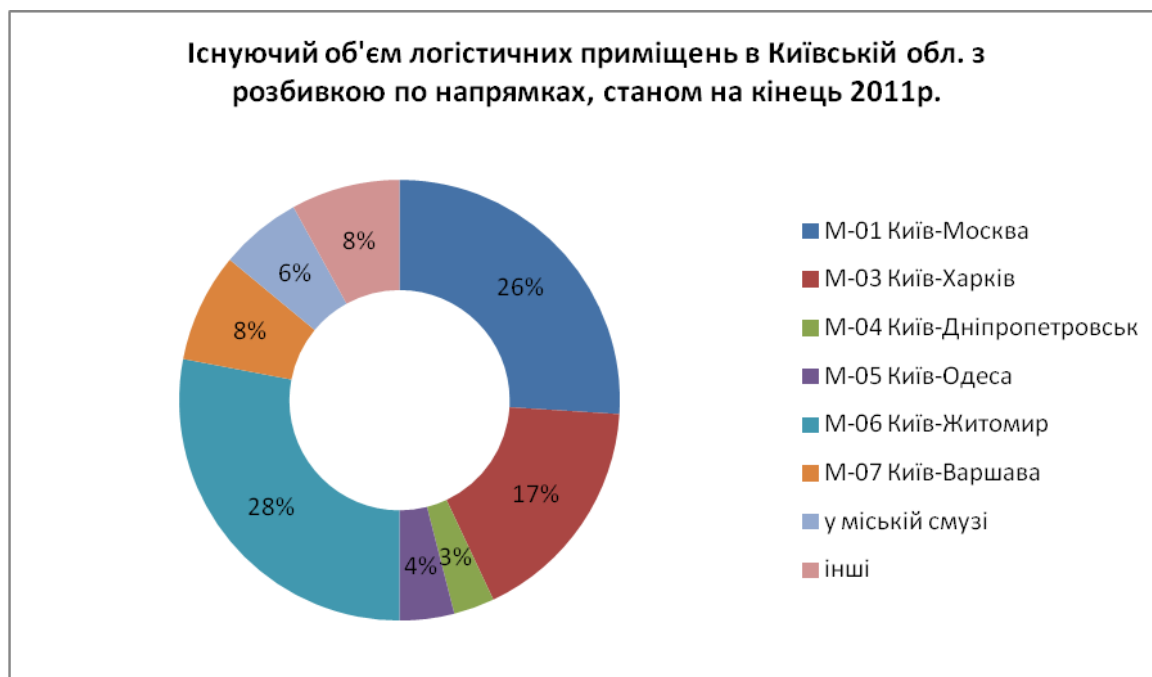
Джерело: складено автором за матеріалами [327]

Додаток А.7

Розподіл пропозиції складської нерухомості України по типу орендаторів,
2006-2011 рр.



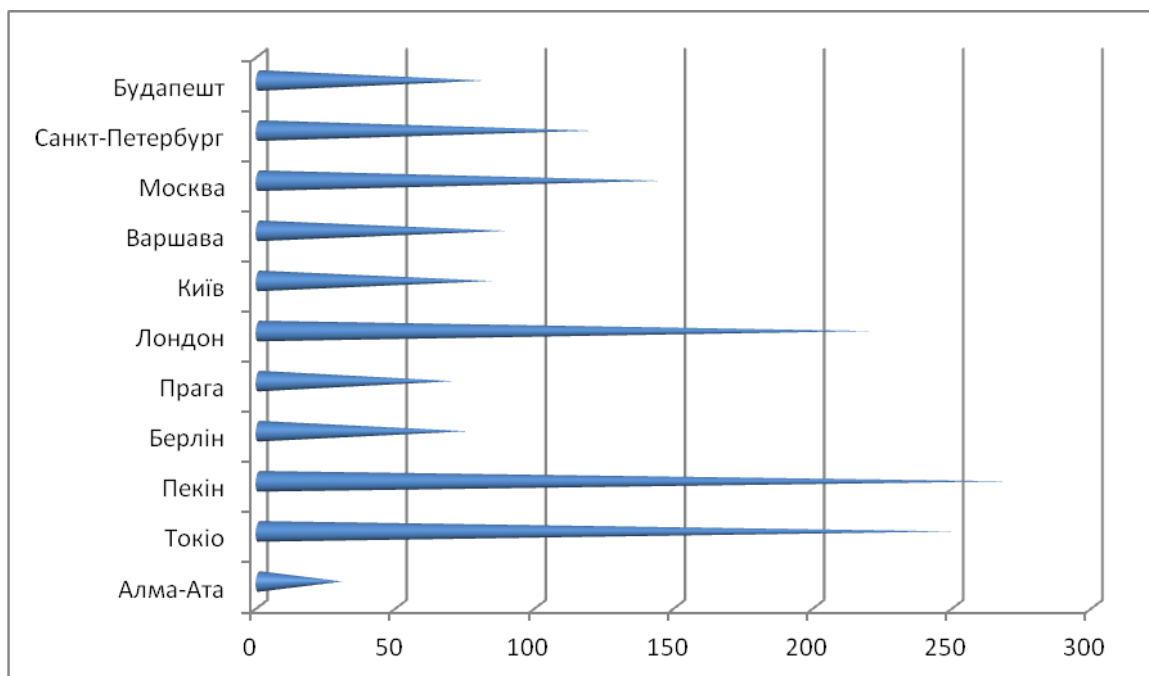
Джерело: складено автором за матеріалами [323]



