

ОДЕСЬКА НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ХАРЧОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ

Дорошкевич Дарія Вячеславівна

УДК 338.47(045):656(477)

**МЕХАНІЗМИ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИМ
ПРОЦЕСОМ У РЕГІОНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ
СИСТЕМАХ: ТЕОРІЯ, МЕТОДОЛОГІЯ, ПРАКТИКА**

08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня

доктора економічних наук

Одеса-2015

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в ПВНЗ «Міжнародний університет бізнесу і права» (м. Херсон) Міністерства освіти і науки України.

Науковий консультант: доктор економічних наук, професор
Топіха Валерій Іванович,
Одеська національна академія харчових технологій,
директор Центру економічних досліджень.

Офіційні опоненти доктор економічних наук, професор
Пила Василь Іванович,
Хмельницький університет управління та права,
завідувач кафедри державного управління та
місцевого самоврядування;

доктор економічних наук
Войт Сергій Миколайович,
Державне підприємство "Виробниче об'єднання
Південний машинобудівний завод ім. О.М.
Макарова"; генеральний директор;

доктор економічних наук, професор
Пашко Павло Володимирович,
Національний університет Податкової служби
України, в.о. ректора.

Захист відбудеться «26» березня 2015 року о 10-00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 41.088.05. в Одеській національній академії харчових технологій за адресою: 65039, м. Одеса, вул. Канатна, 112, конференц-зала.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Одеської національної академії харчових технологій за адресою: 65039, м. Одеса, вул. Канатна, 112.

Автореферат розісланий «26» лютого 2015 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

Богатов А.Г.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Перехід світових економік до моделі постіндустріального розвитку обумовив прискорений розвиток сервісних видів економічної діяльності, зокрема – транспорту. Транспортна галузь для регіонів України є однією із пріоритетних, що володіє потенціалом прискореного економічного росту. Це обумовлено тим, що транспортна система стає центром світового економічного розвитку, торгівлі, взаємодія з яким забезпечує ріст економіки.

У світовій практиці транспортно-логістичної діяльності спостерігається перехід від транспортних комплексів до транспортно-логістичних кластерів, що забезпечують найбільшу конкурентоспроможність транспортно-логістичного бізнесу й економіки регіону.

У державних програмах і регіональних стратегіях соціально-економічного розвитку, як пріоритетна мета передбачається використання потенціалу регіонів для забезпечення зовнішньоторговельного вантажообігу й інтеграції у ринки Європи й Азії за рахунок інтенсивного розвитку транспортно-логістичної системи. Для України, що у даний момент має незадіяний потенціал надання транспортно-логістичних послуг, найбільший інтерес представляють транспортно-логістичні інтегровані формування і породжуючі їх координаційні структури - транспортно-логістичні центри.

Для реалізації великомасштабних інвестиційних проектів розвитку транспортної інфраструктури необхідне широке застосування практики державно-приватного партнерства, перехід від транспортних комплексів до транспортно-логістичних кластерів, що забезпечують найбільшу конкурентоспроможність транспортно-логістичного бізнесу й економіки регіону.

Проблемам інвестиційного забезпечення розвитку регіональних транспортно-логістичних систем присвячені наукові праці відомих вчених-економістів, серед яких: І.О. Бланк, В.М. Бобровник, С.М. Войт, В.А. Гоберман, М.П. Гордон, С.Г. Гриценко, В.В. Демиденко, О.С. Ігнатенко, К.Е. Фесенко, П.Г. Кальченко, І.Г. Клімова, Є.В. Крикавський, А.А. Кизим, Т.В. Косарева, Р.Р. Ларіна, Т.В. Майорова, О.В. Нікоаленко, М.А. Окландер, П.В. Пашко, В.І. Пила, І.Ф. Рогач, І.Г. Смирнов, В.І. Топіха та ін.

Проте, ряд проблем залишаються не повною мірою вирішеними. Існуючі методи організації інвестиційної діяльності не завжди дозволяють забезпечити високий результат від інтеграційних ініціатив у транспортно-логістичних системах. Не одержали достатньої теоретизації особливості формування транспортно-логістичних центрів, що утруднює застосування економічних механізмів і розробку стратегій їх розвитку, не дозволяє оцінити соціально-економічні ефекти від їх формування.

Важливість і значимість цих питань зумовили вибір теми, постановку мети і завдань дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана у межах комплексної науково-дослідної роботи Міжнародного університету бізнесу і права за темою «Відтворення та

підвищення ефективності використання виробничо-ресурсного потенціалу господарського комплексу регіону» (номер державної реєстрації 0111U008418). Внесок автора полягає у розробці й обґрунтуванні теоретико-методологічних засад та практичних рекомендацій з формування та функціонування механізмів управління інвестиційним процесом у регіональних транспортно-логістичних системах.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є розробка теоретико-методологічних засад та практичних рекомендацій з формування та функціонування механізмів управління інвестиційним процесом у регіональних транспортно-логістичних системах, спрямованих на підвищення ефективності господарського комплексу регіону і прогресивний розвиток територій.

Реалізація мети дисертаційної роботи обумовила наступні завдання дослідження:

- дослідити теоретичні аспекти теми та дати визначення змісту понять «транспортно-логістична інфраструктура регіону» та «регіональний транспортно-логістичний комплекс»;
- запропонувати комплексний підхід до розвитку транспортно-логістичної інфраструктури регіону;
- обґрунтувати механізм розширення регіональної економічної системи за рахунок впливу на неї мультиплікативних та акселеративних ефектів;
- розробити організаційно-економічний механізм управління розвитком транспортно-логістичної інфраструктури регіону;
- удосконалити методологічні положення формування єдиного інформаційного простору регіону із застосуванням інтегрованих інформаційно-логістичних технологій;
- обґрунтувати методичні засади оцінки інвестиційної привабливості регіонального транспортно-логістичного комплексу;
- запропонувати методичні засади поетапного формування регіональної транспортно-логістичної системи;
- розробити методичний апарат для оцінки інвестиційної привабливості регіону і модель впливу реалізації транспортного проекту на інвестиційну привабливість регіону;
- обґрунтувати модель проєкції інвестиційних процесів у регіональну економіку;
- розробити модель по зміцненню позицій регіонів на світовому ринку транспортно-логістичних послуг;
- розвинути класифікацію транспортно-логістичних кластерів за рахунок введення нової класифікаційної ознаки;
- обґрунтувати концепцію формування регіонального транспортно-логістичного кластеру.

Об'єктом дослідження є інвестиційні процеси у регіональних транспортно-логістичних системах.

Предметом дослідження є сукупність теоретико-методологічних, методичних і практичних засад формування та функціонування механізмів

управління інвестиційним процесом у регіональних транспортно-логістичних системах.

Методи дослідження. Теоретичну і методологічну основу дисертаційної роботи становлять сучасні теорії й концепції управління, результати фундаментальних досліджень вітчизняних і закордонних вчених з теоретичних і практичних проблем управління інвестиційними процесами у регіональних транспортно-логістичних системах.

В процесі дослідження використовувались такі методи економічних досліджень, як: абстрактно-логічний – для опрацювання понятійно-категоріального апарату транспортної логістики, інвестиційного та регіонального менеджменту, теоретичних узагальнень, формування висновків; системно-функціональний – для дослідження стану транспортно-логістичної діяльності в регіонах України; монографічний – для вивчення стану транспортно-логістичних комплексів регіонів; графічний – для надання наочності даним, отриманим в результаті аналізу; статистико-економічний метод, зокрема порівняння – для зіставлення фактичних даних з даними за попередні роки; економіко-математичні методи – для встановлення залежностей транспортно-логістичних, економічних та виробничих чинників діяльності регіональних економічних систем; метод експертних оцінок – для обґрунтування забезпеченості регіонів транспортно-логістичними послугами, розробки рекомендацій щодо розподілу управлінських дій в системі інвестування транспортно-логістичної інфраструктури.

Інформаційну базу дослідження становили законодавчі та нормативні акти України, що регламентують інвестиційну діяльність та функціонування регіональних транспортно-логістичних систем, офіційні дані Державної служби статистики України, Міністерства економіки та торгівлі України, Міністерства інфраструктури України, наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених, дані статистичної звітності транспортних компаній, матеріали вітчизняних і міжнародних науково-практичних конференцій, власні розрахунки та спостереження.

Наукова новизна одержаних результатів дисертаційного дослідження полягає у обґрунтуванні теоретико-методологічних засад та розробці практичних рекомендацій з формування та функціонування механізмів управління інвестиційним процесом у регіональних транспортно-логістичних системах. Найбільш важливі наукові результати, отримані у процесі дослідження, та їх наукова новизна полягають у наступному:

вперше:

- запропоновано комплексний підхід до розвитку транспортно-логістичної інфраструктури регіону, суть якого полягає в ефективній взаємодії елементів регіонального транспортно-логістичного кластеру та формуванні раціональної системи взаємовідносин за схемою «територія регіону – транспортно-логістична система – господарський комплекс» на основі запровадження єдиної інформаційно-комунікаційної системи управління, що дозволяє стратегічно розвивати інфраструктурні об'єкти регіону з урахуванням перспектив розміщення продуктивних сил та створити регіональний

транспортно-логістичний центр зі спеціалізацією на наданні транспортно-складських послуг;

- обґрунтовано механізм розширення регіональної економічної системи (РЕС) за рахунок впливу на неї мультиплікативних та акселеративних ефектів на основі застосування інвестиційного коефіцієнту розширення, розробленого автором на базі матричного мультиплікатора, який дозволяє прогнозувати, який з видів можливих інвестицій призведуть до найбільшого ефекту розширення РЕС;

- розроблено організаційно-економічний механізм управління розвитком транспортно-логістичної інфраструктури регіону, орієнтований на підвищення ефективності взаємодії представників державної, регіональної та муніципальної влади, бізнес-структур і суспільства, за рахунок отримання синергетичного ефекту від їх діяльності на основі принципів підприємництва, стимулювання та регулювання облікової, митної та податкової діяльності для досягнення системних соціально-економічних ефектів;

удосконалено:

- методологічні положення формування єдиного інформаційного простору (ЄІП) регіону при застосуванні інтегрованих інформаційно-логістичних технологій за рахунок систематизації принципів реалізації ЄІП, узагальнення основ взаємодії функціональних модулів та застосування оцінювання достовірності інформації транспортно-логістичного підприємства при його включенні в ЄІП, що дозволяє збільшити економічну ефективність впровадження даного інформаційного рішення;

- методичні засади оцінки інвестиційної привабливості регіонального транспортно-логістичного комплексу на основі впровадження інформаційних потоків та методів економіко-математичного моделювання в єдину інформаційно-аналітичну систему, що дозволяє дати обґрунтовану внутрішньо-синхронізовану комплексно-рейтингову оцінку мезоекономічних умов розвитку і виявити граничні значення інтегральної оцінки транспортно-логістичного комплексу регіону;

- методичні засади поетапного формування регіональної транспортно-логістичної системи на основі принципів цілеспрямованості, функціональності, процесності та комплексності з урахуванням системного ефекту, що задають властивості даним утворенням та дозволяють диверсифікувати методи організації логістики для покращення якісних характеристик структури транспортно-логістичної системи;

- методичний апарат для оцінки інвестиційної привабливості регіону, на основі якого сформована модель впливу реалізації транспортного проекту на інвестиційну привабливість регіону, а саме в апараті застосовані: експертно-статистичний рейтинговий підхід для розрахунку інтегральних показників інвестиційного клімату; системний підхід для візуалізації економіко-географічних переваг регіону; сценарний аналіз для оцінки впливу інвестиційного проекту на регіональну економіку;

дістали подальший розвиток:

- теоретичні засади регіонального менеджменту і транспортної логістики у частині уточнення змісту понять «транспортно-логістична інфраструктура

регіону» та «регіональний транспортно-логістичний комплекс», які, на відміну від існуючих визначень, засновані на синтезі територіального й галузевого підходів, що враховує інтереси розвитку господарського комплексу і території регіону;

- модель проєкції інвестиційних процесів у регіональну економіку на базі системи національних рахунків при застосуванні макроекономічного та системного підходів з урахуванням інституціональних альтернатив, що забезпечує знаходження балансової рівноваги між виробництвом, капіталом та формуванням доходу підприємств регіональної економічної системи та спричиняють ефективний розподіл інвестицій між галузями виробничої підсистеми та інституціональними секторами;

- чотирьохрівнева модель по зміцненню позицій регіонів на світовому ринку транспортно-логістичних послуг, яка забезпечує високий рівень комерціалізації в умовах ринкової економіки завдяки виділенню сфер впливу різних інституціональних формувань на транспортно-логістичну галузь з декомпозицією дій на різні економічні рівні;

- класифікація транспортно-логістичних кластерів за рахунок введення нової класифікаційної ознаки, яка передбачає розмежування видів транспортно-логістичних кластерів в залежності від рівня їх інформатизації та інвестиційної привабливості, що дозволяє сформулювати особливості організації, контролю та планування, зокрема стратегічного, даним утворенням та прогнозувати інвестиційну привабливість транспортно-логістичного комплексу;

- концепція формування транспортно-логістичного кластеру (ТЛК) за рахунок розширення етапів формування ТЛК шляхом додавання етапів, оснований на застосуванні процесного й інноваційного методологічних підходів та методики ВРІ (Business Process Improvement), що дозволяє в логічній послідовності представити порядок реалізації взаємозалежних процедур й мінімізувати організаційні проблеми формування ТЛК.

