

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ОДЕСЬКА НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ХАРЧОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ**



**КОРНИЄЦЬКИЙ ОЛЕКСАНДР ВЛАДИСЛАВОВИЧ**

УДК 338.47:656

**МІЖРЕГІОНАЛЬНА ВЗАЄМОДІЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ  
СИСТЕМ В УМОВАХ ПРОСТОРОВОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ  
ЕКОНОМІКИ: ТЕОРІЯ, МЕТОДОЛОГІЯ, ПРАКТИКА**

08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка

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

Одеса – 2016

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Національному університеті кораблебудування імені адмірала Макарова Міністерства освіти і науки України.

**Науковий консультант** - доктор економічних наук, доцент  
**БОГАТИРЬОВ Костянтин Олександрович**,  
Національний університет кораблебудування  
імені адмірала Макарова,  
завідувач кафедри теоретичних основ  
олімпійського та професійного спорту.

**Офіційні опоненти:** - доктор економічних наук  
**ВОЙТ Сергій Миколайович**,  
ДП «Виробниче об'єднання Південний  
машинобудівний завод ім. О.М. Макарова»,  
генеральний директор;

- доктор економічних наук, доцент  
**МІНАКОВА Світлана Михайлівна**,  
Одеський національний морський університет,  
доцент кафедри системного аналізу;

- доктор економічних наук, доцент  
**СКУПСЬКИЙ Руслан Миколайович**,  
Чорноморський державний університет ім.  
Петра Могили, професор кафедри економіки  
підприємства та землеустрою.

Захист відбудеться 29 квітня 2016 р. о 10<sup>00</sup> годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 41.088.05 в Одеській національній академії харчових технологій за адресою: 65039, м. Одеса, вул. Канатна, 112, ауд. 234.

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

Автореферат розісланий 28 березня 2016 року.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради



І.В. Крупіца

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми.** Глобалізація світової економіки й розширення міжнародного співробітництва, розвиток транспортних повідомлень, системи інформаційного й комунікаційного забезпечення, сприяли формуванню великих транснаціональних корпорацій, при цьому найважливішим фактором економічного росту стає інтеграція, здійснювана як на галузевому й регіональному, так і на міжгалузевому, міжрегіональному й міжнародному рівнях. Крім того, очевидна й нова роль транспорту, логістики й всієї інфраструктури, при якій розвиток транспорту стає найважливішим елементом управління економікою, потужним каталізатором економічного росту держави і регіонів. У числі пріоритетних напрямків транспортної політики варто виділяти проблеми забезпечення координації діяльності різних видів транспорту, розвитку інтермодальних перевезень вантажів по міжнародних транспортних коридорах, комплексного вирішення регіональних транспортних проблем, інтеграції вітчизняного ринку транспортно-логістичних послуг у світову транспортну систему.

Серйозним недоліком регіональних транспортно-логістичних систем в Україні є те, що вони формуються фактично стихійно, причому йде інтенсивний процес дезінтеграції, в результаті чого підприємства не мають можливості забезпечити комплексне обслуговування клієнтів, створити мінімум сервісних послуг.

Актуальність теми дослідження випливає з необхідності створення дієвого механізму реалізації транспортної політики на державному і регіональному рівнях на основі здійснення економічних, організаційних, правових й інших заходів, методів, способів і впливів на негативні тенденції в діяльності підприємств всіх видів транспорту з метою їх запобігання й усунення, а також вирішення таких економічних й організаційних завдань, як обґрунтування напрямів і формування механізмів міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем в умовах просторової трансформації економіки.

Дослідженню проблем підвищення ефективності діяльності транспортно-логістичних систем присвячені роботи відомих закордонних і вітчизняних вчених, серед яких: Б.А. Анікін, Д.Дж. Бауерсокс, Д. Бенсон, В.М. Бобровник, Н.В. Вохновський, С.М.Войт, А.М. Гаджинський, І.В. Гуртовий, В.В.Демиденко, В.С.Загорський, Н.В. Іванова, О.С. Ігнатенко, А. Г. Кальченко, І.Г. Клімова, Е.В. Крикавський, В.В. Лагодієнко, Р.Р. Ларіна, В.А. Медведєв, С.М. Мінакова, О.Б. Наумов, В.Е. Николайчук, М.А. Окландер, Т.В. Ревуцька, Р.М. Скупський, Дж. Уайтхед та інші відомі автори. У наукових дослідженнях вказаних авторів обґрунтовані теоретичні й методологічні засади формування і функціонування транспортно-логістичних систем різного рівня, у тому числі і регіонального. Проте, цілий ряд проблем, пов'язаних з особливостями розвитку міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем, продовжують залишатися недослідженими. Не розроблені також досить повно теоретичні й

методологічні основи ефективного формування регіональних і міжрегіональних ринків транспортно-логістичних послуг.

Складність і недостатня розробленість проблеми та необхідність підвищення ефективності регіональних транспортно-логістичних систем на засадах інтеграційної взаємодії викликає необхідність її поглибленого вивчення і визначає вибір мети і постановку завдань дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертаційна робота виконана у межах комплексної науково-дослідницької роботи Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова «Сталий розвиток України та її регіонів в умовах посилення інтеграційних процесів» (номер державної реєстрації 0115U001493). Особистий внесок автора полягає у розробці теоретичних, методологічних та прикладних засад формування механізмів міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем.

**Мета і завдання дослідження.** Метою дослідження є обґрунтування теоретико-методологічних засад та розробка практичних рекомендацій з формування стратегії і механізмів міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем в умовах просторової трансформації економіки.

Реалізація мети дисертаційної роботи обумовила наступні завдання дослідження:

- дослідити теоретичні аспекти теми та сформулювати визначення сутності і змісту поняття «міжрегіональна транспортно-логістична система»;
- удосконалити методологічні засади організації міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем;
- обґрунтувати концепцію формування й розвитку міжрегіональної синергетичної транспортно-логістичної системи на засадах інтеграційно-кластерного підходу;
- розробити організаційно-управлінський механізм формування транспортно-логістичних систем мезорівня;
- сформулювати концепцію комплексної міжрегіональної транспортно-логістичної стратегії в сфері просування продукції з баз і складів споживачам;
- обґрунтувати критеріальний підхід і алгоритм узгодження параметрів (синхронізації) в транспортно-логістичних системах мезорівня;
- розробити методичний підхід до інтегральної оцінки стійкості функціонування підприємств сфери транспортно-логістичного обслуговування соціально-економічної системи регіонів;
- удосконалити методичні засади формування й розвитку єдиної міжрегіональної (макрорегіональної) інтегрованої транспортно-логістичної системи;
- розвинути науково-методичне забезпечення формування інноваційної підсистеми міжрегіональної системи транспортно-логістичного обслуговування;
- розробити концептуальні засади формування й реалізації державної і регіональної транспортно-логістичної політики;

- обґрунтувати рекомендації з підвищенні ефективності управління транспортними підприємствами у міжрегіональній транспортно-логістичній системі;

- розробити механізми інвестиційно-фінансового управління розвитком міжрегіональної транспортно-логістичної системи.