Джерело: складено автором за матеріалами [327]

Додаток А.9

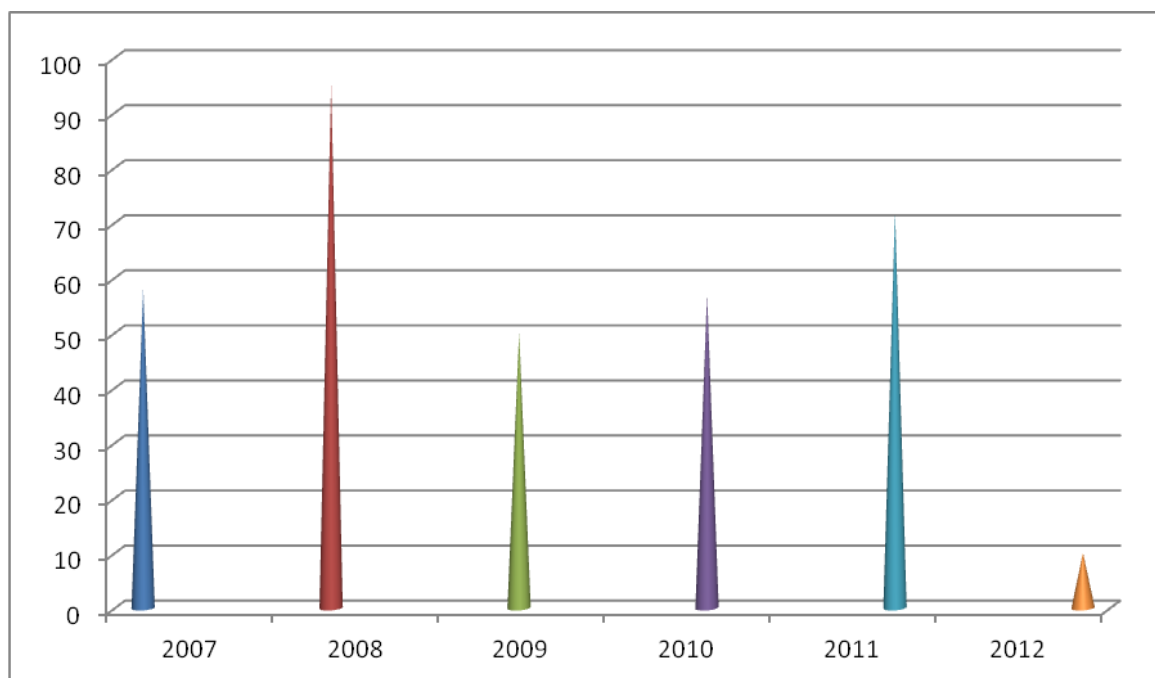
Максимальні базові ставки оренди: міжнародне порівняння, II кв.
2012р., \$ / м. кв. / рік*



Джерело: складено автором за матеріалами [341]