Практичне значення одержаних результатів дослідження полягає у можливості використання теоретико-методологічних, методичних і практичних розробок і пропозицій органами влади різних рівнів при розробці галузевих і регіональних стратегічних програмних документів, у діяльності транспортно-логістичних компаній при формуванні стратегій їх діяльності.

Результати дисертаційного дослідження, висновки і рекомендації, що містяться у роботі, схвалені та використовуються у практичній діяльності Миколаївської обласної державної адміністрації (довідка №351/06/08-29/14 від 16.10.2014 р.); Департаменту агропромислового розвитку Черкаської обласної державної адміністрації (довідка № 11-25/150 від 15.04.2014 р.); Департаменту агропромислового розвитку Одеської обласної державної адміністрації (довідка №01-40/2014 від 26.11.2014 р.); в навчальному процесі Міжнародного університету бізнесу і права (довідка №907 від 10.12.2014 р.) та Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського (довідка №241/1-14 від 10.09.2014 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є результатом власного наукового дослідження автора. Наукові результати, висновки і рекомендації, що виносяться на захист, отримані автором особисто. З наукових

праць, опублікованих у співавторстві, у дисертаційній роботі використані лише власні ідеї та розробки автора.

Апробація результатів дисертації. Основні положення та результати дослідження доповідалися і обговорювалися на конференціях, семінарах, нарадах, серед яких найбільш важливими були: I Міжнародна науково-практична конференція «Сучасний менеджмент: проблеми теорії та практики» (Київ, 2011 р.); VIII Міжнародна науково-практична конференція «Управління сучасним підприємством» (Київ, 2012 р.); II Міжнародна науково-практична конференція «Формування ефективних механізмів господарювання в умовах сучасної економіки: теорія і практика» (Запоріжжя, 2012 р.); II заочна сателітна конференція "Современный менеджмент: проблемы, исследования, перспективы" (Минск, 2012 г.); Міжнародна науково-практична конференція «Підвищення конкурентоспроможності сільськогосподарської продукції на внутрішньому та зовнішньому ринках» (Одеса, 2013 р.); II Всеукраїнська науково-практична Інтернет-конференція викладачів, молодих учених та студентів «Актуальні аспекти розвитку підприємств аграрної сфери: облік, аудит та фінансування» (Херсон, 2013 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Економічні та управлінські аспекти розвитку підприємств харчової промисловості» (Одеса, 2013 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Соціально-економічний розвиток України та її регіонів: проблеми науки та практики» (Харків, 2013 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Перспективи розвитку ринкової економіки на засадах конкурентоспроможності, інноваційності та сталості» (Дніпропетровськ, 2014 р.); Наукові конференції професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету (Київ, 2010-2014 р.).

Публікації. За результатами виконаного дисертаційного дослідження опубліковано 35 наукових праць, із них 1 одноосібно монографія, 27 статей у фахових виданнях. Загальний обсяг публікацій становить 36,7 у.д.а., з них особисто автору належать 35,8 у.д.а.

Обсяг і структура роботи. Дисертаційна робота складається з вступу, п'яти розділів, висновків, списку використаних джерел (294 найменування) на 23 сторінках. Робота містить 32 таблиці і 66 рисунків. Загальний обсяг дисертації становить 363 сторінки комп'ютерного тексту, основна частина викладена на 334 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У першому розділі «Теоретичні засади стратегічного управління інвестиційним процесом у регіональних транспортно-логістичних системах» досліджено місце категорії «інвестиційний процес» в економічній науці, вплив інвестиційного процесу на зростання регіональних економічних систем, сутність і місце транспортної логістики в системі ринкової інфраструктури, теоретичні засади розвитку форм організації транспортної логістики.

В результаті дослідження було з'ясовано, що для створення ефективної регіональної економіки потрібно здійснювати перехід від галузевого принципу

до регіонального, при якому зростає роль партнерств різних форм, в тому числі державно-приватного. Економічне зростання регіонів формується на основі максимізації внутрішнього потенціалу, формування конкурентних переваг, оптимізації ринкових механізмів, застосуванні інноваційних та інформаційних систем. Активізація діяльності в напрямку розвитку регіональних господарських комплексів, в тому числі транспортно-логістичних, є головною умовою для провадження ефективного управління соціально-економічним розвитком регіону та росту інвестиційного процесу.

Виявлено проблематику в сучасній системі управління транспортно-логістичною інфраструктурою регіону, яка полягає у неефективній інституціональній взаємодії, недостатньому обсязі інвестицій та необхідності у збільшенні кількості та якості послуг. Встановлено, що у світовому досвіді для прискорення зростання економіки регіонів використовуються методики на основі коефіцієнтів розширення. Дослідження показало, що макро- та мікроекономічний підходи до визначення інвестиційного процесу відрізняються суб'єктами та об'єктами інвестування, відносинами та ступенем їх взаємодії. При цьому макроекономічний підхід представлений неокласичним та кейнсіанським напрямками, в першому з яких акцентується увага на припущенні про досконалість ринку та конкуренції на ньому, що є нехарактерним для регіональної економіки України. Тому методологічною основою дисертації обрано макropідхід в рамках кейнсіанської школи, який враховує монополізацію ринку, адміністративне встановлення цін, довготривалий неврівноважений стан економіки, застосування моделей мультиплікативних та акселеративних процесів при розширенні економічних систем. Також прийняте визначення економічного росту, як виду поведінки макросистеми, що характеризується розширенням її масштабів і/або зростанням кількості її елементів, результатом якого є збільшення валового національного продукту, валового внутрішнього продукту та валового регіонального продукту.

Для формулювання поняття «регіональна економічна система» було застосовано системний підхід та макроекономічні моделі теорії економічного зростання, що дозволило виділити і описати інвестиційну підсистему. Вона включає суб'єкти інвестиційних відносин (інвестори й реципієнти інвестицій), об'єкти інвестиційних відносин (ресурси, основний і оборотний капітал) і самі відносини (зв'язки). На основі цього була удосконалена модель проєкції інвестиційних процесів у регіональну економіку за рахунок використання системи національних рахунків, що дозволило виокремити інституціональні альтернативи. При цьому одночасне застосування системного та макроекономічного підходів дозволило виокремити різні форми зв'язків як між суб'єктами, так і між суб'єктами та об'єктами інвестицій (рис. 1).

На основі цього зростання регіональної економічної системи треба розглядати як результат інвестиційного процесу. Інвестиційні відносини проєктуються через застосування макроекономічних агрегатів, що відображають формування та використання інвестиційних ресурсів.

Проведене дослідження показало визначальну роль транспортно-логістичних систем в організації переміщення товарів та продукції виробничого

призначення. Управління транспортно-логістичними операціями з використанням наукових методів та сучасних технологій, є необхідною умовою ефективної виробничої й комерційної діяльності.

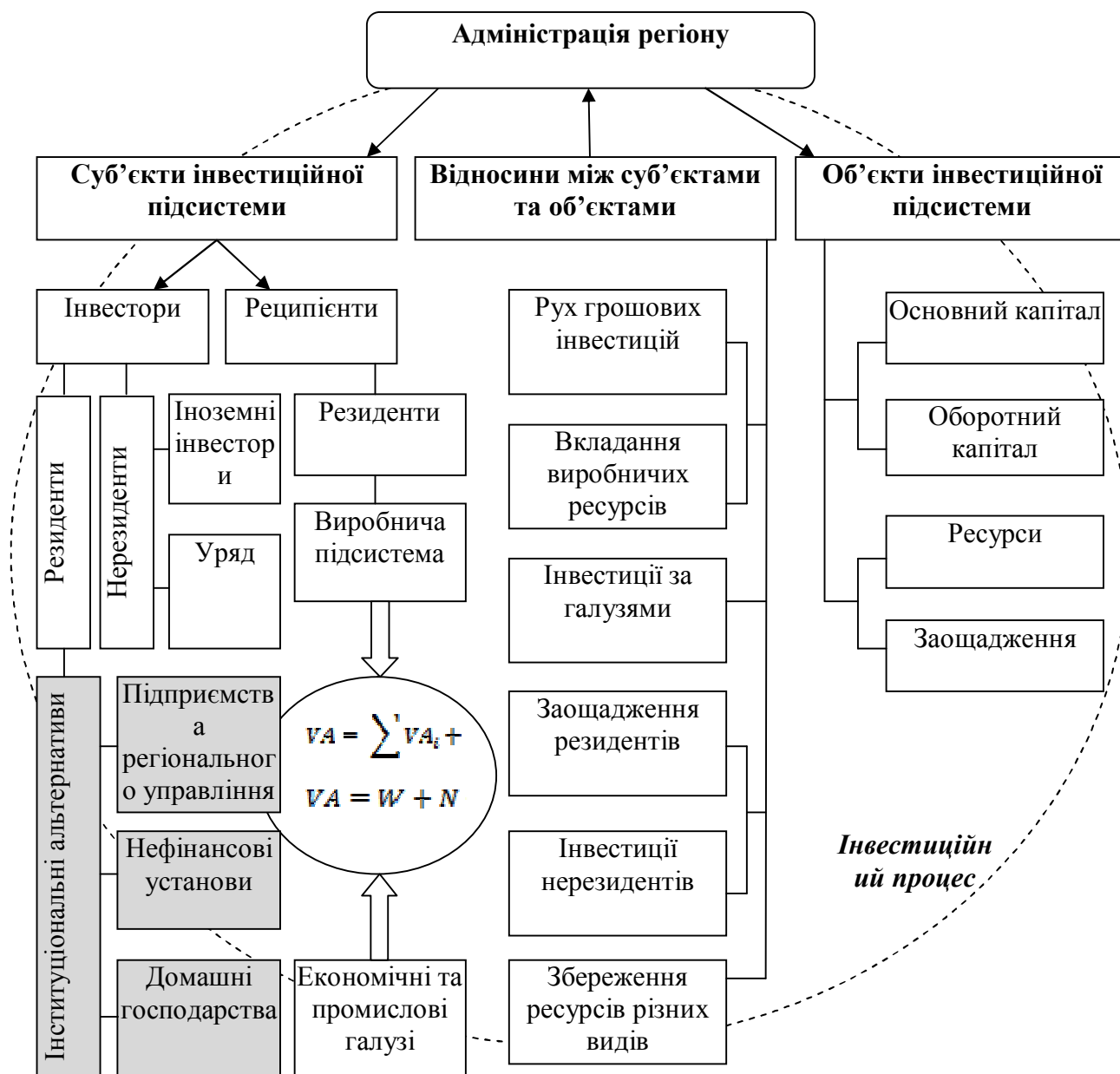


Рис. 1. Модель проєкції інвестиційних процесів у регіональну економіку

В результаті дослідження уточнено зміст поняття транспортно-логістичної інфраструктури регіону, що на відміну від існуючих визначень засновано на синтезі територіального й галузевого підходів, що враховує інтереси розвитку господарського комплексу і території регіону. Транспортно-логістична інфраструктура регіону являє собою систему доріг загального користування і спеціальних доріг регіону, спеціалізовані транспортно-логістичні центри, пришляхові організації ремонту й сервісу і єдину інформаційно-комунікаційну систему управління.

Регіональний транспортно-логістичний комплекс являє собою систему, сформовану на основі міжгалузевої взаємодії транспортних підприємств загального користування, установ, сервісних і інфраструктурних організацій, що мають у своїй структурі окремі транспортні підрозділи, об'єднаних технологічними й економічними зв'язками, що використовують різноманітні ресурси регіону для формування й реалізації транспортних послуг.

Дослідження кванторів, зокрема квантору спільності, дозволило визначити, що математичний вираз структури транспортно-логістичної системи, як суми сукупностей підсистем, ланок та елементів, дозволяють визначити вплив системного ефекту на формування регіональної економіки, внаслідок чого були удосконалені методичні засади поетапного формування регіональної транспортно-логістичної системи.

Виявлено, що важливим одиничним фактором формування функціонального транспортно-логістичного комплексу є систематизація методів організації логістики, що впливає на науковий інструментарій, який застосовується для структурної побудови даного виду систем. Також сформульовані основні принципи формування транспортно-логістичних систем (рис.2).

В роботі представлена порівняльна характеристика логістичних систем та логістичних мереж і встановлено ключові відмінності, які полягають у ступені автономії, методах управління, що застосовуються, мірі рівноправності взаємин. Проведена класифікація логістичних мереж, яка дозволила визначити рівень розвитку та адаптивності мереж до ринкових умов.