*Об'єктом дослідження є процеси міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем.*

*Предметом дослідження є теоретичні, методологічні та прикладні аспекти формування стратегії і механізмів міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем.*

**Методи дослідження.** Теоретичною і методологічною основою дослідження послужили праці вчених-економістів з проблем розвитку транспортно-логістичних систем різного таксономічного рівня, загальнонаукові методи та підходи у сфері регіонального управління: історичний, діалектичний, абстрактно-логічний методи, методи системно-структурного аналізу і синтезу, наукові положення економічної теорії, регіональної економіки, менеджменту. У процесі дослідження було використано наступні методи: монографічний метод (для виявлення чинників, проявів, закономірностей, принципів управління розвитком транспортно-логістичних систем мезорівня); аналітичні, економіко-статистичні методи (при визначенні кількісних параметрів розвитку міжрегіональних транспортно-логістичних систем); економіко-математичні методи та методи математичного моделювання (при розробці моделей раціональної структури міжрегіональних транспортно-логістичних систем); методи прогнозування та програмування (для розробки наукової концепції міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем на стратегічну перспективу з урахуванням глобальних впливів).

Інформаційну базу дослідження становили законодавчі та нормативні акти України, статистичні дані Державної служби статистики України, Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, Міністерства інфраструктури України, монографії, наукові статті вітчизняних і зарубіжних дослідників, нормативно-довідкові матеріали.

**Наукова новизна одержаних результатів** дослідження полягає в обґрунтуванні теоретико-методологічних засад і розробці практичних рекомендацій з формування стратегії і механізмів міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем в умовах просторової трансформації економіки. Найбільш важливі результати, отримані в процесі дослідження, та їх наукова новизна полягають у наступному:

*вперше:*

- обґрунтовано концепцію формування й розвитку міжрегіональної синергетичної транспортно-логістичної системи на засадах інтеграційно-кластерного підходу, організаційно-функціональна структура якої складається з сукупності функціональних, галузевих, локальних, територіальних підсистем, що включають взаємозалежні елементи й ланки національної, регіональних й галузевих транспортно-логістичних систем з відповідними інформаційно-

аналітичними центрами, інтегрованих матеріальними й супутніми інформаційними й фінансовими потоками для одержання максимального синергетичного ефекту;

- розроблено організаційно-управлінський механізм формування транспортно-логістичних систем мезорівня у формі корпорацій з мережною організаційно-технологічною структурою кластерного типу, що обслуговує декілька територіально відособлених виробництв, об'єднаних в єдину логістичну систему, що забезпечує ефективну співпрацю в ланцюгу постачання на принципах управління бізнес-взаємодією та організаційно-технологічну стабільність підприємств мережі;

- сформульовано концепцію комплексної міжрегіональної транспортно-логістичної стратегії в сфері просування продукції з баз і складів споживачам на засадах інтеграційної взаємодії транспорту і складського господарства, що пов'язана з маршрутизацією перевезень продукції, створенням ефективної інтегрованої міжрегіональної складської мережі, й спрямована на доставку її споживачам «точно в строк»;

*удосконалено:*

- методологічні засади організації міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем шляхом застосування процедурного підходу, з урахуванням таких факторів, як організаційна структура управління, особливості етапу, складність функціонального складу й зв'язків, що сприяє оптимізації й збільшує ефективність реалізації процесу, забезпечує розробку, оцінку й виключення спектру неефективних моделей організації транспортно-логістичного обслуговування, запобігає реалізації неприпустимих варіантів реалізації процесу;

- критеріальний підхід до узгодження параметрів (синхронізації) в транспортно-логістичних системах мезорівня і алгоритм функціонального забезпечення узгодження параметрів транспортно-логістичної системи мезорівня із застосуванням процедури адаптивного управління, інваріантної характеристикам транспортно-логістичних систем інтегрованого типу з ієрархічною структурою для організації управління на маршруті руху транспортних засобів, управління обслуговуванням на рівні перевізника й адміністративно-територіального органу виконавчої влади;

- методичний підхід до інтегральної оцінки стійкості функціонування підприємств сфери транспортно-логістичного обслуговування соціально-економічної системи регіонів, відповідно до якого, інтегральна кількісна характеристика стійкого функціонування розділена на одиничні функціональні критеріальні характеристики з їх розрахунком по кожній зі складових;

- методичні засади формування й розвитку єдиної міжрегіональної (макрорегіональної) інтегрованої транспортно-логістичної системи, а саме: запропоновано методику формування багаторівневої інтегрованої транспортно-логістичної системи, що враховує специфіку і дозволяє оцінити транспортно-логістичний потенціал регіонів; обґрунтовано методичні підходи і розроблено моделі оптимізації процесів управління перевезеннями із застосуванням

логістичних технологій і параметрів термінальної інфраструктури транспортно-логістичного кластеру;

*дістали подальший розвиток:*

- визначення сутності і змісту поняття «міжрегіональна транспортно-логістична система», що трактується як макрологістична система мезорівня, сформована на основі синтезу функціональних, галузевих, територіальних і локальних транспортно-логістичних підсистем, покликаних забезпечити раціоналізацію й оптимізацію товарних потоків у суміжних регіонах з найменшими логістичними витратами;

- науково-методичне забезпечення формування інноваційної підсистеми міжрегіональної системи транспортно-логістичного обслуговування і оптимального управління матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками в адаптивних транспортно-логістичних системах із синергічними зв'язками, а саме: розроблено базову структурну модель інноваційної підсистеми міжрегіональної системи транспортно-логістичного обслуговування; запропоновано модель міжрегіональної системи моніторингу інновацій у транспортно-логістичній системі;

- концептуальні засади формування й реалізації державної і регіональної транспортно-логістичної політики, спрямованої на створення єдиної транспортно-логістичної системи макрорегіону із застосуванням програмно-цільового підходу, зокрема: обґрунтовано методичні положення розробки програм розвитку транспортно-дорожньої мережі; обґрунтовано концептуальні положення довгострокової цільової програми розвитку транспортно-дорожньої мережі; визначено склад цільових показників розвитку транспортно-дорожнього господарства й систему показників для державної й регіональних програм розвитку транспортно-дорожньої мережі;

- рекомендації з підвищення ефективності управління транспортними підприємствами у міжрегіональній транспортно-логістичній системі на основі впровадження процесно-орієнтованого підходу, що дозволяє забезпечити підвищення ефективності взаємозв'язку окремих функціональних підрозділів підприємств й підвищити їх конкурентоспроможність на ринку транспортних послуг в умовах формування і розвитку міжрегіональної транспортно-логістичної системи;

- механізми інвестиційно-фінансового управління розвитком міжрегіональної транспортно-логістичної системи на основі впровадження нових й удосконалювання традиційних методів і механізмів фінансування, зокрема запропоновано механізм залучення фінансування проектів розвитку міжрегіональних транспортно-логістичних систем через інфраструктурні позики; розроблено механізм залучення приватних вкладників інвестиційних коштів до проектів розвитку транспортно-логістичної системи з урахуванням бажаних вигід для вкладника інвестиційних коштів й вимог чинного законодавства.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає у можливості використання теоретико-методологічних, методичних і практичних розробок і пропозицій у діяльності органів влади різних рівнів при формуванні стратегій

соціально-економічного розвитку регіонів і механізмів управління розвитком транспортно-логістичних систем мезорівня.

Результати дисертаційного дослідження, висновки та рекомендації, що містяться в роботі, схвалені та використовуються в практичній діяльності Департаменту економічного розвитку, торгівлі та туризму Миколаївської обласної державної адміністрації при формуванні Програми соціально-економічного розвитку Миколаївської області (довідка від 05.02.2016 № 52/3 – 12/03); Херсонської обласної державної адміністрації в процесі розробки стратегії розвитку Херсонщини (довідка від 20.11.2015 № 195/8); Миколаївської обласної асоціації автомобільних перевізників (довідка №14/03-074 від 08.07.2015р.). Окремі теоретичні положення дисертаційної роботи використовуються в навчальному процесі Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова Міністерства освіти і науки України при викладанні дисциплін «Логістика», «Логістика в море господарському комплексі» (довідка від 22.12.2015 р. № 1132/01).