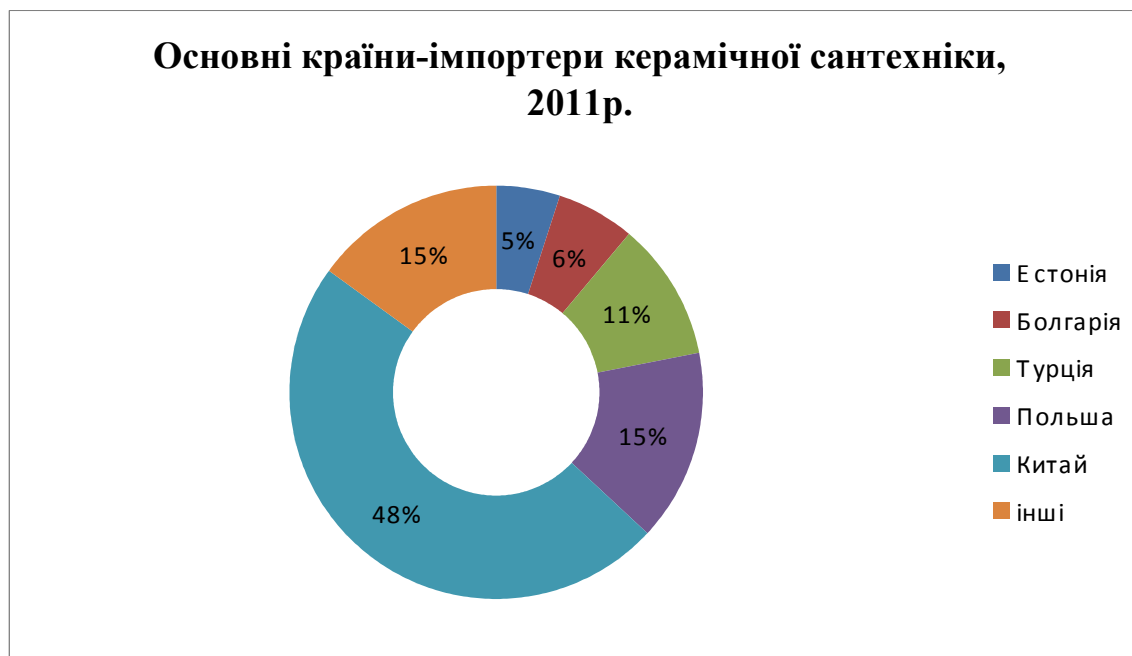
* без врахування ПДВ та експлуатаційних витрат.

Динаміка ввезення імпортої сантехніки в Україну, \$ млн.



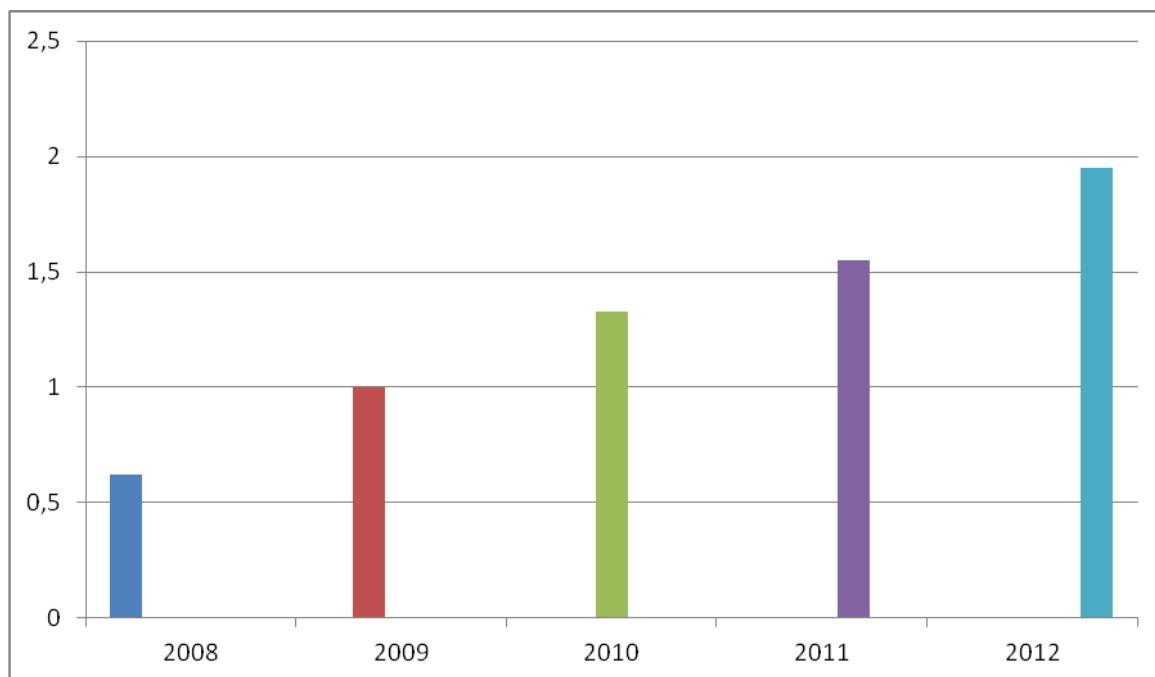
Джерело: складено автором за даними експертів ринку