У *другому розділі* **«Методологічні засади управління інвестиційним процесом у регіональних транспортно-логістичних системах»** визначено вплив транспортної інфраструктури на підвищення інвестиційної привабливості регіону, обґрунтовано методи оцінки ефективності транспортно-логістичних операцій у регіональних ланцюгах постачання, розроблено моделі й інструментальні методи аналізу інвестиційної привабливості транспортно-логістичних компаній.

Інвестиції як складова частина фінансово-економічної системи, на основі якої будується весь відтворювальний процес, відіграє важливу роль в економіці регіону. Фактором, який впливає на стійкий регіональний розвиток, є затребуваність й актуальність проектів інвестування, які можуть викликати мультиплікативний ефект на змінити вектор розвитку регіональної економіки на розширене відтворення.

Трансформація економіки останніх років визначає необхідність більш інтенсивного збільшення транспортно-логістичної і експортно-виробничої ролі регіонів в здійсненні зовнішньоекономічних зв'язків та інтеграційних процесів України із Європейським Союзом. Це зробить масштабний позитивний вплив на економіку й соціальну сферу регіону та підвищить конкурентоспроможність місцевих виробників, що у свою чергу сприятливо позначиться на вирішенні більш загального завдання - збільшення демографічного потенціалу регіону й підвищення його геостратегічної стабільності.

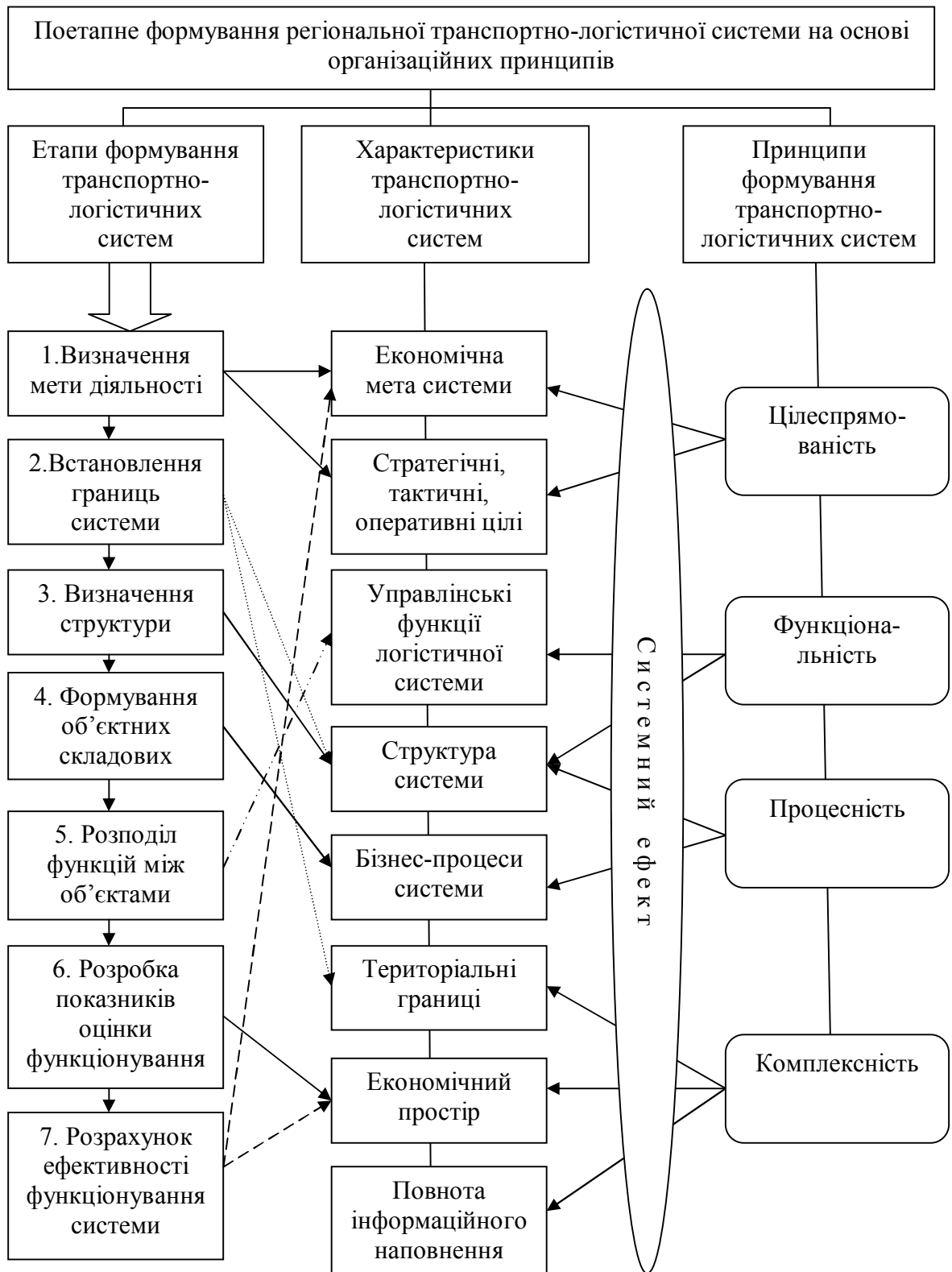


Рис. 2. Етапи формування транспортно-логістичної системи

В дисертаційній роботі досліджені особливості регіональної транспортно-логістичної інфраструктури, до яких відносяться: наявність доріг моногалузевого значення; відповідальність за будівництво та ремонт доріг лежить на регіональному та місцевому урядах; створення транспортно-логістичних центрів; наявність уніфікованих стандартів, які дозволяють

здійснювати оперативно взаємодію між елементами інфраструктури. Але проблематикою розвитку транспортно-логістичної інфраструктури є неефективна взаємодія між елементами транспортно-логістичного кластеру, підприємств, які працюють поза кластером, але співпрацюють з його складовими, державних регіональних установ та освітніми закладами. Для вирішення цієї задачі в роботі запропонований комплексний підхід розвитку транспортно-логістичної інфраструктури регіону (рис.3), особливістю якого є системне агрегування інформації та встановлення ефективних взаємозв'язків за схемою «територія регіону – транспортно-логістична система – господарський комплекс» в рамках єдиної інформаційно-комунікаційної системи управління, що дозволяє забезпечити потреби всіх елементів кластеру за принципами збалансованості та оперативності. Використання комплексного підходу забезпечить реалізацію соціально-економічних функцій, підвищить ефективність підприємств транспортно-логістичного кластеру та прискорить розвиток регіональної економіки.

Інвестиційна привабливість є похідною від інвестиційного клімату й відображає його властивість бути привабливим (зручним, відповідним інтересам) для потенційного інвестора. Інвестиційна активність безпосередньо відображає інвестиційну привабливість, що, у свою чергу, визначається інвестиційним кліматом території, який формується під впливом специфічних умов і факторів даної території. У свою чергу інвестиційна активність здатна поліпшити інвестиційний клімат, і тим самим підвищивши інвестиційну привабливість. При ідеальних умовах всі елементи інвестиційного процесу візуалізуються у вигляді в спіралі, що розкручується.

Більшість методик визначення інвестиційної привабливості зводяться до складання рейтингу, у рамках якого застосовуються різні підходи – статистичний, експертний й комбінований (експертно-статистичний) підходи. Оскільки експертний підхід є свідомо суб'єктивним, а статистичний не завжди відображає всі умови та фактори, які впливають на інвестиційну діяльність, для обґрунтування методичного апарату з оцінки інвестиційної привабливості регіону було використано експертно-статистичний підхід, в рамках якого були систематизовані різні фактори та індикатори (табл.1).

Для розрахунку інтегральних показників на прикладі Херсонської області був проведений порівняльний аналіз та визначений еталон для порівняння. Абсолютні показники було співвіднесено із чисельністю активного населення по роках. В результаті було отримано індекси по кожному суб'єкту та розрахована інтегральна оцінка інвестиційного клімату регіону в конкретному році при порівнянні з іншими суб'єктами.

Представлений методичний підхід дозволяє більш об'єктивно, з мінімальними витратами праці й часу виявити та оцінити масштаби й напрямки інвестиційних процесів на території регіонів, що порівнюються.

Аналізу факторів макро-, мезо- і мікрорівня показав, що ключову роль у формуванні інвестиційної привабливості транспортно-логістичних компаній відіграють фактори мезорівня, що структурно включають ресурсно-сировинний, логістичний і фінансово-економічний ринковий потенціал.

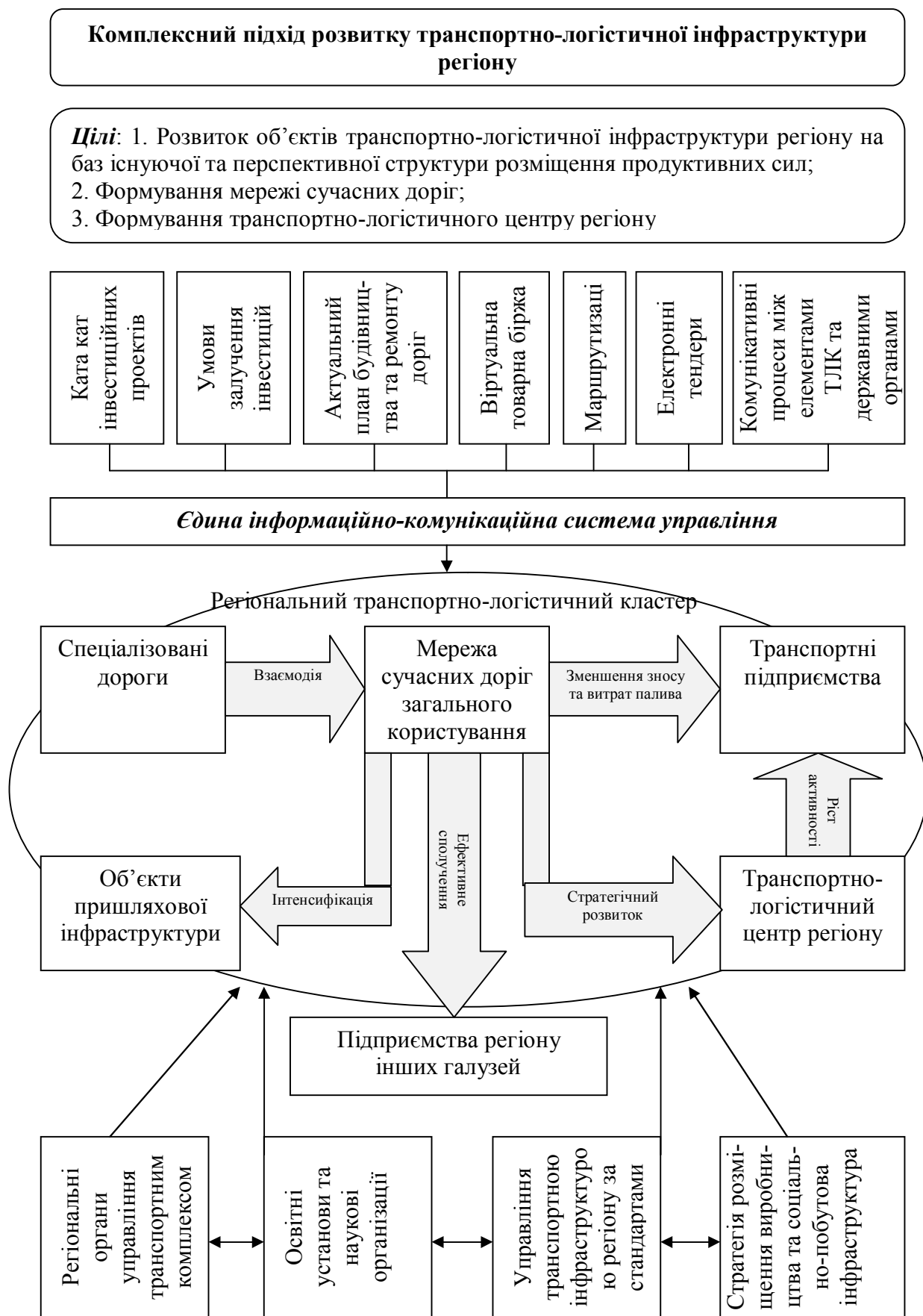


Рис. 3. Схема розвитку транспортно-логістичної інфраструктури регіону на основі розробленого комплексного підходу

**Показники привабливості інвестиційного клімату, згруповані за групами,
що відображають інвестиційний потенціал**

Найменування потенціалу	Показник
Виробничий	Обсяг промислової продукції; питома вага збиткових підприємств від загального числа організацій; ступінь зносу основних виробничих фондів; кількість малих підприємств; обсяг робіт і послуг, зроблений малими підприємствами; витрати на технологічні інновації; число організацій, що виконувала дослідження й розробки; персонал, зайнятий дослідженнями й розробками; щільність автомобільних шляхів із твердим покриттям; щільність залізниць загального користування.
Соціальний	Чисельність населення; коефіцієнт міграційного приросту; середньооблікова чисельність зайнятих у малому підприємстві; середньорічна чисельність зайнятих в економіці; чисельність випускників середніх спеціальних і вищих навчальних закладів; оборот роздрібною торгівлі; грошові доходи на душу населення; число зареєстрованих злочинів; число злочинів у сфері економіки; викиди забруднюючих речовин в атмосферу, від стаціонарних джерел.
Фінансовий	Кількість кредитних організацій і філій; сальдований фінансовий результат діяльності організацій (прибуток мінус збиток); перевищення кредиторської заборгованості над дебіторською; доходи консолідованих бюджетів регіонів
Інвестиційний	Інвестиції в основний капітал Іноземні інвестиції
Зовнішньо-економічний	Експорт та імпорт Чисельність економічно активного населення Валовий регіональний продукт

На основі узагальнення можливостей формалізації завдання інтегрального оцінювання інвестиційної привабливості транспортно-логістичних компаній і опису її елементів обґрунтований вибір системи методів економіко-математичного моделювання, що формують єдиний оціночний інструментарій.