**Особистий внесок здобувача.** Дисертаційне дослідження є самостійною науковою працею автора. Наукові результати, висновки і пропозиції, що виносяться на захист, отримані автором особисто.

**Апробація результатів дисертації.** Основні положення і результати дисертаційного дослідження оприлюднені автором на конференціях, семінарах, нарадах, серед яких найбільш важливими були: V Міжнародна науково-практична конференція «Методи, моделі та інформаційні технології в управлінні соціально-економічними, екологічними та технічними системами» (м. Луганськ, м. Євпаторія, 2012 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Механізми реалізації стратегії інноваційно-технологічного розвитку України в умовах глобальних викликів» (м. Київ, 2012 р.); III Міжнародна науково-практична конференція «Наука і суспільство» (м. Лондон, Великобританія, 2013); Міжнародна науково-практична конференція «Трансформація національних моделей економічного розвитку в умовах глобалізації» (м. Київ, 2013 р.); Міжнародна конференція «Досягнення у наукових дослідженнях та бізнесу» (м. Мілан, Італія, 2014 р.); XVI Всеукраїнська з міжнародною участю науково-практична заочна конференція (м. Київ, 2014 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Потенціал стійкого розвитку та фінансова безпека соціально економічних систем» (м. Дніпропетровськ, 2015 р.); Міжнародна науково-практична інтернет-конференція «Економічні аспекти розвитку країни: сучасний стан, проблеми та перспективи» (м. Тернопіль, 2015 р.); Міжнародна науково-практична інтернет-конференція «Сучасні напрямки теоретичних та практичних досліджень в економічній науці» (м. Тернопіль, 2015 р.); IV Международная заочная конференция «Развитие науки в XXI веке» (м. Харків, 2015 р.); XII Всеукраїнська з міжнародною участю науково-практична заочна конференції «Наука України перспективи та потенціал» (м. Одеса, 2015 р.); XVII XXI Всеукраїнська науково-практична заочна конференція «Сучасна освіта і наука в Україні: традиції та інновації» (м. Одеса, 2015 р.); V Всеукраїнська з міжнародною участю науково-практична заочна конференція «Наукова

дискусія: теорія, практика, інновації» (м. Київ, 2015 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Інноваційна економіка» (м. Харків, 2015 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Наукові здобутки на шляху до вдосконалення економіки України» (м. Дніпропетровськ, 2015 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Науково-економічний розвиток: менеджмент, фінанси та аудит» (м. Київ, 2015 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Тенденції сталого розвитку економіки України: прогнози та пропозиції» (м. Львів, 2015 р.).

**Публікації.** Теоретичні і практичні результати дисертаційного дослідження, висновки і пропозиції автора відображено у 42 працях, в т.ч.: 1 монографія, 21 стаття у наукових фахових виданнях, 14 тез доповідей на міжнародних науково-практичних конференціях та 6 публікацій у виданнях, що видані за кордоном. Загальний обсяг публікацій – 38,41 друк. арк., з яких 36,2 належать особисто авторові.

**Обсяг і структура роботи.** Дисертація складається із вступу, п'ятих розділів, висновків, списку використаних джерел, який нараховує 303 найменування на 26 сторінках. Основна частина дисертації викладена на 368 сторінках комп'ютерного тексту. Робота містить 50 таблиць, 61 рисунок, додатки на 3 сторінках.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

*У першому розділі «Теоретичні засади формування і функціонування механізмів міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем»* обґрунтовано наукові засади розвитку транспортно-логістичних систем регіонального та міжрегіонального рівня; досліджено організаційно-економічні аспекти взаємодії регіональних систем транспортного забезпечення за умов просторової трансформації економічної системи; визначено фактори розвитку міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем.

В результаті теоретичного дослідження доведено, що в розвитку регіональної економіки управління транспортно-логістичними системами відіграє провідну роль і є головним чинником підвищення ефективності функціонування господарства регіонів. Ситуація, що склалася в економіці України, і перспективи розвитку країни, регіонів і великих міст вказує на те, що найважливішими пріоритетом у майбутні 10-15 років повинен стати процес розвитку глобальних транспортно-логістичних систем. Особливе місце в цьому процесі повинне зайняти формування й розвиток регіональних і міжрегіональних транспортно-логістичних систем. Результативність цього процесу багато в чому залежатиме від законодавчої, нормативно-правової бази формування сучасного економічного середовища.

Міжрегіональну транспортно-логістичну систему визначено як макрологістичну систему мезорівня, сформовану на основі синтезу функціональних, галузевих, територіальних і локальних транспортно-логістичних підсистем, покликаних забезпечити раціоналізацію й оптимізацію товарних потоків у суміжних регіонах з найменшими логістичними витратами.

Взаємозв'язок галузевих і територіальних транспортно-логістичних систем різного таксономічного рівня представлено на рис. 1.