Основні країни-імпортери керамічної сантехніки, 2011р.



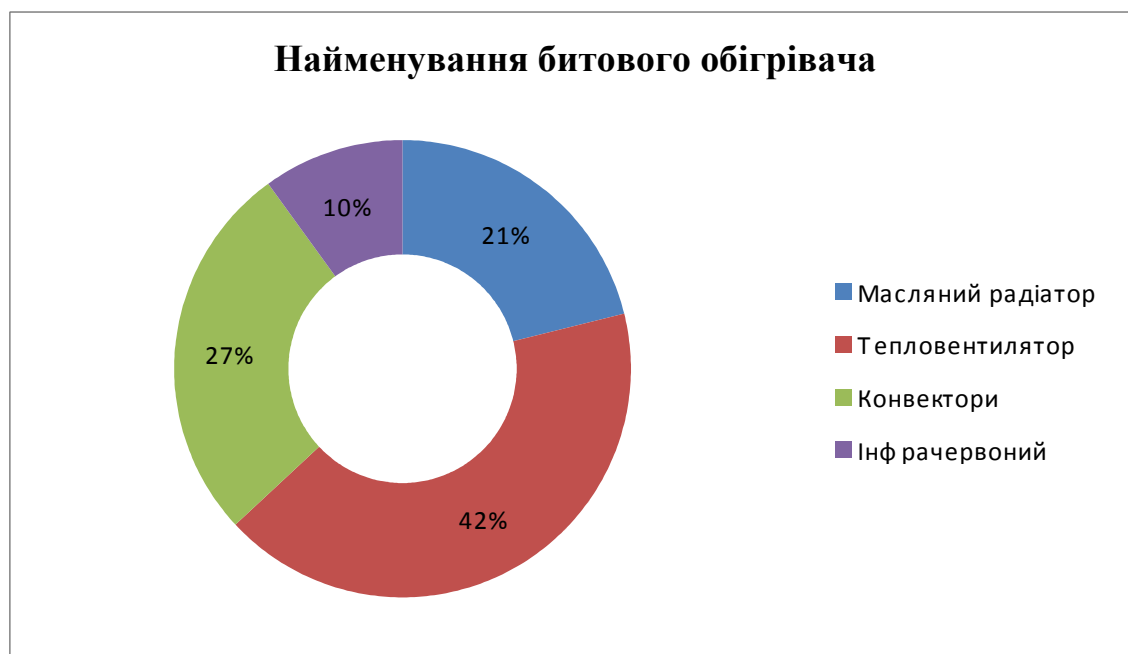
Джерело: складено автором за даними експертів ринку

Український ринок побутових обігрівачів,
динаміка продажу, млн. шт.