Розроблено п'ятимодульну економіко-математичну модель (рис.4) і методичні засади інтеграції методів економіко-математичного моделювання в єдину інформаційно-аналітичну систему, яка дозволяє дати обґрунтовану й розуму внутрішньо-синхронізовану комплексно-рейтингову оцінку мезоекономічних умов переваги транспортно-логістичних компаній і виявити «точки росту» транспортного комплексу. Представлений інструментарій дозволяє сформулювати інвестиційний профіль транспортно-логістичних компаній, стимулює до прийняття економічно вірних рішень, які націлені на інтенсифікацію інвестиційного процесу та виділити пріоритетні напрямки провадження політики стійкого розвитку транспортно-логістичного сектора.

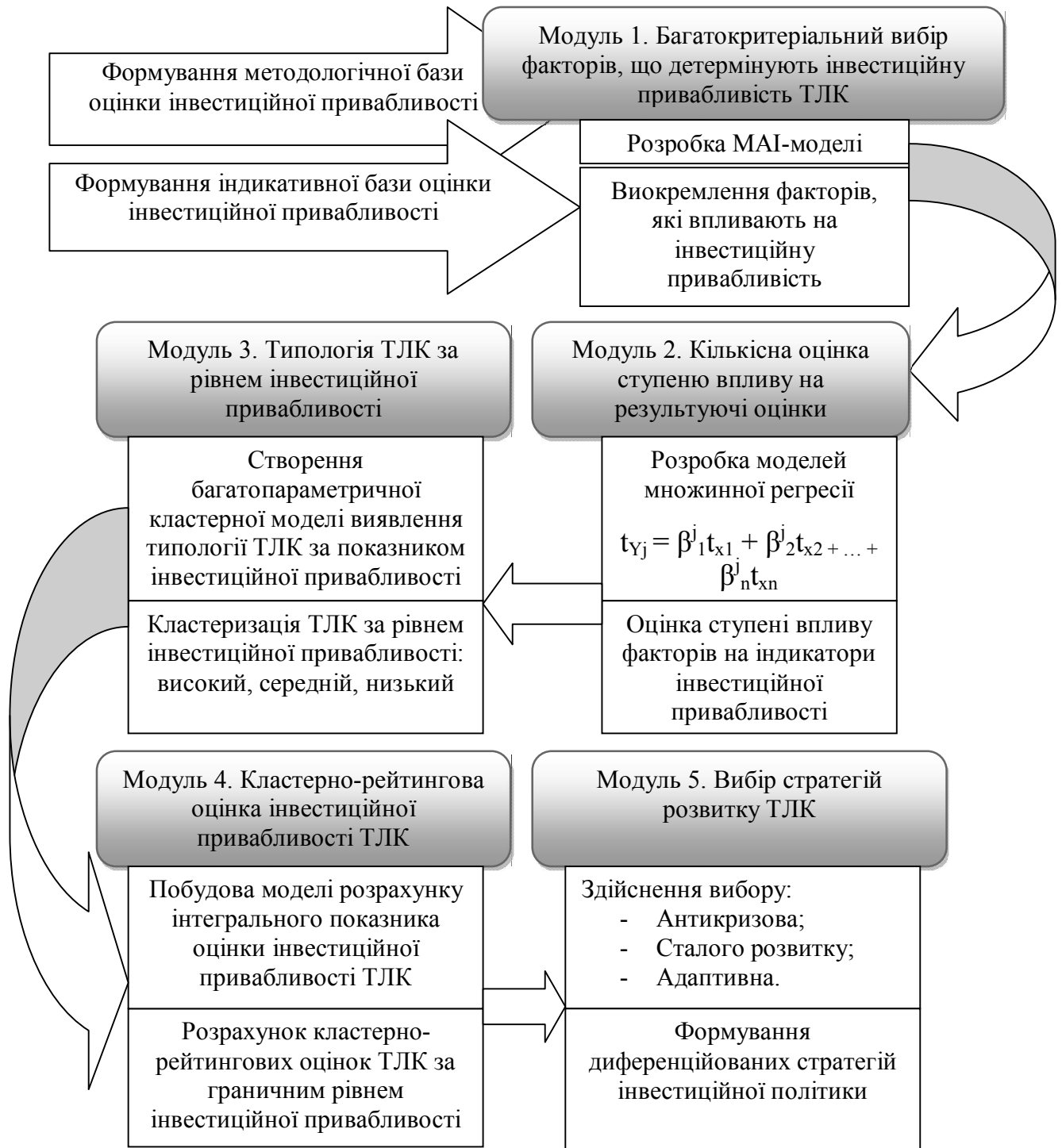


Рис. 4. Модель оцінки інвестиційної привабливості регіонального транспортно-логістичного комплексу

У третьому розділі «Концепція активізації інвестиційного процесу у регіональних транспортно-логістичних системах» обґрунтовано напрями підтримки інвестиційних процесів у логістичних системах регіонального рівня, удосконалено методи управління інвестиційним процесом у регіональних транспортно-логістичних системах, розроблено методи прогнозування інвестиційного процесу у регіональних економічних системах, обґрунтовано

концепцію єдиного інформаційного простору як базу розвитку логістичної взаємодії видів транспорту в регіоні.

В результаті дослідження обґрунтовано методичні засади управління інвестиційним процесом у регіональних економічних системах, що ґрунтуються на використанні коефіцієнтів розширення. Коефіцієнти розширення - це показники, що оцінюють мультиплікативні й акселеративні ефекти, які відображають зростання економічних систем. В залежності від ефектів, що виникають, інвестиції поділяються на автономні, тобто такі, які не залежать від зміни доходу в економічній системі, та індуковані, на які зміни доходу впливають.

В роботі запропоновано використовувати показник, який був названий регіональним інвестиційним коефіцієнтом розширення, що визначається як відношення приросту валового регіонального продукту до приросту інвестицій у розрізі суб'єктів інвестиційного процесу, що є спрощеним лінійним записом матричного мультиплікатора (рис.5). Особливість зазначеного коефіцієнту полягає в тому, що він характеризує швидкість росту РЕС та інтерпретує збільшення виробництва, як результату збільшення попиту на товари проміжного споживання, що використовуються у виробництві інвестиційних товарів. Його застосування дозволить виділити, які інвестиційні процеси (індуковані або автономні, ініціатива органів влади, резидентів або нерезидентів) викликають найбільше розширення РЕС. Прогнозні результати функціонування РЕС можуть бути скореговані шляхом зміни підприємств і галузей реципієнтів-одержувачів інвестиційних ресурсів, що більшою мірою дозволить орієнтувати систему на економічне зростання. Інвестування в розвиток виробництв, які дозволять привести в більшу збалансованість регіональну пропозицію та попит, а також подовжити технологічні ланцюги всередині системи, буде сприяти посиленню ефектів розширення, що визначають зростання РЕС. При управлінні процесом інвестування важливо визначити, інвестиції яких суб'єктів інвестиційного процесу у які галузі приводять до найбільшого приросту виробництва в РЕС у цілому.

Як інструмент, здатний оцінити вплив інвестиційного процесу на розширення РЕС, запропонована система тотожностей, що складається із двох частин - динамічної й статичної (рівноважної). У динамічній частині системи тотожностей використані два типи коефіцієнтів розширення - мультиплікатор автономних видатків і акселератор по галузях виробничої підсистеми. У ній розраховується зміна обсягу ВРП залежно від прогнозованих значень коефіцієнтів розширення. Статична частина описує взаємодію інвестиційної підсистеми РЕС із її інституціональною й виробничою підсистемою за допомогою макроекономічних тотожностей, заснованих на методиці системи національних рахунків.

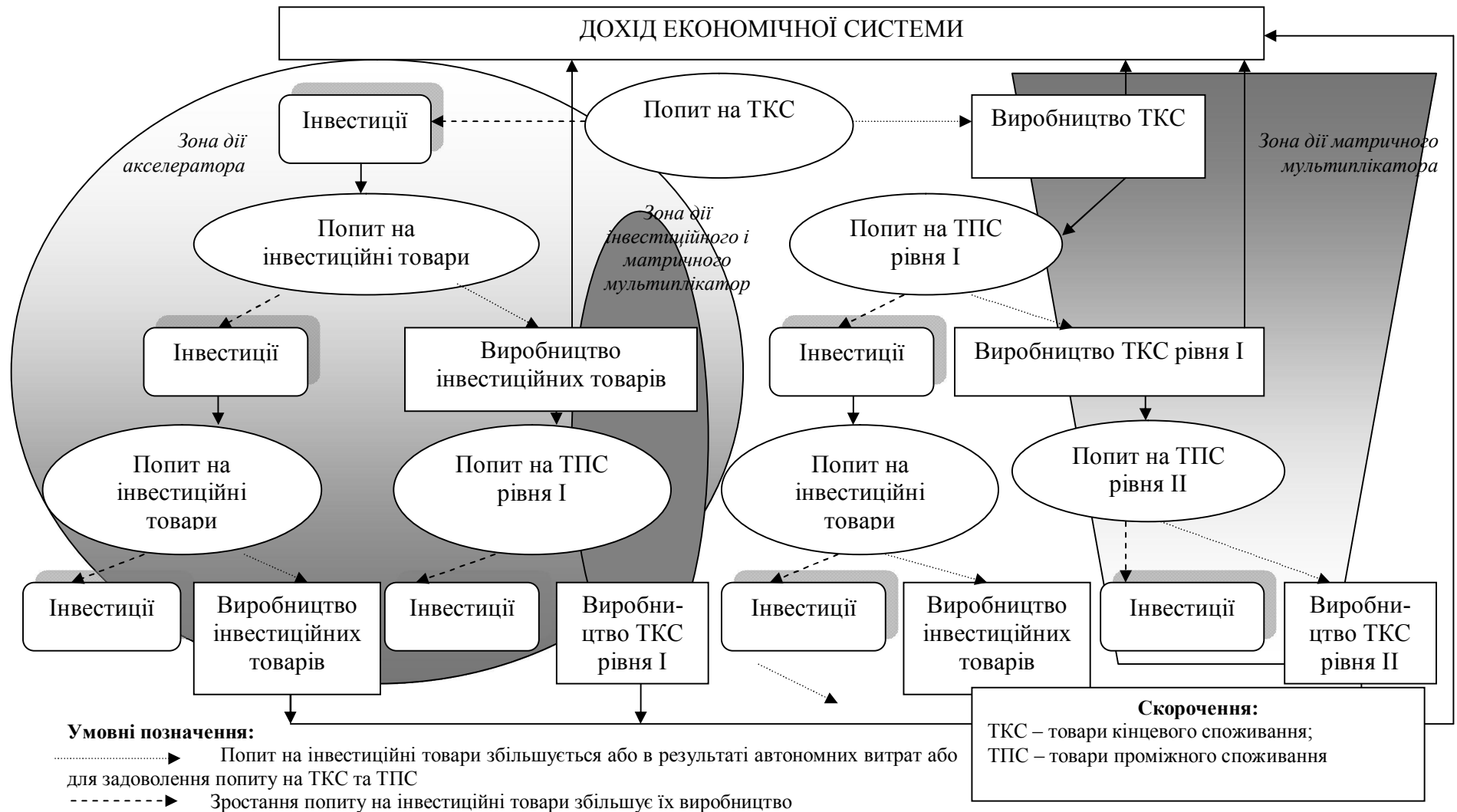


Рис. 5. Механізм розширення регіональної економічної системи

Особливістю запропонованої системи тотожностей є не тільки дезагрегація основних макроекономічних тотожностей у розрізі інституціональних секторів і галузей економіки, але й урахування багатоаспектних економічних відносин РЕС із органами влади, а також використання показників граничної схильності до споживання для прогнозної оцінки приросту значень макроекономічних агрегатів. Використання запропонованої системи тотожностей, що відображають вплив інвестиційної підсистеми на поведінку РЕС, дозволяє сформувати сценарії розвитку економіки регіону в короткостроковій перспективі.