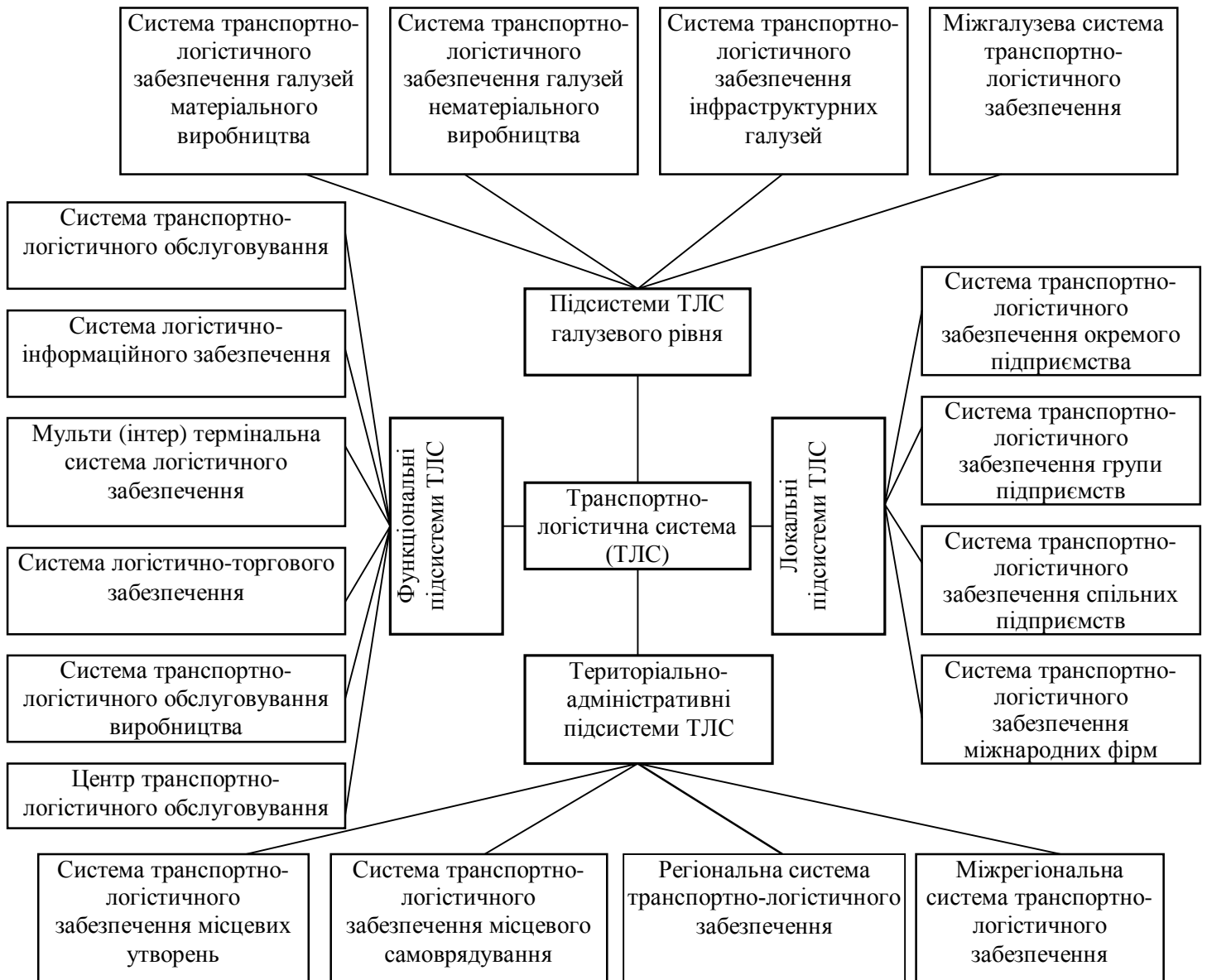


Рис. 1. Структурна модель транспортно-логістичної системи

Зміст організації міжрегіональних систем транспортно-логістичної інфраструктури визначено як сукупність інструментів, форм, методів і процесів, що забезпечують реалізацію логістичного підходу до управління транспортно-розподільчою інфраструктурою регіонів. Доведено, що проблему створення транспортно-логістичних систем вантажо- і товароруху слід підняти до рівня самостійного напрямку соціально-економічних перетворень, що виходить за рамки суто регіональних проблем.

В результаті дослідження розвинені уявлення про вдосконалювання транспортно-логістичних систем в умовах сучасної трансформації економіки й виявленні особливостей формування міжрегіональних транспортно-логістичних систем. Як показав теоретичний аналіз, в умовах України необхідне застосування транспортно-логістичної системи, що повинна формуватися на

основі синтезу локальних, функціональних, територіально-адміністративних і галузевих підсистем транспортно-логістичного обслуговування. Процес створення транспортно-логістичних систем є багаторівневим: державний, міжрегіональний, регіональний і вимагає спільного зусилля. Виявлено фактори зовнішнього й внутрішнього середовища, що впливають на функціонування транспортно-логістичних комплексів регіонів з метою формування економічних механізмів розробки стратегії розвитку транспортно-логістичних послуг.

Визначено основні напрямки створення й розвитку міжрегіональних транспортно-логістичних систем. Обґрунтовано, що для формування міжрегіональних транспортно-логістичних центрів в Україні необхідно: створення великих регіональних і міжрегіональних оптових торговельних посередників і логістичних центрів фізичного розподілу продукції; формування складів загального користування (склади міжгалузевого призначення) на території регіонів; створення посередницьких логістичних компаній, що працюють за контрактом із товаровиробниками; розширення функцій логістичних посередників; прагнення до контролю як можна більшої кількості ланок логістичного ланцюга виробників продукції, фінансового й інформаційного забезпечення руху товарів.

Запропоновано концепцію удосконалювання управління системою транспортно-логістичного обслуговування регіональних і міжрегіональних вантажопотоків, що забезпечує організацію стабільного, економічно взаємовигідного, соціально-орієнтованого співробітництва між її учасниками. Для вдосконалювання міжрегіональних транспортно-логістичних систем необхідна наступна система заходів методичного й практичного характеру: розробка й реалізація науково-технічної політики розвитку процесів транспортно-логістичного забезпечення економіки регіонів, зокрема розвиток системи руху товарів і товаропровідної мережі; координація процесів транспортно-логістичного обслуговування і діяльності суб'єктів транспортно-логістичного і товарних ринків по організації й здійсненню руху товарів. Доведено, що для вирішення цих завдань у регіональних органах виконавчої влади повинні розвиватися наступні основні функції:

- прогнозування розвитку транспортно-логістичної мережі, що має пріоритетне значення для розвитку господарських зв'язків регіону; прогнозування впровадження новітніх форм, методів і технологій вантажо- і товароруку при господарських зв'язках між товаровиробниками й споживачами;

- формування інформаційних систем забезпечення процесів транспортно-логістичного обслуговування і функціонування товаропровідної мережі;

- розробка пропозицій по інвестиційній політиці в сфері розвитку логістики транспорту й товаропровідної мережі;

- розробка рекомендацій з економічно раціональних схем перевезень у міжрегіональних повідомленнях й в окремих регіонах України;

- розробка разом із зацікавленими галузевими органами управління заходів щодо забезпечення скоординованості в діяльності складських підприємств, посередницьких структур, транспортних терміналів і виробничих

складів; підготовка пропозицій і практичних рекомендацій з розвитку в системі управління й суб'єктах товарного ринку структур по організації й координації процесів товароруку.

В результаті дослідження визначені й типізовані основні загрози національним і регіональним економічним інтересам у сфері внутрішньої системи транспортно-логістичного обслуговування, дана оцінка впливу на економічну безпеку країни стабільності функціонування транспортно-логістичної системи, напрямків і методів її розвитку. Систематизовано основні елементи комплексної організаційної моделі стійкого функціонування транспортно-логістичної системи, обґрунтовані їх взаємозв'язки з урахуванням особливостей транспортно-логістичного обслуговування. Вироблене концептуальне уявлення про міжрегіональну транспортно-логістичну систему як складну динамічну економічну систему з ознаками неврівноваженої самоорганізації й функціональної стабільності в неврівноважених станах, потенційно адаптовану до умов ринкової кон'юнктури за допомогою синхронізації циклічних потокових процесів при інформаційній взаємодії учасників.

Введений критеріальний підхід до узгодження параметрів (синхронізації) в транспортно-логістичних системах, що доповнює традиційні ознаки досягнення синхронності потоків (за часом, обсягом, якістю, простором) ознаками синхронізації внутрішньосистемної взаємодії суб'єктів-учасників системи (вантажовласників, пасажирів, перевізників, органів управління) з урахуванням диференціації індивідуальних, підприємницьких і соціально-економічних інтересів. Запропонований алгоритм функціонального забезпечення узгодження параметрів транспортно-логістичної системи із застосуванням процедури адаптивного управління, інваріантної характеристикам транспортно-логістичних систем інтегрованого типу з ієрархічною структурою для організації управління на маршруті руху транспортних засобів, управління обслуговуванням на рівні перевізника й адміністративно-територіального органу виконавчої влади.

*У другому розділі «Методологічні та методичні засади формування і функціонування механізмів міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем»* визначено методологічні принципи міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем; досліджено організаційно-економічні засади формування міжрегіональних транспортно-логістичних систем, розроблено методичні засади дії інструментів організаційно-економічного механізму міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем; досліджено і обґрунтовано методичні аспекти інституційного регулювання розвитку міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем.

Обґрунтовано процедурний підхід до організації процесів взаємодії транспортно-логістичних систем різного рівня, з урахуванням таких факторів, як організаційна структура управління, особливості етапу, складність функціонального складу й зв'язків, що сприяє оптимізації й збільшує ефективність реалізації процесу. Розроблено класифікацію процедур організації

процесів транспортно-логістичного обслуговування і виділені процедури інформаційного забезпечення й моделювання. Взаємодія процедур у складі процесу забезпечується наступними її конструктивними складовими: ініціація події як поштовх до створення й/або реалізації процедури, стан (ідентифікація стану), операція, умова, напрямок, перехід. Повнота й точність критеріїв опису даних складових є основою формування ефективних процедурних взаємозв'язків як усередині процесу, так і при забезпеченні міжпроцесної взаємодії транспортно-логістичних систем різного рівня. Розробка, оцінка й виключення на основі процедурного підходу спектру неефективних моделей організації транспортно-логістичного обслуговування, запобігає реалізації абсолютно неприпустимих варіантів реалізації процесу. Також істотно знижується основний обсяг типових помилок на основі всебічного й комплексного моделювання. Єдність механізму й логіки застосування процедур забезпечує ефективну інтеграцію процесів.