Джерело: складено автором за даними експертів ринку

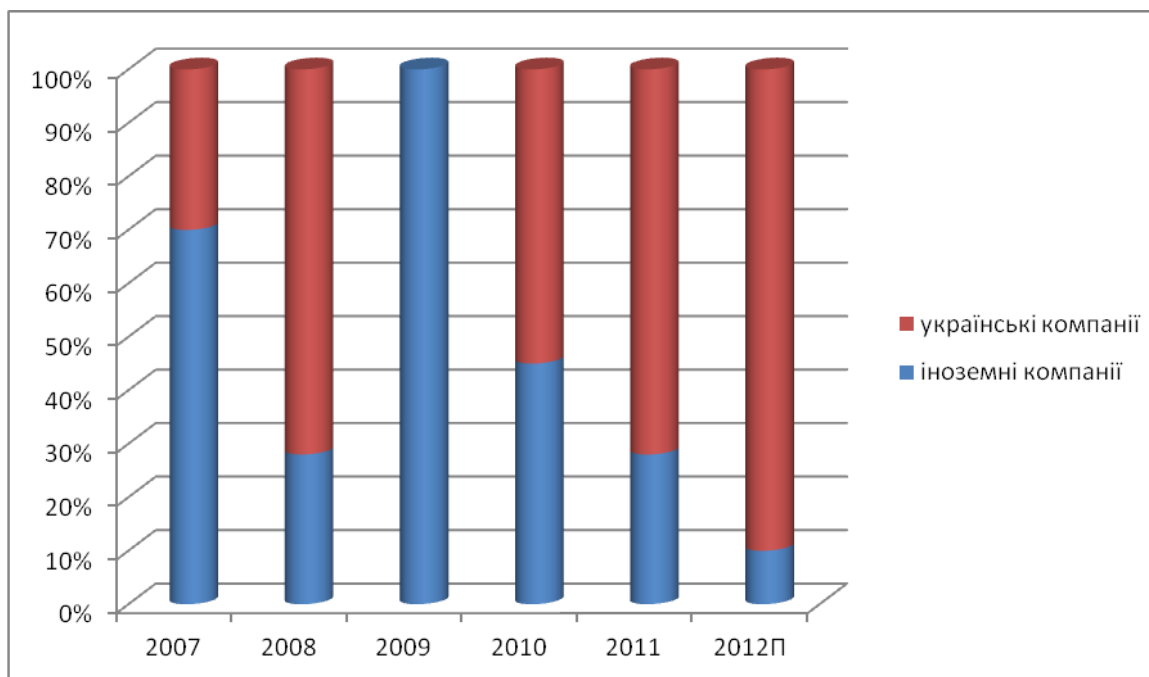
Асортимент ринку побутових обігрівачів України, %



Джерело: складено автором за даними експертів ринку

Додаток А.12

Відношення українських та іноземних девелоперів нових складських об'єктів, %



Джерело: складено автором за матеріалами [323]

Додаток Б.1

№п/п	Законодавчий акт	№ законодавчого акта	Дата прийняття
1	Закон України «Про інвестиційну діяльність»	1561-ХІІ ВР.	18.09.91р.
2	Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про інвестиційну діяльність»	4218-VI ВР.	22.12.2011р.
3	Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності»	3038-VI ВР	17.02.2011р.
4	Закон України «Про будівельні норми»	1704-VI ВР	05.11.2009р.
5	Закон України «Про транспорт»	232/94-ВР	10.11.1994р.
6	Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність»	1955-IV	01.07.2004р.
7	Закон України «Про дію міжнародних договорів на території України»	-	10.12.1991р
8	Про впорядкування справлення зборів у пунктах пропуску через державний кордон України. Указ Президента України	799	20.07.1998р.
9	Про запровадження єдиного збору, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України. Кабінету Міністрів України	1212 – XIV	04.11.1999р.
10	Про запровадження системи обліку, аналізу та прогнозування транзитних вантажів. Постанова Кабінету Міністрів України	633	19.04.1999р.
11	Про затвердження концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. Постанова Кабінету Міністрів України	821	04.06.1997р.
12	Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні: Постанова Кабінету міністрів України	346	20.03.1998р.
13	Про затвердження переліку шляхів і напрямів транзиту товарів, через які здійснюються ввезення в Україну та вивезення з України товарів: Постанова Кабінету Міністрів України	750	21.09.1995р.
14	Про програму інтеграції України до Європейського Союзу: Указ Президента України	1072/2000	14.09.2000р.
15	Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи: Постанова Кабінету Міністрів України	1324	30.10.1996р.