Подальше дослідження було зосереджено на розвитку логістичної взаємодії регіональних видів транспорту, тому що представлений вище економіко-математичний механізм більш ефективно реалізується, базуючись на принципах інформатизації та інтеграції. Оскільки транспортна система регіону представляє сукупність географічно рознесених об'єктів, виникає необхідність у деталізації процедури створення єдиного інформаційного простору за рахунок систематизації принципів реалізації ЄІП, узагальнення основ взаємодії функціональних модулів та застосування оцінювання достовірності інформації транспортно-логістичного підприємства при його включенні в ЄІП. На сьогоднішній день на існує комплексних інформаційних рішень великого масштабу для транспортно-логістичних регіональних комплексів, а існуючі потребують уточнень, укрупнень та фокусу на особливостях транспортно-логістичної діяльності в сучасних українських реаліях. Задачею ЄІП є розвантаження мережних ресурсів за рахунок збільшення ергономічності та рівня інтелектуальності модулів ЄІП, пошуку консенсусних управлінських рішень між представниками транспортно-логістичних підприємств та їх контрагентами, введення актуального контенту, створення універсальної платформи. На основі цих факторів були систематизовані принципи реалізації ЄІП (табл.2).

Оскільки вихідна інформація з корпоративних систем, якими користуються суб'єкти ТЛК, не може змінюватись, а виключно в достовірному та надійному варіанті інтегруватися в ЄІП, виникає необхідність в обґрунтуванні принципів розробки ЄІП, які ґрунтуються на концепції реінженірингу бізнес-процесів, а саме:

- принцип оптимальності, який полягає у виокремленні оптимальних якостей корпоративних систем для їх ретрансляції в ЄІП;
- принцип адаптивності, який полягає в гнучкості системи в залежності від кон'юнктури ринку;
- принцип раціональності, основою якого є побудова оптимальних схем взаємозв'язків між учасниками ЄІП;
- принцип об'єднання, суть якого лежить у площині єдності однакових технологічних процедур в одну;
- принцип децентралізації, який полягає у самостійності ухвалення рішення учасником ЄІП для підвищення його відповідальності.

Систематизація принципів реалізації ЄІП

Принципи	Особливості реалізації
Достовірність інформації	Перевірка достовірності та цілісності даних, експертні оцінки, бази даних і бази знань
Актуальність та оновлення	Актуальність інформації в даний момент часу, швидкість оновлювання з заданим проміжком часу, новизна інформації, з фіксацією часу розміщення та дати, орієнтація інформації на бізнес-процеси підприємства
Планування та прогнозування	Застосування моделей і методів для одержання оптимальних рішень, формування профілів моделей для учасників
Консолідація інформації за різними показниками	Можливість групування інформації за видами, доходами, періодами, номенклатурою, вантажами, дорогами тощо; сприяння до прийняття збалансованих управлінських рішень
Швидкість та реакція	Прискорений обмін даними, сучасні оптоволоконні технології, застосування хмаринних технологій
Інституціональність	Застосування універсальних точок доступу й терміналів, ведення історії запитів користувачів
Надійність та безпека	Надійна беззупинна та безпомилкова робота системи; захищеність даних на стороні сервера із застосуванням firewall тощо, програмний захист

Для оцінки повноти інформації при включенні транспортно-логістичного підприємства у єдиний інформаційний простір був застосований експертний метод, який дозволив провести якісну оцінку критеріїв для включення підприємства в ЄІП.

На основі систематизації принципів, дослідженні методів організації ЄІП, схематизації взаємодії модулів в ЄІП, оцінки достовірності інформації при її інтеграції, застосуванні експертного методу для кластеризації підприємств було обґрунтовано концептуально-методичні положення і рекомендації з формування єдиного інформаційного простору (ЄІП) транспортно-логістичної системи на макро- та мезорівнях. Доведено, що створення єдиного інформаційного простору (ЄІП) транспортно-логістичної системи має інституціональні бар'єри, пов'язані із забезпеченням прозорості ринку й збереженням конкурентоспроможності підприємств, що перешкоджають одержанню синергетичного ефекту для економіки країни і регіонів. Використання інформаційних ресурсів загального доступу дозволяє забезпечувати конкурентоспроможну стратегію розвитку підприємств різних видів транспорту. Застосування ЄІП підприємствами - елементами транспортно-логістичної системи – підвищує оперативність управлінських рішень, збільшує їх ефективність і, як наслідок, якість. Водночас зберігається комерційна таємниця окремих підприємств, тому що ступінь доступу до

інформації з ЄП є лімітованим за рахунок модульної багаторівневої архітектури інформаційного рішення.

У четвертому розділі **«Формування механізмів та інструментів управління інвестиційним процесом у регіональних транспортно-логістичних системах»** визначено шляхи розвитку міжнародних та міжрегіональних логістичних систем в умовах глобалізації, досліджено інноваційні форми організації транспортно-логістичних послуг як фактор виходу економіки регіону на світовий ринок, розроблено механізми управління інвестиціями у розвиток системи транспортно-логістичного обслуговування регіону.

Аналіз сучасних літературних джерел за напрямком визначення ролі та значення транспортної логістики в умовах глобалізації показав, що існує гостра необхідність в оптимізації бізнес-процесів, що буде сприяти підвищенню ефективності господарської діяльності. Це пов'язано з тим, що специфічні транспортно-логістичні процеси в умовах розширення ринків, збільшенні закордонних перевезень та агресивним періодом індустріалізації, вимагають чіткої стандартизації, інформатизації та інтеграції. Представлені висновки співпадають з тенденціями розвитку світової транспортно-логістичної інфраструктури, а саме: науково-технічним прогресом та інноваціями, як технічними, так й інформаційними. В результаті у світі існує стала ситуація, коли ринок поділений між найбільшими логістичними компаніями, які надають клієнтам повний спектр транспортно-логістичних, складських послуг та послуг з підтримки управлінських логістичних рішень. Це призвело до появи наступної тенденції – аутсорсінгу логістичних послуг. Підприємства, переважно виробничі, відмовляються від наявності транспортно-логістичних відділів в рамках своєї організаційної структури, а віддають виконання цих функціональних обов'язків іншому підприємству, профільна діяльність якого – логістика.

Все ці фактори разом зі зростаючим впливом інформатизації та розвитком всесвітньої інтернет-мережі призвело трансформації логістичної інфраструктури в рамки національних економік. Водночас деякі окремі регіони, в тому числі ті, які знаходяться на території України, гальмують ці процеси через низьку пропускну здатність.

Доведено, що формування транспортно-логістичних систем в розрізі їх поглиблення у світову економіку, повинне базуватися на факторах надійності, гнучкості, доступності та функціональності логістики, що дозволить конкурувати на міжнародному та внутрішньому ринку.

Вивчено загальні підходи до формування структур управління транспортно-логістичними системами та зроблені відповідні висновки, а саме: відсутність абсолютно універсальних організаційних структур; співвідношення стратегії розвитку країни зі стратегією розвитку транспортно-логістичної системи.

Також в роботі визначені технології формування, розвитку та контролінгу транспортно-логістичних систем, в основі яких лежить реалізація управлінських функцій, в тому числі: оперативне, тактичне та стратегічне

планування, прогнозування розвитку транспортно-логістичної системи та країни в цілому; організація діяльності та її адаптація відповідно до умов, що змінились; контроль за діяльністю, виставлення точок контролю.

Враховуючи вплив процесів глобалізації й темпи розвитку науково-технічного прогресу, в роботі виділені основні тенденції розвитку структури ринку транспортно-логістичних послуг, до яких належать: створення інтелектуальних транспортних систем, інформаційно-комунікаційних центрів, транспортно-логістичних кластерів та розвиток експрес-доставки.

Визначено основні тенденції й особливості розвитку ринку транспортних послуг України в умовах його зростаючої інтеграції у світовий ринок з виділенням загальних тенденцій - створення логістичних центрів, що відповідають світовій практиці як у частині постановки цілей (концентрація транспортних потоків і зниження кількості процесів вантажоперевезення за рахунок консолідації), так і в частині використання всього набору функцій логістичних центрів (вантажоперевезення; складування; надання спеціальної інфраструктури у вигляді площ і устаткування; послуги служб безпеки, контролю й спостереження; інформаційні послуги; сервісні функції), а також особливостей розвитку - недостатнє використання транзитного потенціалу, на основі чого виявлена особлива роль формування мережі регіональних логістичних центрів, що є базою для формування інтелектуальних транспортних систем.

В результаті дослідження сформовані концептуальні підходи до розробки стратегії інноваційного розвитку регіональних транспортно-логістичних систем, на основі чого була запропонована чотирьохрівнева модель по зміцненню позицій регіонів на світовому ринку транспортно-логістичних послуг (рис.6). Сформульовані пропозиції по зміцненню позицій регіонів України на світовому ринку транспортних послуг: використання інноваційних розробок у сфері транспортних послуг; реалізація транзитного потенціалу, які досі не використовувалися, завдяки формуванню регіональних логістичних центрів, які будуть сприяти розвитку магістрально-транспортної мережі, а також розвиток контейнеризації, обсяги якої викликають необхідність створення системи інтелектуального перевезення вантажів. Представлена модель забезпечить високий рівень комерціалізації в умовах ринкової економіки завдяки виділенню сфер впливу різних інституціональних формувань на транспортно-логістичну галузь з декомпозицією дій на різні економічні рівні.

Існуючий тісний взаємозв'язок рівня й масштабів розвитку транспорту й виробництва в регіонах дозволяє вважати, що функціонування транспорту є однією з головних умов прискорення соціально-економічного розвитку. Таким чином, з погляду системного підходу транспорт доцільно розглядати як транспортну підсистему регіональної економіки, що оцінюється з позиції споживачів послуг і інвесторів. У сучасних умовах господарювання виникає необхідність у систематизації теоретичного й практичного інструментарію при вирішенні завдань, що постають перед регіональним транспортним комплексом, освоєнні нових прийомів і методів управління. Різке зростання

рівня розвитку зовнішнього середовища викликає необхідність формування ефективних підходів до управління транспортною галуззю, розробки й реалізації механізмів її функціонування.

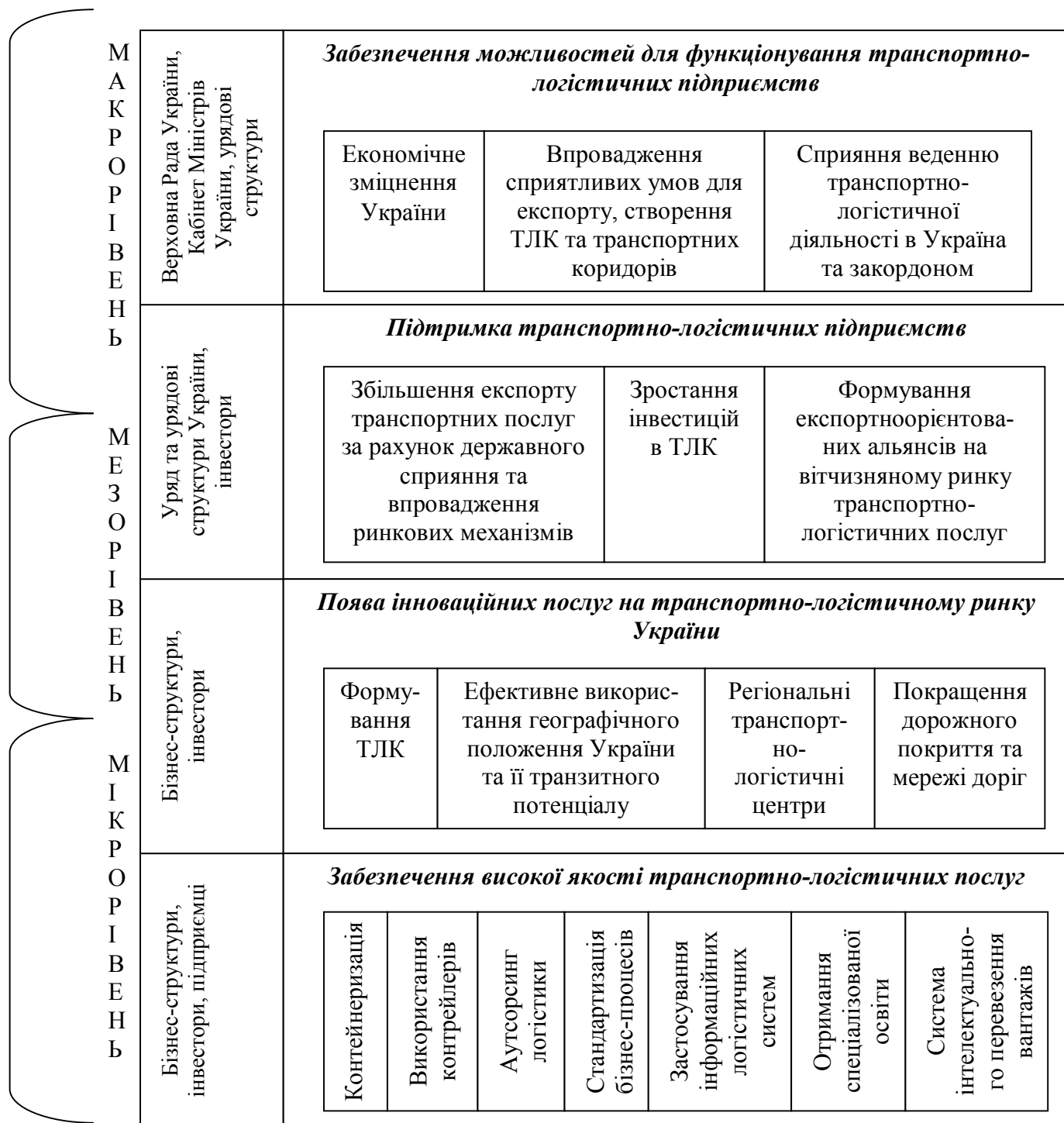


Рис. 6. Чотирьохрівнева модель по зміцненню позицій регіону на світовому ринку транспортно-логістичних послуг

У п'ятому розділі «Стратегічні перспективи і механізми розвитку регіональних транспортно-логістичних систем» обґрунтовано напрями розвитку форм організації регіональних транспортно-логістичних систем,

розроблено організаційно-економічний механізм кластеризації регіонального транспортно-логістичного комплексу як засіб активізації інвестиційно-інноваційного процесу, сформовано механізм стратегічного управління розвитком регіональної транспортно-логістичної системи, розроблено моделі процесів управління розвитком регіональних транспортно-логістичних систем.