В результаті дослідження доведено необхідність синергетичного підходу як ефективного інноваційного інструмента, що забезпечує науково-обґрунтований вибір конкретного варіанту міжрегіональної транспортно-логістичної системи з урахуванням специфічних територіальних особливостей. Обґрунтовано концептуальну модель розвитку міжрегіональних транспортно-логістичних систем на засадах синергетичного підходу, відповідно до якої, базовими елементами формування й реалізації стратегії розвитку транспортно-логістичної системи виступає синергетичний транспортно-логістичний ланцюг.

На основі теорії й методології логістичного й кластерного утворення, а також синергетичного підходу, розроблено концептуальний підхід до формування й розвитку єдиної інтегрованої транспортно-логістичної системи Причорноморського макрорегіону. Систематизовано й розширено наукові положення створення єдиної інтегрованої транспортно-логістичної системи, зокрема: визначені територіально-просторові аспекти формування й розвитку транспортно-логістичних систем, обґрунтовані перспективи їх використання; розроблено концептуальну модель формування системи вантажо- і товароруху, що враховує весь комплекс факторів й умов у регіонах; уточнено класифікацію транспортно-логістичних центрів з урахуванням виявлених ознак і сучасних умов їх формування.

Пропонована синергетична організаційно-функціональна структура логістичної системи вантажо- і товароруху складається з сукупності функціональних, галузевих, локальних, територіальних підсистем, що включають взаємозалежні елементи й ланки національної, регіональних й галузевих транспортно-логістичних систем з відповідними інформаційно-аналітичними центрами, інтегрованих матеріальними й супутніми інформаційними й фінансовими потоками. Вона забезпечує реалізацію загальної мети функціонування транспортно-логістичної системи, узгодженої з міжнародними, національними й регіональними соціально-економічними цілями, для одержання максимального синергетичного ефекту (рис. 2).

Основними очікуваними результатами від створення інтегрованої логістичної системи вантажо- і товароруху є підвищення якості логістичного

обслуговування споживачів і перехід на світові стандарти, зниження собівартості транспортованої продукції і підвищення її конкурентоспроможності, формування ефективної системи моніторингу, контролю й регулювання матеріальних потоків. У якості основних функціональних елементів логістичної системи вантажо- і товароруху виступають транспортно-логістичні системи й транспортно-логістичні центри.

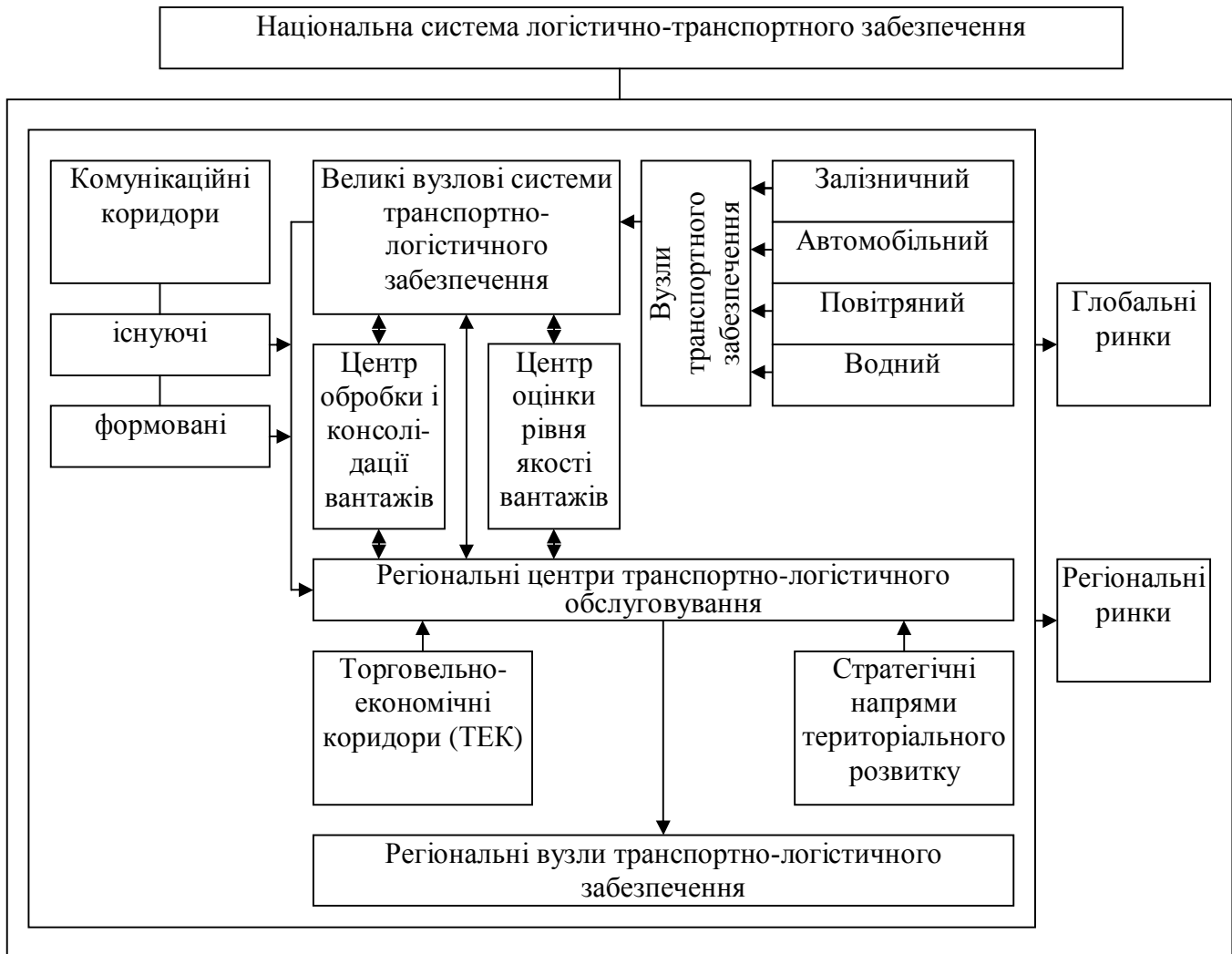


Рис. 2. Організаційно-функціональна структурна побудова системи транспортно-логістичного забезпечення

Розроблено методичні підходи до формування й розвитку єдиної міжрегіональної (макрорегіональної) інтегрованої транспортно-логістичної системи, а саме: запропоновано методику формування багаторівневої інтегрованої транспортно-логістичної системи, що включає комплекс показників, які враховують специфіку функціонування транспортно-логістичного комплексу, і дозволяють оцінити транспортно-логістичний потенціал регіонів. Пропонований підхід дозволяє, на основі сегментації транспортних мереж за рівнем вантажоутворення й напрямкам вантажопотоків визначити перспективи й розробити рекомендації з розвитку транспортно-логістичної системи.