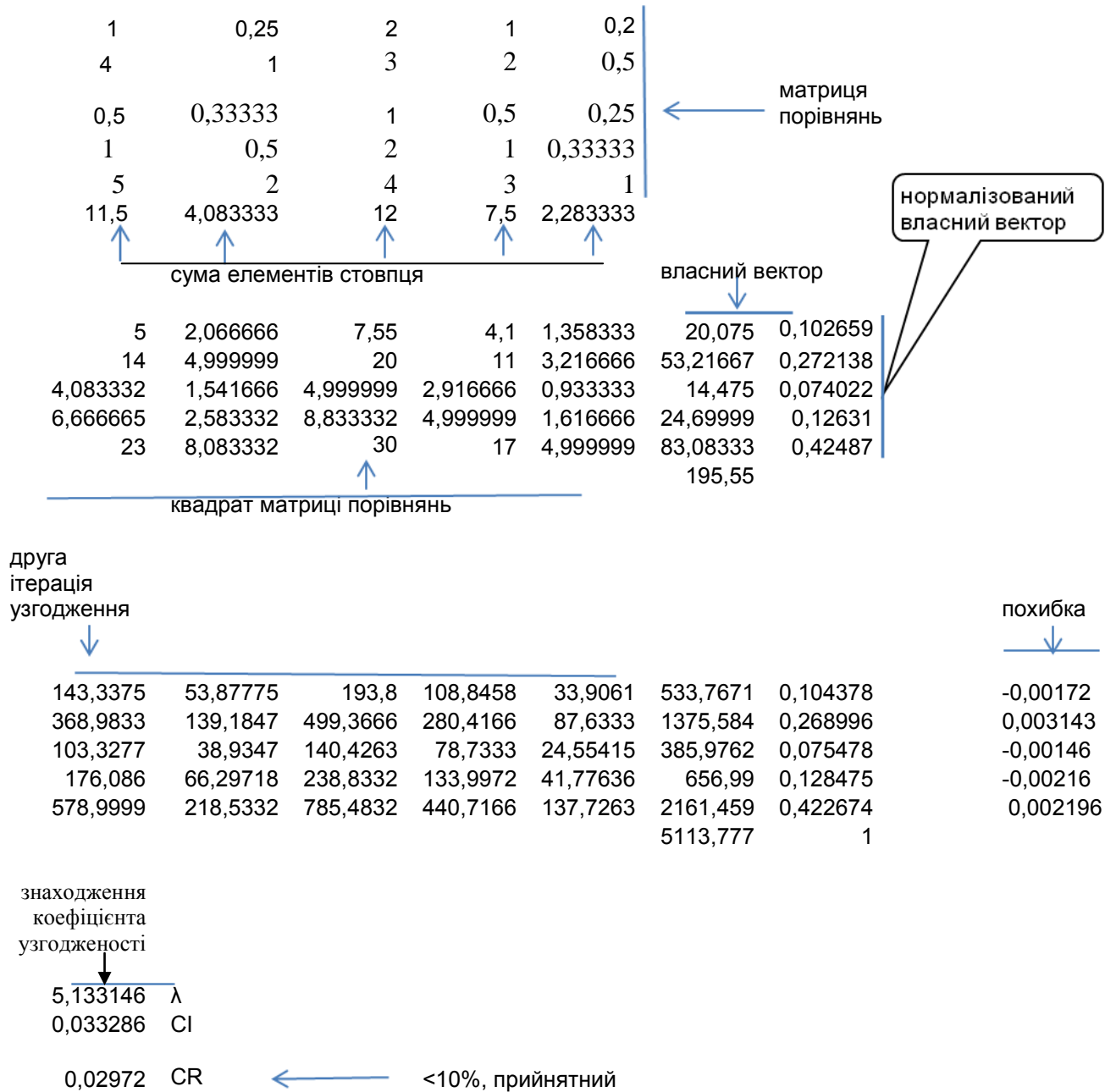
Джерело: складено автором

Розрахунок ваги критеріїв та індексу узгодженості*

1	0,333333	2	5	3	1	0,2	$\lambda =$	7,424203
3	1	7	3	5	2	0,5	CI =	0,0707
0,5	0,142857	1	0,333333	0,5	0,2	0,111111	CR =	0,053561
0,2	0,333333	3	1	2	0,5	0,25		
0,333333	0,2	2	0,5	1	0,333333	0,2		<10%, прийнятн
1	0,5	5	2	3	1	0,333333		
5	2	9	4	5	3	1		
11,03333	4,509524	29	15,83333	19,5	8,033333	2,594444		
7	4,119048	34,13333	15,96667	22,66667	7,166667	2,972222	94,0246	0,134557
16,26667	7	53,5	31,83333	37	13,06667	4,794444	163,4611	0,233926
2,41746	0,985714	7	4,689683	5,036508	1,852381	0,643651	22,6254	0,032379
5,316667	2,311905	17,48333	7	10,51667	3,883333	1,606667	48,11857	0,068861
3,7	1,530159	11,03333	5,4	7	2,65	1,025	32,33849	0,046279
9,066667	3,980952	30,5	15	19,66667	7	2,772222	87,98651	0,125916
25,96667	10,78571	79	50,5	56,5	20,46667	7	250,219	0,358083
↑								
квадрат	матриці	порівнянь					698,7737	
509,4317	223,4971	1680,864	894,7281	1118,442	400,2855	152,0836	4979,332	0,129738
906,1815	402,6797	3046,316	1594,209	2018,809	718,4092	275,1999	8961,804	0,233502
126,9557	56,62286	429,1585	223,1201	283,8946	100,8702	38,75468	1259,377	0,032813
270,1459	120,3804	911,3313	485,653	608,4888	215,8164	82,17815	2693,994	0,070193
182,7157	81,62758	618,8335	326,6421	411,8712	145,997	55,80749	1823,495	0,047512
489,9247	217,8157	1647,701	870,724	1096,134	389,598	148,7354	4860,633	0,126645
1393,066	620,5113	4699,89	2447,531	3110,136	1105,733	424,5259	13801,39	0,359598
	↑							
	друга	ітерація	знаходження				38380,03	

* Джерело: розраховано автором

Розрахунок матриці узгодження за критерієм «якість послуг»,
знаходження коефіцієнта узгодженості



Джерело: розраховано автором