Проведене дослідження показало, що на сучасному етапі розвитку форм організації регіональних транспортно-логістичних систем слід в першу чергу фокусувати свою увагу на формуванні транспортно-логістичного кластеру, як інструмента, який підвищує конкурентоспроможність всього регіону та забезпечує сталий інноваційний розвиток регіональної економіки.

Були виділені основні учасники кластера та представлена його структура, на основі чого були сформульовані основні риси ТЛК, а саме:

- продукція логістичного кластера – комплексна послуга;
- кластер може бути центром, який оточують інші підприємства, в тому числі виробничі, а може виконувати другорядну роль та обслуговувати інші підприємства;
- ТЛК орієнтований як всередину регіону, так і назовні, забезпечуючи зв'язки з іншими економічними територіями;
- ТЛК мають поліцентричну структуру;

Глобалізація, індустріалізація та розвиток науково-технічного прогресу мають сильний вплив на формування та функціонування ТЛК.

У зв'язку з цим виникла необхідність у розширенні класифікації ТЛК. Було введено нові класифікаційні ознаки, які виділяють рівень інформатизації та інвестиційної привабливості, що дозволяє здійснювати більш достовірне стратегічне та операційне планування, а також робити прогностичні припущення щодо розвитку об'єкта та приймати вірні управлінські рішення.

Визначення чітких класифікаційних ознак транспортно-логістичного кластера дало змогу перейти до вдосконалення концепції формування транспортно-логістичного кластеру (рис.7). Для цього спочатку було описано існуючі методичні підходи, які застосовуються в існуючих концепціях. В дисертаційній роботі доведено, що інноваційна спрямованість сьогодення має відобразитись і в науковому інструментарії, тому для формування ТЛК було вирішено застосувати методику BPI (Business Process Improvement – методика покращення бізнес-процесів) та KPI (Key Performance Indicator – методика, в якій застосовуються ключові показники).

Пропоновані підходи виражають системний, процесний, ресурсний, результативно-орієнтований та інноваційний методологічні підходи, дозволяють мінімізувати організаційні проблеми ТЛК та здійснювати оцінку ефективності функціонування кластеру та оцінювання потенціалу ТЛК.

При створенні концепції були застосовані специфічні принципи. Так, принцип реальної оцінки полягає у врахуванні економічної ситуації конкретного регіону, демографічних факторів, перспектив розвитку, регіональних можливостей та обмежень.



Рис. 7. Концепція формування регіонального транспортно-логістичного кластеру

Принцип взаємодії підкреслює важливість співпраці державних органів, науково-дослідних організацій та підприємств бізнес-сектора, які визначають елементи, структурні взаємозв'язки кластеру та прогнозні показники розвитку. Принцип комплексності послуг полягає у симбіозі умов надання транспортно-логістичних послуг, а саме поєднання вартості, швидкості, термінів, умов зберігання та сервісу. І останній принцип – принцип інформатизації – акцентує важливість єдиної комунікаційної мережі в рамках ТЛК, застосування ІТ-технологій та інноваційних управлінських методик. До удосконалення концепції також слід віднести розширення етапів формування ТЛК. Цю зміну викликало застосування інноваційних методик та описаних наукових інструментів, що призвело до більшої деталізації етапів з метою визначення їх логічної послідовності та з акцентуванням уваги на найбільш важливих етапах, які безпосередньо пов'язані з реалізацією принципу інформатизації. Представлена концепція була апробована при моделюванні ТЛК Херсонської області для створення регіонального кластеру «Транспортна логістика». Для обґрунтування доцільності інвестицій був використаний метод Монте-Карло, який показав, що проект буде прибутковим, термін окупності не зміниться, а ймовірність беззбиткової діяльності складає 0,98. Зі ста проведених експериментів тільки два значення NPV (чиста поточна вартість) були негативними, що свідчить про 2% ризику.

Подальше дослідження показало, що для активізації інвестиційного та інноваційного процесу необхідно створити ефективний організаційно-економічний механізм управління розвитком транспортно-логістичної інфраструктури регіону, який буде актуальним сучасним тенденціям в Україні. Для цього були проаналізовані структурні аспекти трансформації української економіки, сформульовані транспортні проблеми регіону, особливості управління кластерним розвитком, досліджена територіальна агломерація та географічна концентрація виробничих підприємств. Але в роботах вчених до кінця не розкрито питання розширення транспортної інфраструктури в умовах економічних реформ, загальної політичної та економічної нестабільності, постійних змін у законодавстві. При цьому очікуваний ефект від розвитку транспортної інфраструктури також лежить у площині збільшення інвестиційної привабливості тих підприємств, які географічно розташовані в рамках розвинутої транспортно-логістичної інфраструктури. Таким чином, ефект, що очікується, є рівноважним і, як наслідок зиск отримують не тільки галузеві структури та підприємств ТЛК, а й держава в цілому.

На цьому базисі був удосконалений організаційно-економічний механізм управління розвитком транспортно-логістичної інфраструктури регіону (рис.8).

В його основу були покладені принципи підприємництва, стимулювання та регулювання облікової, митної та податкової діяльності для досягнення системних соціально-економічних ефектів. При цьому синергетичний ефект від спільної роботи представників державної, регіональної та муніципальної влади, бізнес-структур і суспільства поєднується з оптимальним розвитком кожного окремого суб'єкту.

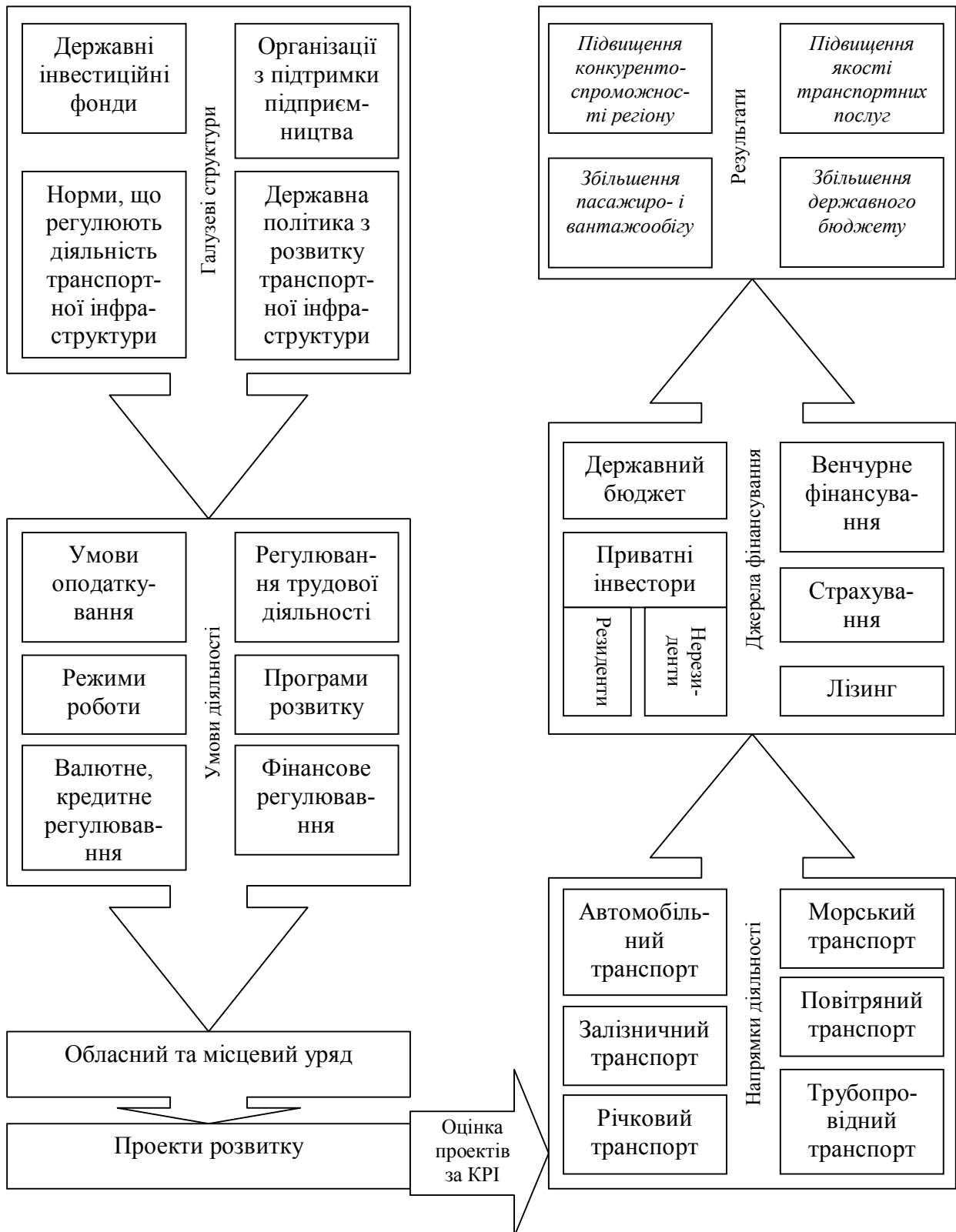


Рис. 8. Механізм управління розвитком транспортно-логістичної інфраструктури регіону

Для оцінки ефективності управління транспортно-логістичною інфраструктурою запропоновано використати систему показників інтегральної ефективності управління транспортною інфраструктурою в складі загальної інфраструктури соціально-економічної системи регіону.

Для оцінки ефективності управління розвитком було проведено інтегральне оцінювання і визначені ефекти, а саме: системний ефект виражений через підвищення стійкості роботи як підприємств транспортно-логістичної інфраструктури, так і інших взаємопов'язаних установ; соціальний ефект проявляється в підвищенні якості життя населення; економія бюджетних коштів є ознакою економічного ефекту; скорочення витрат часу на користування послугами, що надаються в рамках транспортно-логістичної інфраструктури, призвело до виникнення оперативного ефекту; екологічний ефект виражений через зменшення забруднення території.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі на основі теоретичного узагальнення обґрунтовано методологічні та методичні засади і розроблено практичні рекомендації щодо вирішення важливої наукової і практичної проблеми – формування та функціонування механізмів управління інвестиційним процесом у регіональних транспортно-логістичних системах. За результатами дослідження зроблено висновки теоретичного, методологічного і науково-прикладного характеру:

1. В результаті дослідження уточнено зміст понять транспортно-логістичної інфраструктури регіону та регіонального транспортно-логістичного комплексу, що на відміну від існуючих визначень засновані на синтезі територіального й галузевого підходів, що враховує інтереси розвитку господарського комплексу і території регіону. Транспортно-логістична інфраструктура регіону являє собою систему доріг загального користування і спеціальних доріг регіону, спеціалізовані транспортно-логістичні центри, пришляхові організації ремонту й сервісу і єдину інформаційно-комунікаційну систему управління. Регіональний транспортно-логістичний комплекс являє собою систему, сформовану на основі міжгалузевої взаємодії транспортних підприємств загального користування, установ, сервісних і інфраструктурних організацій, що мають у своїй структурі окремі транспортні підрозділи, об'єднаних технологічними й економічними зв'язками, що використовують різноманітні ресурси регіону для формування й реалізації транспортних послуг.