Обґрунтовано методологічні положення організації й управління транспортно-логістичним кластером, як складовою частиною інтегрованої транспортно-логістичної системи, зокрема виявлені об'єктивні передумови й фактори для створення, функціонування й розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні, що полягають в спільності надаваних послуг і відносній самостійності окремих ланок; розкриті загальні й специфічні функції транспортно-логістичного кластера. На основі структурно-функціонального аналізу впорядковані взаємозв'язки між підсистемами багаторівневого зв'язку, в основі якого знаходяться множини розподільних, складських і термінальних центрів, взаємозалежних між собою й з елементами більш високого порядку: транспортно-логістичний центр, регіональна транспортно-логістична система, кластер й єдина інтегрована транспортно-логістична система.

Розроблено методичний підхід до інтегральної оцінки стійкості функціонування підприємств сфери транспортно-логістичного обслуговування соціально-економічної системи регіонів. При цьому інтегральна кількісна характеристика стійкого функціонування розділена на одиничні функціональні критеріальні характеристики з їх розрахунком по кожній зі складових. Здійснення оцінки повинне відбуватися на основі оцінювання рівня економічного збитку інтересам підприємств транспортно-логістичної системи та обґрунтуванні ефективних превентивних заходів. Відповідно до запропонованого підходу, здійснення оцінки заходів щодо забезпечення стійкості системи транспортно-логістичного обслуговування здійснюється у два етапи:

- визначення кількісних характеристик стійкого функціонування внутрішнього транспортно-логістичного обслуговування конкретним видом транспорту у порівнянні з іншими галузями системи транспортно-логістичного обслуговування, а також у порівнянні із закордонними галузями-учасниками конкурентного змагання;

- здійснення оцінки рівня стійкої діяльності конкретного підприємства з надання транспортно-логістичних послуг проти підприємств-учасників конкурентного змагання в межах різних видів транспортно-логістичного обслуговування, що обслуговують конкурентні потоки вантажів і функціонують в одному географічному ареалі.

Розроблено науково-методичне забезпечення формування інноваційної підсистеми міжрегіональної системи транспортно-логістичного обслуговування і оптимального управління матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками в адаптивних транспортно-логістичних системах із синергічними зв'язками. Розроблено базову структурну модель інноваційної підсистеми міжрегіональної системи транспортно-логістичного обслуговування, для якої обґрунтоване виділення рівнів «основна діяльність», «забезпечення основної діяльності», «управління/регулювання» і здійснено поділ кожного рівня на елементи. Запропоновано модель міжрегіональної системи моніторингу інновацій у транспортно-логістичній системі, що містить у собі два взаємозалежних рівні: статистику результатів інноваційного розвитку основних елементів інтегрованої транспортно-логістичної системи; аналіз й оцінку інноваційних процесів, що протікають в окремих організаціях транспортно-

логістичної інфраструктури, і дозволяють визначати як загальні тенденції розвитку інноваційної діяльності у транспортно-логістичній системі регіонів, так і досліджувати динаміку зміни інноваційних процесів у суб'єктах інноваційної діяльності забезпечуючи повноту й оперативність інформації для прийняття управлінських рішень.

У третьому розділі «Економічна оцінка стану та потенціалу розвитку міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем» здійснено аналіз стану та перспектив розвитку транспортно-логістичного інфраструктурного забезпечення економічної системи регіонів України і дана оцінка стану розвитку регіональних транспортно-логістичних систем; досліджено системоутворюючий вплив процесів глобалізації та міжнародної інтеграції на розвиток міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем; обґрунтовано стратегічні напрями розвитку міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем.

В процесі комплексного аналізу транспортно-логістичної системи й стану транспортно-логістичного обслуговування в Причорноморському макрорегіоні розширені наукові й практичні уявлення про сутність інтеграційних процесів у системі транспорту і логістики на основі: оцінки структури, напрямку й характерних проблем розвитку транспортно-логістичної сфери; визначення й систематизації особливостей розвитку галузі за видами транспорту; виділення економічних умов переходу до комплексного обслуговування транспортно-логістичних процесів.

Аналіз транспортно-логістичного комплексу України і областей Причорноморського макрорегіону виявив його недоліки й тенденції розвитку на сучасному етапі соціально-економічного розвитку України: високий знос основних засобів транспортно-логістичного комплексу, різні темпи розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в регіонах; нерівномірність розміщення й розвитку транспортної й логістичної інфраструктури. Виявлено структуру й тенденції розвитку вантажоперевезень за видами транспорту (табл. 1).

Встановлено, що розвиток ринку транспортних послуг супроводжується інтенсивним розвитком ринку логістичних послуг. Кризові процеси у економіці країни призвели до уповільнення розвитку транспортної системи та скорочення обсягів транспортно-логістичних послуг. Трансформація національної економіки останніх років породила ряд проблем у системі транспортно-логістичного комплексу, пов'язаних з регіональними особливостями й недосконалістю транспортно-логістичної інфраструктури, низькою якістю виконання транспортно-логістичних послуг. Втім, спрямування економіки України на євроінтеграцію висуває підвищені вимоги до транспортно-логістичних послуг.

Основні проблеми функціонування системи транспортно-логістичного обслуговування у Причорноморському макрорегіоні характеризуються такими рисами:

- різким зниженням рівня попиту на вантажно-пасажирське транспортне обслуговування, що супроводжується значним підвищенням рівня цін на

матеріальні ресурси та негативно вплинуло на рівень реальних доходів суб'єктів господарської взаємодії;

- низькою конкурентоспроможністю системи транспортно-логістичного обслуговування, у тому числі відсутністю бюджетного фінансового забезпечення;

- недостатнім рівнем ефективності функціонування транспортно-логістичної системи внаслідок порушень пропорцій, викликаних спадом транспортно-логістичного обслуговування, між рівнем основних засобів, персоналом і обсягами виконаної роботи;

- недосконалим рівнем нормативно-правової бази розвитку інтегрованих транспортно-логістичних систем.

Таблиця 1

**Динаміка відправлення (перевезення) вантажів у  
Причорноморському регіоні (Одеська, Миколаївська, Херсонська області)  
за видами транспорту, тис. т**

	Залізничний (відправлення)	Морський	Річковий	Автомобільний	Авіаційний
1995	34596,7	17004,3	755,1	112481,4	3,9
1996	25522,7	11436,8	200,9	75118,1	2,4
1997	22376,4	7126,1	240,7	81744,8	1,3
1998	22619,5	6497	268	67431,9	1,6
1999	21458,9	4868,8	237	59375,9	1,3
2000	20090,3	5369,1	77,3	51618	1,1
2001	24304,3	5919	105,5	62597,9	1,4
2002	27913,4	3160,6	3286,6	49407,7	0,6
2003	35354,8	3076,6	4084,1	44349,2	0,4
2004	38448,6	3343,1	5304,2	53314,6	0,5
2005	35716,1	3460,1	5224,2	65235,8	0,5
2006	36533,4	3254,2	4735,9	67171,4	0,1
2007	42426,4	3601,7	4566,9	65436,4	0,3
2008	50288,8	2906,9	3353,3	72868	0,2
2009	31773,2	1555,1	2321,1	61932,4	0
2010	37851,5	1500,1	3160,9	61792,3	0,1
2011	43095,2	1622,5	2256,9	62891	0,2
2012	39998,5	1321,5	1426,3	57968,4	0,1
2013	37276,4	1388,8	1583,7	54321	0
2014	36686,4	1371,1	1519,3	51769,8	0

Вітчизняний досвід показує, що в регіонах, розташованих у зонах тяжіння до трас міжнародних транспортних коридорів, йде спонтанний процес створення транспортно-логістичних систем і кластерів, який здійснюється без належної методологічної бази, без урахування регіональних особливостей транспортно-логістичних послуг, без економічного обґрунтування єдиного розуміння транспортно-логістичних систем, їх структурних елементів і підсистем.