Розрахунок матриці узгодження за критерієм «екологія», знаходження коефіцієнта узгодженості

коєфіцієнта узгодженості							
1	0,2	2	1	0,333333			
5	1	4	3	2	← матриця порівнянь		
0,5	0,25	1	0,5	0,333333			
1	0,333333	2	1	0,5			
4	0,5	3	2	1			
11,5	2,283333	12	7,5	4,166666			
сума елементів стовпця					власний вектор		
5,333332	1,4	7,799999	4,266666	2,233332	21,03333	0,106561	↓ нормалізований власний вектор
23	4,999999	30	17	8,499997	83,5	0,423035	
4,083332	0,933333	4,999999	2,916666	1,583333	14,51666	0,073546	
6,666665	1,616666	8,833332	4,999999	2,666665	24,78333	0,125559	
14	3,216666	20	11	5,333331	53,55	0,2713	
					197,3833		
квадрат матриці порівнянь друга ітерація знаходження							
152,2015	35,82831	204,9555	115,2055	59,44995	567,6447	0,107996	похибка
592,4998	140,0249	799,5665	449,1332	232,0332	2213,258	0,42108	↓
105,2722	24,85832	142,2805	79,87219	41,19163	393,4748	0,07486	-0,00144
179,4749	42,3222	242,1666	136,0249	70,17216	670,1608	0,1275	0,001955
378,3166	89,28885	509,5332	286,4166	148,0527	1411,608	0,268563	-0,00131
знаходження коефіцієнта узгодженості					5256,146	1	-0,00194
							0,002736
					↓		
5,17701	λ						
0,044253	CI						
0,039511	CR	←				<10%, прийнятний	

Джерело: розраховано автором

Розрахунок матриці узгодження за критерієм «високий рівень з/п»,
знаходження коефіцієнта узгодженості

1	0,25	2	1	0,2		
4	1	3	2	0,5		
0,5	0,333333	1	0,5	0,2		
1	0,5	2	1	0,333333		
5	2	5	3	1		
11,5	4,083333	13	7,5	2,233333		
		сума елементів стовпця				
5	2,066666	7,75	4,1	1,258333	20,175	0,101399
14	4,999999	20,5	11	3,066666	53,56667	0,269224
3,833332	1,441666	4,999999	2,766666	0,833333	13,875	0,069735
6,666665	2,583332	9,166665	4,999999	1,516666	24,93333	0,125314
23,5	8,416665	32	17,5	4,999999	86,41666	0,434327
		квадрат матриці порівнянь			198,9667	