2. Виявлено взаємозалежні експлуатаційні, фінансово-інвестиційні, організаційно-економічні й інституціональні фактори розвитку регіональної транспортно-логістичної інфраструктури. Обґрунтовано методологічні засади формування регіональної транспортно-логістичної системи з урахуванням факторів зовнішнього середовища, що включають у себе принципи, що задають властивості даним утворенням, послідовність етапів і підходи до побудови організаційної форми. Це дозволяє якісно реалізувати об'єктну ієрархію транспортно-логістичної системи й вирішувати основні проблеми, що виникають у процесі її функціонування. На основі дослідження теоретичних положень мережної форми дано визначення транспортно-логістичної мережі, що дозволяє розглядати її з погляду гнучкої поліцентричної структури, встановлені ідентифікаційні характеристики даної форми й запропонована

класифікація мереж по сукупності їх ознак, що забезпечує можливість диференціації мережних утворень.

3. Сформовано комплексний підхід до розвитку транспортно-логістичної інфраструктури територій регіону, що полягає в розробці взаємопов'язаних напрямків удосконалювання транспортно-логістичної інфраструктури територій у єдиній системі взаємовідносин: територія регіону – транспортно-логістична система – господарський комплекс, що забезпечує одночасне вирішення таких соціально-економічних завдань, як підвищення ефективності підприємств регіону і прогресивний розвиток територій. На відміну від існуючих підходів розвиток існуючих і формування нових об'єктів транспортної інфраструктури територій відбувається у відповідності з перспективами розміщення продуктивних сил і об'єктів соціальної сфери на території регіону в рамках регіонального транспортно-логістичного кластера.

4. В результаті дослідження розроблено рекомендації з формування механізму підтримки інвестиційних процесів у регіональних транспортно-логістичних системах. Розроблена модель інституційної підтримки інвестиційних процесів у транспортно-логістичному комплексі регіону, що відображає інтегровану структуру зв'язків, що виникають між основними учасниками інвестиційного процесу. Управління інвестиційним процесом здійснюється в замкнутому контурі за допомогою зворотного зв'язку виходу системи (результатів інвестиційної діяльності - ефектів) із входом (цілеспрямоване вкладення різних видів інвестиційних ресурсів). Результатами здійснення управлінських впливів з боку керуючої підсистеми на керовану підсистему можуть бути: ріст інвестиційного потенціалу транспортно-логістичної системи і економіки регіону в цілому, посилення інвестиційної активності, поліпшення інвестиційного клімату, поліпшення структури регіональної економіки, підвищення конкурентоспроможності й ін. Обґрунтовані принципи формування регіональної інвестиційної стратегії і уточнено зміст регіональної інвестиційної політики, як форми реалізації інвестиційної стратегії у транспортно-логістичній системі. Виявлені цілі й завдання регіональної інвестиційної політики, принципи її формування; вироблені рекомендації з формування інформаційної підтримки інвестиційних процесів у регіональних транспортно-логістичних системах.

5. Уточнено на основі узагальнення можливостей формалізації оціночних завдань поняття інвестиційної привабливості об'єкта економіко-математичного моделювання - регіонально-структурованої макроекономічної системи транспортно-логістичних компаній. Обґрунтовано, що економіко-математична модель комплексного оцінювання інвестиційної привабливості транспортно-логістичних організацій повинна включати детермінуючу її трьохрівневу систему факторів (макро-, мезо- і мікрорівня). На основі аналізу факторів макро-, мезо- і мікрорівня встановлено, що ключову роль у формуванні інвестиційної привабливості транспортно-логістичних компаній відіграють фактори мезорівня, що структурно включають ресурсно-сировинний, логістичний і фінансово-економічний ринковий потенціал. На основі узагальнення можливостей формалізації завдання інтегрального оцінювання

інвестиційної привабливості транспортно-логістичних компаній і опису її елементів обґрунтований вибір системи методів економіко-математичного моделювання, що формують єдиний оціночний інструментарій. Розроблено чотирьохмодульну економіко-математичну модель і методику інтеграції методів економіко-математичного моделювання в єдину інформаційно-аналітичну систему, яка дозволяє дати обґрунтовану й прозору внутрішньо-синхронізовану комплексно-рейтингову оцінку мезоекономічних умов переваги транспортно-логістичних компаній і виявити «точки росту» транспортного комплексу.

6. В результаті дослідження обґрунтовано методичні засади управління інвестиційним процесом у регіональних транспортно-логістичних системах, що ґрунтуються на використанні коефіцієнту розширення, що визначається як відношення приросту валового продукту, формованого у транспортно-логістичній системі регіону до приросту інвестицій у галузь, що є спрощеним лінійним записом матричного мультиплікатора. Обґрунтовано порядок застосування механізму визначення інвестиційних пріоритетів і оцінки результатів їх впливу на динаміку розвитку транспортно-логістичної системи регіону, що може бути рекомендований для використання як інструмент короткострокового прогнозу при управлінні інвестиційним процесом для підвищення ефективності використання обмежених ресурсів і формуванні програм розвитку транспортно-логістичної системи регіону.

7. В результаті дослідження сформовані концептуальні підходи до розробки стратегії інвестування у розвиток регіональних транспортно-логістичних систем. Визначені стратегічні напрями розвитку ринків транспортних послуг регіонів України в умовах зростаючої інтеграції у світовий ринок транспортних послуг з виділенням співпадаючих тенденцій – створення регіональних транспортно-логістичних центрів, що відповідають світовій практиці як у частині постановки цілей (концентрація транспортних потоків і зниження кількості процесів вантажоперевезення за рахунок консолідації), так і в частині використання всього набору функцій логістичних центрів (вантажоперевезення; складування; надання спеціальної інфраструктури у вигляді площ і устаткування; послуги служб безпеки, контролю й спостереження; інформаційні послуги; сервісні функції), а також особливостей розвитку – недостатнє використання транзитного потенціалу, на основі чого виявлена особлива роль формування мережі регіональних логістичних центрів, що є базою для формування інтелектуальних транспортних систем.

8. Визначено сутність транспортно-логістичного кластера як стійкої взаємодії незалежних, географічно сконцентрованих ринкових суб'єктів, що реалізують транспортно-логістичні функції, з метою підтримки повного циклу основних і супутніх потоків, наскрізної оптимізації ресурсів учасників кластеру, а також сформована його структура й представлена різноманіття кластерів на основі класифікаційних ознак. Виявлення принципів реалізації зв'язаності об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, тенденцій і особливостей інтеграційних процесів в економіці регіону дозволило визначити

передумови створення транспортно-логістичних кластерів як найбільш гнучкої організаційної форми міжфірмової інтеграції.

9. Розроблено концепцію формування кластерного механізму управління транспортно-логістичним комплексом регіону, спрямованого на вдосконалювання управління й підвищення ефективності господарської діяльності транспортної галузі й інфраструктури регіону. Концепція створення транспортно-логістичного кластера, базується на ресурсному, процесному, інноваційному й результативно-орієнтованому підході, що дозволяє в логічній послідовності представити порядок реалізації взаємозалежних процедур і мінімізувати організаційні проблеми кластерного формування. Пропонована концепція кластерного розвитку передбачає вирішення наступних стратегічних завдань у розвитку транспортно-логістичної системи регіону: залучення інвестицій; підвищення конкурентоспроможності й фінансової стабільності; впровадження інноваційних технологій, у тому числі й у управління; розвиток сфери транспортно-логістичних послуг; створення мережі сучасних термінальних комплексів і автомобільних доріг; ріст рівня життя населення; удосконалювання соціального захисту інтересів населення.

10. Обґрунтовано структурну схему організаційно-економічних механізмів формування транспортно-логістичних кластерів у регіоні, заснована на інформаційних концепціях логістики, і запропонована система стратегій його розвитку. Обґрунтовано методичний підхід до оцінки макро- і бюджетно-економічної ефективності проектів розвитку транспортно-логістичних кластерів, що дозволяє їх ранжирувати по макроекономічному ефекту й бюджетній ефективності. Розроблено алгоритм оцінки бюджетно-економічної ефективності проектів формування транспортно-логістичного кластера. Запропоноване методичне забезпечення спрямоване на розвиток наукових положень в сфері організації економіки регіону на основі формування транспортно-логістичних кластерів, форм і механізмів взаємодії адміністративних структур і господарюючих суб'єктів.

11. Розроблено концепцію формування системи й механізму управління транспортно-логістичною інфраструктурою і її функціями по розвитку соціально-економічної системи регіону, модернізації основних напрямків функціонування транспортно-логістичної інфраструктури (у тому числі її частини, організованої на кластерній основі). Сформульовано концептуальні пропозиції по формуванню єдиної системи пріоритетів і завдань розвитку транспортно-логістичної інфраструктури й напрямку їх реалізації на окремих видах транспорту, дорогах і розв'язках, у сфері транспортних, термінально-складських і дистрибутивних послуг з урахуванням їх специфіки й ролі (орієнтованої на інтереси споживачів) у складі соціально-економічної системи регіону. Організаційно-економічний механізм управління розвитком транспортно-логістичної інфраструктури регіону, орієнтований на підвищення ефективності взаємодії між представниками державної, регіональної, муніципальної влади, бізнес-структур і суспільства.

12. Розроблена дворівнева процедура оцінки очікуваної ефективності регіонального транспортно-логістичного комплексу і його структури, яка

передбачає, що на верхньому рівні реалізується оцінка довгострокових інституціональних альтернатив створення транспортно-логістичного комплексу із застосуванням експертних технологій і моделі стратегічних ігор за критеріями теорії прийняття рішень, а на нижньому в термінах багатокритеріального інвестиційного аналізу виявляється найкращий варіант створення регіонального транспортно-логістичного центру за двохкритеріальною схемою. Для оцінки очікуваної ефективності регіональних транспортно-логістичних комплексів запропоновано використовувати «дерево» транспортних проблем регіону, що на основі експертних суджень і спеціальних програм переведення порядкових оцінок у кількісні трансформується в оцінну функцію інституціональних альтернатив. Для оцінки інвестиційних варіантів проекту створення транспортно-логістичного центру по дворівневої критеріальній схемі запропоновано як інструмент оцінки витрат, пов'язаних з нерівномірністю епюри інвестицій, використовувати аналог коефіцієнта Джині.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії:

1. Дорошкевич Д.В. Стратегічне управління інвестиційним процесом у регіональних транспортно-логістичних системах: проблеми теорії і практики [Монографія] / Д.В. Дорошкевич. – Херсон: Гринь Д.С., 2014. – 320 с.

Статті у наукових фахових виданнях:

2. Дорошкевич Д.В. Використання коефіцієнтів розширення для керування інвестиційним процесом у регіональних системах / Д.В. Дорошкевич // Ефективна економіка. – 2011 – №3. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php>.

3. Дорошкевич Д.В. Стандартизація бізнес-процесів як метод підвищення якості управління // Д.В. Дорошкевич // Вісник НТУ: В 2-х частинах; Ч. 1. – К.: НТУ, 2011. – Випуск 24. – С.282-286.

4. Дорошкевич Д.В. Розвиток транспортної інфраструктури Херсонської області на основі створення міжнародних транспортних коридорів / Д.В. Дорошкевич // Бізнес-навігатор. – 2012. – № 3 (29). – С.195-199.

5. Дорошкевич Д.В. Інструменти реалізації потенціалу робітників при впровадженні LEAN виробництва / Д.В. Дорошкевич // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К.: НТУ, 2012. – Випуск 9. – С.310-312.

6. Дорошкевич Д.В. Теоретичні підходи до оцінки впливу інвестиційного процесу на ріст у регіональних економічних системах / Д.В. Дорошкевич // Таврійський науковий вісник. – 2012. – № 80. – С.267-274.

7. Дорошкевич Д.В. Розвиток логістики на базі концепції єдиного інформаційного простору / Д.В. Дорошкевич // Ефективна економіка. – 2012 – №6. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php>.

8. Дорошкевич Д.В. Застосування японської моделі лідерства на українських підприємствах з врахуванням менталітетних особливостей /

Д.В. Дорошкевич // Вісник НТУ: В 2-х частинах: Ч.1. – К.: НТУ. – 2012. – Випуск 26. – С. 321-326.

9. Дорошкевич Д.В. Удосконалення механізмів конкурентоспроможного розвитку морського транспортно-логістичного комплексу Херсонської області / Д.В. Дорошкевич // Таврійський науковий вісник. – 2012. – № 82. – С.238-245.

10. Дорошкевич Д.В. Методи оцінки ефективності транспортно-логістичних операцій у ланцюгах поставок / Д.В. Дорошкевич // Культура народів Причорномор'я. – Симферополь, 2013. – № 264. – С. 171-176.

11. Дорошкевич Д.В. Міжнародні логістичні системи в умовах глобалізації // Ефективна економіка. – 2013 – №2. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php>.

12. Дорошкевич Д.В. Управління інвестиційним процесом в регіональних транспортних системах України / Д.В. Дорошкевич // Таврійський науковий вісник. – 2013. – № 86. – С.226-233.

13. Дорошкевич Д.В. CRM-система як інструмент персоніфікованого маркетингу / Д.В. Дорошкевич // Наукові праці Полтавської державної аграрної академії. – Полтава: ПДАА, 2013. – Вип. 1 (6). Том 2. – С. 157-161.