Встановлено, що економічні й інституціональні перетворення в країні призвели до появи об'єктивних передумов для формування міжрегіональних

транспортно-логістичних систем. Основними факторами для формування транспортно-логістичних систем є: розвиток ринку транспортних і транспортно-експедиційних послуг, формування конкурентного середовища; поява на ринку нових логістичних компаній; створення термінальних комплексів, транспортно-логістичних центрів, індустріально-логістичних центрів, розподільних центрів, як основних системоутворюючих елементів регіональних транспортно-логістичних систем і кластерів; розвиток транспортно-логістичних технологій і транспортно-логістичного сервісу; регіоналізація й глобалізація економіки, розвиток інтеграційних процесів на транспорті й у логістиці.

Обґрунтовано стратегічні напрями і завдання розвитку міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем:

- оновлення та модернізація основних засобів, в першу чергу транспортних одиниць, розвиток систем комунікації;
- розвиток мережі коридорів міжнародного транспортного обслуговування;
- поліпшення інвестиційного клімату;
- розвиток швидкісного залізничного сполучення;
- перехід на ресурсозберігаючі технології;
- впровадження технологій транспортно-логістичного обслуговування, зорієнтованих на високий рівень якості послуг і зниження рівня ресурсоемності транспортно-логістичного обслуговування, розширення комплексу сервісу враховуючи вимоги щодо якості з боку користувачів, забезпечення гарантованого транспортно-логістичного обслуговування на договірній основі, організація системи надання комплексних послуг з транспортно-логістичного обслуговування, на основі застосування сучасних інформаційних технологій, формування і розвиток міжрегіональних систем управління системою перевезень пасажирів та вантажів;
- формування адаптивної системи регулювання рівня системи ставок оплати за логістико-транспортне обслуговування, яка повинна враховувати інтереси користувачів транспортно-логістичних послуг організацій з транспортно-логістичного обслуговування.
- запровадження інтермодального транспортного обслуговування, технологій інформаційного та логістичного забезпечення;
- забезпечення постійного зростання кількісних характеристик якості транспортно-логістичного обслуговування населення та ефективності використання транспортних одиниць;
- суттєве поліпшення експлуатаційного стану автошляхів та штучних споруд, повний комплекс діяльності щодо спорудження нових автомагістралей та ін.

Доведено, що в основу формування синергетичної транспортно-логістичної системи Причорномор'я повинен бути покладений інтеграційно-кластерний підхід з урахуванням особливостей територіального простору областей макрорегіону. Основою стратегічних осей розвитку повинні стати торгово-транспортні вузли, у яких повинні бути розташовані транспортно-

логістичні центри, які, у свою чергу, повинні взаємодіяти із регіональними транспортно-логістичними системами й кластерами. Застосування кластерного підходу до оптимізації поточкових процесів на основі логістичних принципів дозволяє підвищити конкурентоспроможність транспортно-логістичної системи регіонів, підвищує якість сервісу в транспортно-логістичному комплексі.

Встановлено, що реалізація комплексної міжрегіональної логістичної стратегії в організації управління системою вантажо- і товароруку забезпечить:

- удосконалювання транспортно-логістичної системи на основі розвитку міжрегіональної системи дистриб'юції, товарної й транспортної логістики, створення інформаційно-аналітичних транспортно-розподільних центрів;

- створення гарантованої системи комплексного торгово-транспортного обслуговування в регіонах;

- забезпечення координації й взаємодії в роботі різних видів транспорту в регіонах на основі реалізації концепції логістичного управління перевізним процесом;

- динамічний розвиток регіонального, міжрегіонального та національного ринку товарів і послуг на основі досягнення балансу товарної й сервісної пропозиції та купівельного попиту;

- створення ефективної системи гарантованого забезпечення споживчих ринків регіонів продовольчими ресурсами й побутовими товарами;

- підвищення конкурентоспроможності транспортних підприємств на основі розвитку маркетингової й логістичної діяльності, впровадження транспортно-логістичного сервісу обслуговуваної клієнтури, встановлення партнерських взаємовигідних відносин з учасниками інтегрованої логістичної транспортно-розподільної системи;

- оптимізацію міжрегіональних і міжнародних транспортно-економічних зв'язків на основі розробки раціональних логістичних схем доставки вантажів, що забезпечують зниження сукупних витрат у дистриб'юції.

Форми й методи участі органів державної влади і управління в розвитку транспортно-логістичних систем інтегрованої організації руху товарів, крім розробки й узгодження індикативних, орієнтуючих схем товаропотоків, повинні полягати у наступному:

- на регіональному рівні: розробка зразкових договорів на участь зацікавлених сторін у раціональній організації руху товарів через незалежні склади й різної галузевої приналежності; участь органів виконавчої влади у договірних відносинах з приводу руху товарів через місця складування в областях як організатору і координатору товаропотоків; економічне стимулювання активних учасників раціоналізації товаропотоків за рахунок економії інвестиційних витрат місцевих бюджетів на розвиток транспортних терміналів або інших складських об'єктів регіонального значення;

- на міжрегіональному і державному рівні – розробка заходів зі: створення в оптово-посередницькій ланці спільних із клієнтурою структур для маневреної організації руху товарів; кооперування транспортних терміналів зі складськими підприємствами комерційно-посередницьких організацій на основі поєднання їх функцій короткочасного й довгострокового складування

продукції; а також розробка методичних рекомендацій з координації руху товарів у міжрегіональному масштабі й визначення її ефективності.

У четвертому розділі **«Концепція і стратегія розвитку міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем»** обґрунтовано концепцію розвитку транспортно-логістичного інфраструктурного забезпечення регіональних соціально-економічних систем України; розроблено моделі міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем; розроблено рекомендації щодо формування системи управління міжрегіональною взаємодією транспортно-логістичних систем.

В результаті дослідження обґрунтовано концептуальні засади розвитку міжрегіональних транспортно-дорожніх мереж у соціально-економічних територіальних системах різного таксономічного рівня, формування й реалізації регіональної транспортно-логістичної політики, спрямованої на створення єдиної транспортно-логістичної системи регіонів як функціонально узгодженої сукупності різних видів транспорту, об'єднаних спільним виконанням вантажних і пасажирських перевезень із метою мінімізації часових, трудових, матеріальних і фінансових витрат при їх здійсненні.

Розроблено науково-методичні засади формування регіональних і державних програм розвитку транспортно-дорожньої мережі й механізмів їх реалізації. На заміну традиційному плануванню запропоновано перейти до формування програми розвитку транспортно-дорожньої мережі із застосуванням програмно-цільового підходу в процесі розв'язання найважливіших завдань стратегічного характеру. Обґрунтовано концептуальні положення довгострокової цільової програми розвитку мережі лінійних комплексів інженерних споруд, призначених для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів і логістичного обслуговування Причорноморської макрорегіональної соціально-економічної системи.

З метою розв'язання завдань щодо забезпечення розвитку транспортно-дорожнього господарства регіону розроблені методичні підходи до розробки програм розвитку транспортно-дорожньої мережі Причорноморської макрорегіональної соціально-економічної системи у розрізі наступних рівнів постановки завдання: пріоритети політики щодо транспортно-дорожнього господарства; стратегічні цілі розвитку транспортно-дорожнього господарства; тактичні завдання; бюджетні програми (табл. 2).

Запропоновані підходи орієнтовані на можливість досягнення конкретних результатів діяльності органів державного управління в сфері транспортно-дорожнього господарства.