← матриця порівнянь

↑ нормаєований власний вектор

↓ власний вектор

друга ітерація знаходження

140,5458	53,0222	197,7166	107,198	31,5976	530,072	0,10265	-0,00129
363,9833	137,7152	512,466	277,783	82,0497	1373,98	0,26616	0,003059
96,5444	36,49998	136,292	73,8247	21,7745	364,937	0,07064	-0,00096
173,6138	65,59162	244,829	132,657	39,1164	655,797	0,12709	-0,00172
592,1665	224,0749	835,082	452,466	133,592	2237,31	0,43347	0,00091
знаходження коефіцієнта узгодженості					5162,11	1	

↓ похибка

5,107491 λ
0,026873 CI

0,023994 CR ← <10%, прийнятний

Джерело: розраховано автором

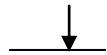
Додаток В.9

Розрахунок вектора, який містить нормалізовані ваги для кожного з розглянутих МГЛК. Визначення оптимального вектора нормалізованої ваги

0,116239	0,104378	0,116961	0,108318	0,107996	0,102685	0,112867
0,272922	0,268996	0,414865	0,472663	0,42108	0,266166	0,294451
0,066916	0,075478	0,077202	0,065014	0,07486	0,070694	0,065837
0,157148	0,128475	0,132273	0,116088	0,1275	0,127039	0,144244
0,386776	0,422674	0,258698	0,237917	0,268563	0,433417	0,382601

↑↑↑↑↑↑↑
нормалізовані власні вектори матриць порівнянь МГЛК

власний
вектор X
матриці
порівнянь
критеріїв



0,129738
0,233502
0,032813
0,070193
0,047512
0,126645
0,359598

вектор нормалізованої ваги кожного МГЛК



0,109616
0,304609
0,069587
0,136893
0,379296

← оптимальний вектор нормалізованої ваги

Джерело: розраховано автором

**Міжнародний транспортний коридор Гданськ-Одеса
(Балтійське море—Чорне море) (Ягодин-Одеса)**



Маршрут: Трієст - Любляна - Будапешт - Братислава - Ужгород – Львів

Країни учасниці: Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна

Протяжність - 1595 км., в тому числі по Україні:

- залізничний - 266 км.

- автодорожний - 338,7 км.(в тому числі відгалуження 47,2 км)

Джерело: складено автором за матеріалами [165].

Пан-європейський транспортний коридор №9



Проходження: Гельсінкі - Санкт-Петербург - Вітебськ – Київ (Москва) -
 Одеса (Кишинів) - Пловдив - Бухарест - Александрополіс (з 4-ма відгал.)
 (Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція)
 Протяжність основного ходу: 3400 км., в тому числі по Україні:
 - залізничний: 1496 км.
 - автодорожний: 996,1 км.(в т.ч. відгалуження -152,4 та 242,4км) [165].

Транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (TRASECA)



У травні 1993 року в Брюсселі на міжнародній конференції під керівництвом ЄС Грузія, Вірменія, Азербайджан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменістан, Казахстан і Узбекистан домовилися забезпечити виконання програми ЄС, спрямованої на розвиток транспортного коридору з Західної Європи через Чорне море, Кавказ, Каспійське море в Центральну Азію.

У 1996 році на конференції в Афінах до програми TRASECA було включено Україну. До 2002 року маршрут TRASECA в Україні закінчувався в порту Іллічівськ. За пропозицією Міністерства транспорту України в кінці 2001 року, було прийнято рішення щодо продовження TRASECA сухопутною територією України від Іллічівська до прикордонного з Польщею пункту Ягодин (з перспективою виходу до Балтійського моря) [165].

Пан-європейський транспортний коридор №5



Маршрут: Трієст - Любляна - Будапешт - Братислава - Ужгород – Львів

Країни учасниці: Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна

Протяжність - 1595 км., у тому числі по Україні:

- залізничний - 266 км.

- автодорожний - 338,7 км.(в тому числі відгалуження 47,2 км) [165].

Додаток В.14

**Пан-європейський транспортний коридор №7
Дунайський (водний)**



Країни учасниці: Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна

Протяжність: 1600 км, у тому числі по Україні – 70 км [165].

Пан-європейський транспортний коридор №3

Маршрут: Берлін – Вроцлав – Львів – Київ

Джерело: складено автором за матеріалами [165]