14. Дорошкевич Д.В. Економіко-математичні моделі й інструментальні методи аналізу інвестиційної привабливості транспортно-логістичних компаній / Д.В. Дорошкевич // Бізнес-навігатор. – 2013. – № 1 (30). – С.265-273.

15. Дорошкевич Д.В. Поняття інвестиційного процесу з точки зору мікроекономічного і макроекономічного підходів у розвитку транспортної системи України / Д.В. Дорошкевич // Інвестиції практика та досвід. – 2014. – № 18. – С. 16-20.

16. Дорошкевич Д.В. Інвестиційні процеси у регіональній економічній системах / Д.В. Дорошкевич // Агросвіт. – 2014. – № 18. – С.42-46.

17. Дорошкевич Д.В. Застосування соціальних мереж у якості інструменту маркетингового розвитку транспортно-експедиційних компаній / Д.В. Дорошкевич, Є.М. Мокін / Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К.: НТУ, 2014. – Випуск 13. – С.280-287.

18. Дорошкевич Д.В. Розвиток логістики як методології керування потоковими процесами в складних господарських системах / Д.В. Дорошкевич // Інвестиції практика та досвід. – 2014. – № 19. – С. 49-53.

19. Дорошкевич Д.В. Розвиток форм організації логістичних мереж / Д.В. Дорошкевич // Агросвіт. – 2014. – № 19. – С.27-31.

20. Дорошкевич Д.В. Комплексний підхід до розвитку транспортної інфраструктури територій Причорноморського регіону / Д.В. Дорошкевич // Інвестиції практика та досвід. – 2014. – № 20. – С. 57-61.

21. Дорошкевич Д.В. Інтеграція України в систему функціонування міжнародних логістичних систем / Д.В. Дорошкевич // Культура народів Причорномор'я : Науч.журнал ТНУ им. В.И. Вернадского. – Симферополь, 2014. – № 274. – С. 148-153.

22. Дорошкевич Д.В. Логістична підтримка інвестиційних процесів на регіональному рівні / Д.В. Дорошкевич // Агросвіт. – 2014. – № 20. – С.23-27.

23. Дорошкевич Д.В. Развитие инновационных форм организации международных транспортных услуг в Украине / Д.В. Дорошкевич // Таврийский научный вестник. – 2014. – № 89. – С.242-249.

24. Дорошкевич Д.В. Теория и методология развития форм организации логистики / Д.В. Дорошкевич // Бизнес-навигатор. – 2014. – № 3(35). – С.19-25.

25. Дорошкевич Д.В. Вдосконалення механізму керування розвитком транспортної інфраструктури регіону / Д.В. Дорошкевич // Вектор науки ТГУ. Серія: Экономика и управление. – Россия, Тольятти, 2014. – № 3(18). – С. 32-34.

26. Дорошкевич Д.В. Применение логистических кластеров на региональном уровне / Д.В. Дорошкевич // Азимут научных исследований: экономика и управление. – Россия, Тольятти, 2014. – №3 (8). – С. 27-30.

27. Дорошкевич Д.В. Оценка эффективности формирования транспортно-логистического кластера Херсонской области Украины / Д.В. Дорошкевич // Балтийский гуманитарный журнал. – Россия, Калининград, 2014. – № 3(8). – С. 50-53.

28. Дорошкевич Д.В. Формирование механизма стратегического управления развитием региональной транспортно-логистической системы/ Д.В. Дорошкевич // Карельский научный журнал. – Россия, Тольятти, 2014. – №3 (8). – С. 59-62.

Матеріали конференцій:

29. Дорошкевич Д.В. Особливості застосування системи Just-in-Time в Україні / Д.В. Дорошкевич // 66-та наук. конф. професорсько-викладацького складу і студ. Нац. трансп. Ун-ту. (Київ, 2010): Тези доп. – К.: НТУ, 2010. – С.241.

30. Дорошкевич Д.В. Методи реалізації потенціалу робітників при застосуванні LEAN виробництва / Д.В. Дорошкевич // Сучасний менеджмент: проблеми теорії та практики: матеріали I Міжнародної науково-практичної конференції, 15 грудня 2011 р. – К.: КиМУ, 2011. – С. 8-11.

31. Дорошкевич Д.В. Застосування методів альтернативного менеджменту для зменшення кількості бракованої продукції / Д.В. Дорошкевич // Управління сучасним підприємством: матеріали VIII Міжнарод. наук.-практ. конф., Київ, 22-23 березня 2012 р.: Тези доп. – К.: НУХТ, 2012. – С.164-166.

32. Дорошкевич Д.В. Особливості застосування методів альтернативного менеджменту / Д.В. Дорошкевич // LXVIII наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та структурних підрозділів університету. – К.: НТУ, 2012. – С.273.

33. Дорошкевич Д.В. Аналіз вимог до інформаційної системи з управління складом / Д.В. Дорошкевич, О.М. Височило // Формування ефективних механізмів господарювання в умовах сучасної економіки: теорія і практика: тези доповідей II Міжнародної науково-практичної конференції, 22-23 листопада 2012 р. – Запоріжжя: КПУ, 2012. – С. 165-166.

34. Дорошкевич Д.В. Анализ управленческих рисков при разработке и внедрении ERP-систем / Д.В. Дорошкевич // Молодежный сборник научных

статей II заочной сателлитной конференции "Современный менеджмент: проблемы, исследования, перспективы", (2012). Выпуск второй (#2). – Минск: Белорусская наука, 2012. – С. 61-64.

35. Дорошкевич Д.В. Соціально-економічні чинники формування транспортно-логістичних систем України в умовах європейської інтеграції // Актуальні аспекти розвитку підприємств аграрної сфери: облік, аудит та фінансування: матеріали II Всеукраїнської науково-практичної Інтернет-конференції викладачів, молодих учених та студентів, 18-19 листопада 2013 р. – Херсон: Грінь Д.С., 2013. – С. 32-34.

АНОТАЦІЯ

Дорошкевич Д.В. Механізми управління інвестиційним процесом у регіональних транспортно-логістичних системах: теорія, методологія, практика. - Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.05 - розвиток продуктивних сил і регіональна економіка. – Одеська національна академія харчових технологій Міністерства освіти і науки України, м. Одеса, 2015.

Дисертацію присвячено розробці теоретико-методологічних засад та практичних рекомендацій з формування та функціонування механізмів управління інвестиційним процесом у регіональних транспортно-логістичних системах, спрямованих на підвищення ефективності господарського комплексу регіону і прогресивний розвиток територій.

Обґрунтовано теоретичну модель механізму інституційної підтримки інвестиційних процесів у транспортно-логістичному комплексі регіону.

Запропоновано комплексний підхід до розвитку транспортно-логістичної інфраструктури регіону, що полягає в розробці взаємопов'язаних напрямків удосконалювання транспортно-логістичної інфраструктури територій у єдиній системі взаємовідносин: територія регіону – транспортно-логістична система – господарський комплекс.

Обґрунтовано механізм розширення регіональної економічної системи за рахунок впливу на неї мультиплікативних та акселеративних ефектів.

Розроблено організаційно-економічний механізм управління розвитком транспортно-логістичної інфраструктури регіону, орієнтований на підвищення ефективності взаємодії між представниками державної, регіональної, муніципальної влади, бізнес-структур і суспільства.

Ключові слова: економіка регіону, транспортно-логістична система, інвестиційний процес, економічна ефективність, організаційно-економічний механізм, стратегічне управління, інституційна підтримка, кластерний механізм, інтеграція.

АННОТАЦИЯ

Дорошкевич Д.В. Механизмы управления инвестиционным процессом в региональных транспортно-логистических системах: теория, методология, практика. - Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.05 - развитие производительных сил и региональная экономика. - Одесская национальная академия пищевых технологий Министерства образования и науки Украины, г. Одесса, 2015.

Диссертация посвящена разработке теоретико-методологических основ и практических рекомендаций по формированию и функционированию механизмов управления инвестиционным процессом в региональных транспортно-логистических системах, направленных на повышение эффективности хозяйственного комплекса региона и прогрессивное развитие территорий.

Предложен комплексный подход к развитию транспортно-логистической инфраструктуры региона, суть которого заключается в эффективном взаимодействии элементов регионального транспортно-логистического кластера и формировании рациональной системы взаимоотношений по схеме «территория региона - транспортно-логистическая система - хозяйственный комплекс» на основе внедрения единой информационно-коммуникационной системы управления, что позволяет стратегически развивать инфраструктурные объекты региона с учетом перспектив размещения производительных сил и создать региональный транспортно-логистический центр со специализацией на предоставлении транспортно-складских услуг.

Обоснован механизм расширения региональной экономической системы (РЭС) за счет воздействия на нее мультипликативных и акселеративного эффектов на основе применения инвестиционного коэффициента расширения, разработанного автором на базе матричного мультипликатора, который позволяет прогнозировать, какой из видов возможных инвестиций приведут к наибольшему эффекту расширения РЭС.

Разработан организационно-экономический механизм управления развитием транспортно-логистической инфраструктуры региона, ориентированный на повышение эффективности взаимодействия представителей государственной, региональной и муниципальной власти, бизнес-структур и общества, за счет получения синергетического эффекта от их деятельности на основе принципов предпринимательства, стимулирования и регулирования учетной, таможенной и налоговой деятельности для достижения системных социально-экономических эффектов.

Усовершенствованы методологические положения формирования единого информационного пространства (ЕИП) региона при применении интегрированных информационно-логистических технологий за счет систематизации принципов реализации ЕИП, обобщения основ взаимодействия функциональных модулей и применения оценивания достоверности информации транспортно-логистического предприятия при его включении в ЕИП, что позволяет увеличить экономическую эффективность внедрение данного информационного решения.

Разработаны методические основы оценки инвестиционной привлекательности регионального транспортно-логистического комплекса на основе внедрения информационных потоков и методов экономико-

математического моделирования в единую информационно-аналитическую систему, позволяющую дать обоснованную, внутренне синхронизированную комплексно-рейтинговую оценку мезоэкономических условий развития и выявить предельные значения интегральной оценки транспортно-логистического комплекса региона.

Усовершенствованы методические основы поэтапного формирования региональной транспортно-логистической системы на основе принципов целеустремленности, функциональности, процессности и комплексности с учетом системного эффекта, задающие свойства данным образованиям и позволяющие диверсифицировать методы организации логистики для улучшения качественных характеристик структуры транспортно-логистической системы.

Разработан методический аппарат для оценки инвестиционной привлекательности региона, на основе которого сформирована модель влияния реализации транспортного проекта на инвестиционную привлекательность региона, а именно в аппарате применены: экспертно-статистический рейтинговый подход для расчета интегральных показателей инвестиционного климата; системный подход к визуализации экономико-географических преимуществ региона; сценарный анализ для оценки влияния инвестиционного проекта на региональную экономику.

Получили дальнейшее развитие теоретические основы регионального менеджмента и транспортной логистики в части уточнения содержания понятий «транспортно-логистическая инфраструктура региона» и «региональный транспортно-логистический комплекс», которые, в отличие от существующих определений, основаны на синтезе территориального и отраслевого подходов, учитывают интересы развития хозяйственного комплекса и территории региона.

Предложена модель проекции инвестиционных процессов в региональную экономику на базе системы национальных счетов при применении макроэкономического и системного подходов с учетом институциональных альтернатив, а также модель по укреплению позиций регионов на мировом рынке транспортно-логистических услуг.

Получила развитие классификация транспортно-логистических кластеров и концепция формирования транспортно-логистического кластера (ТЛК) за счет расширения этапов формирования ТЛК путем добавления этапов, основанных на применении процессного и инновационного методологических подходов и методики ВРІ (Business Process Improvement).

Ключевые слова: экономика региона, транспортно-логистическая система, инвестиционный процесс, экономическая эффективность, организационно-экономический механизм, стратегическое управление, институциональная поддержка, кластерный механизм, интеграция.

SUMMARY

Doroshkevich D.V. Mechanisms control the investment process in regional transport and logistics systems: theory, methodology, practice. - Manuscript.

Thesis for the degree of doctor of economic sciences, specialty 08.00.05 - the development of productive forces and regional economy. - Odessa National Academy of Food Technologies of the Ministry of Agrarian Policy and Food of Ukraine, Odessa, 2015.

The thesis is devoted to development of theoretical and methodological foundations and practical recommendations on the formation and operation of the investment process management mechanisms in regional transport and logistics systems to improve the efficiency of economic complex and progressive development areas.

A comprehensive approach to the development of transport and logistics infrastructure in the region, is to develop inter-related areas of improving transport infrastructure and logistics areas in a single system of relationships: the territory of the region - transport and logistics system - economic complex.

The mechanism of expansion of regional economic system due to the impact it accelerative and multiplicative effects.

Organizational-economic mechanism of development of transport and logistics infrastructure in the region, focused on improving the efficiency of interaction between state, regional and municipal authorities, businesses and society.

Keywords: economy of the region, transport and logistics system, investment process, economic efficiency, organizational and economic mechanism, strategic management, institutional support, cluster mechanism integration.