Проти існуючого набору засобів управлінського впливу, що має за основу річне планування, фінансування транспортно-дорожнього господарства на основі індексації рівня минулих витрат та управління витратами, запровадження нових технологій і механізмів управління системою транспортно-дорожнього господарства регіонів забезпечить перехід до принципово нового систематизованого набору засобів управлінського впливу, спрямованих на досягнення запланованого рівня результативності, шляхом:

- визначення основних цільових кількісних характеристик удосконалення й розвитку транспортно-дорожньої мережі виходячи із пріоритетів процесу безупинної зміни матеріального базису виробництва, а також усієї неподільної єдності різноманітних відносин між економічними суб'єктами, соціальними групами населення регіонів й інтересів користувачів;

- планування обсягу робіт з дорожнього облаштування, що забезпечують досягнення цільових кількісних характеристик, шляхом застосування підходу, який враховує інтереси держави, регіонів, суспільства та приватних осіб і ресурсів для досягнення кінцевого рівня результативності;

- фінансового забезпечення робіт з облаштування шляхів відповідно до зобов'язань по досягненню цільових кількісних характеристик, об'єднання державних і приватних ресурсів, концентрації їх на пріоритетній обмеженій часовими рамками діяльності, що має визначений початок та кінець, але не обмежена фінансуванням та досягненням результату щодо розвитку транспортно-дорожньої мережі;

- впровадження моніторингу рівня ефективності результативності діяльності організацій з транспортно-дорожнього забезпечення.

Таблиця 2

**Методичні підходи до розробки програм розвитку транспортно-дорожньої мережі Причорноморської регіональної соціально-економічної системи**

Рівень постановки завдання	Зміст	Результат
Пріоритети політики щодо транспортно-дорожнього господарства	Цілі розвитку транспортно-дорожнього господарства для вирішення завдань процесу безупинної зміни матеріального базису виробництва, а також усієї неподільної єдності різноманітних відносин між економічними суб'єктами, соціальними групами населення країни і регіональної соціально-економічної системи	Кінцева результативність для суспільства й економічної системи
Стратегічні цілі розвитку транспортно-дорожнього господарства	Пріоритети довгострокового розвитку транспортно-дорожнього господарства	Кінцева результативність для цільових груп певного рівня
Тактичні завдання	Чітке визначення напрямів досягнення цілей стратегічного рівня	Безпосередня результативність діяльності, кількісні, натуральні і вартісні характеристики
Бюджетні програми	Конкретні заходи щодо розв'язання тактичних завдань	Натуральні та фінансові кількісні характеристики

Розроблено теоретико-методичні засади визначення цільових показників розвитку дорожнього господарства й систему показників для державної й регіональних програм розвитку транспортно-дорожньої мережі.

Цільові кількісні характеристики програм розвитку транспортно-дорожньої мережі регіону, які встановлюються для: окреслення зобов'язань органів виконавчої влади регіону в сфері транспортно-дорожнього господарства перед населенням і всіма господарськими суб'єктами; визначення мінімального необхідного обсягу робіт з облаштування шляхів і рівня якості їх виконання; формування видатків за цілями, завданнями і заходами розвитку транспортно-дорожнього господарства, концентрації фінансових коштів на реалізації пріоритетних напрямків політики розвитку системи транспортно-дорожнього забезпечення регіону; проведення оцінки рівня ефективності регіональної політики розвитку транспортно-дорожнього господарства та інструментів щодо її реалізації.

Цільові кількісні характеристики програми мають забезпечити комплексний розвиток транспортно-дорожньої мережі регіонів, поліпшення рівня доступності і якості послуг з транспортного забезпечення, підвищення рівня ефективності бюджетних витрат і оптимізацію розробки планів щодо необхідного обсягу інвестиційного забезпечення системи транспортно-дорожнього забезпечення регіонів і країни в цілому.

Цільові кількісні характеристики, що запропоновані для використання в програмах розвитку мережі шляхів, наведені в табл. 3.

Таблиця 3

**Цільові кількісні характеристики для програм розвитку транспортно-дорожньої мережі регіону**

Групи показників	Кількісні характеристики
Кількісні характеристики стану транспортно-дорожньої мережі	довжина лінійних комплексів інженерних споруд, призначених для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів різних категорій та різного відомчого рівня, у тому числі за типами покриття, кількості штучних споруд, їх площа
Кількісні характеристики доступності транспортно-дорожньої мережі	щільність лінійних комплексів інженерних споруд, призначених для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів на 1000 кв. км території й на 1000 мешканців; кількість поселень з дорогами із твердим покриттям, які зв'язані з мережею дорожнього забезпечення загального користування
Транспортно-експлуатаційні кількісні характеристики транспортно-дорожньої мережі	питома вага лінійних комплексів інженерних споруд, призначених для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів різного рівня, що відповідають нормативним вимогам за експлуатаційно-транспортними кількісними характеристиками
Якість обслуговування сукупностей транспортних засобів	питома вага лінійних комплексів інженерних споруд, призначених для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів різного рівня, що забезпечують обслуговування руху в режимі перевантаження; зміна середнього рівня швидкості руху сукупностей транспортних засобів; зміна кількості дорожньо-транспортних пригод у розрахунку на 1000 трансп. засобів

Виявлено специфіку інтеграційних процесів організації взаємодії транспорту і складського господарства у міжрегіональній транспортно-

логістичній системі при доставці продукції споживачам, що пов'язана з маршрутизацією перевезень продукції й доставкою її споживачам «точно в строк». Сформульовано теоретичні передумови комплексної міжрегіональної транспортно-логістичної стратегії в сфері просування продукції з баз і складів споживачам, що визначається політикою й виконанням логістичних функцій при управлінні транспортом під час складських поставок продукції. При цьому логістична політика виражається не тільки організацією вільного розподілу й обміну продукцією, оптимізацією ціни на товари й послуги, але й удосконалюванням взаємин між транспортними підприємствами й складськими організаціями для створення ефективно інтегрованої міжрегіональної складської мережі. Для формування раціональних зон складського обслуговування визначений раціональний радіус дії транспорту при доставці продукції з баз і складів споживачам, що дає можливість визначити той сегмент, що повинен обслуговувати склад і діставати нормальний прибуток.

В результаті дослідження визначені характеристики сучасної вітчизняної моделі управління транспортними підприємствами: ієрархічний характер системи, високий пріоритет регулюючих впливів макрорівня, активний вплив держави на процес ціноутворення, інертність організаційних структур транспортних підприємств, низький рівень інноваційної активності транспортних підприємств, неефективність контролю транспортних підприємств, низький рівень захисту прав споживачів і недостатнє врахування їх потреб, що зумовлює необхідність впровадження процесного підходу до управління транспортними підприємствами в умовах формування міжрегіональних транспортно-логістичних систем. Сформульовано рекомендації щодо підвищення ефективності управління транспортними підприємствами у міжрегіональній транспортно-логістичній системі на основі впровадження процесно-орієнтованого підходу, що дозволяє забезпечити підвищення ефективності взаємозв'язку окремих функціональних підрозділів транспортного підприємства й підвищити його конкурентоспроможність на ринку транспортних послуг в умовах формування і розвитку міжрегіональної транспортно-логістичної системи.

Розроблено методичний підхід до оцінки рівня ефективності функціонування систематизованого набору засобів управлінського впливу на діяльність підприємств з надання транспортно-логістичних послуг, що включає реалізацію ряду взаємозалежних етапів аналізу зовнішніх і внутрішніх факторів стратегічного управління транспортними підприємствами, прогнозування їх динаміки, оцінки ефективності роботи функціональних підрозділів транспортних підприємств, оцінки ефективності бізнес-процесів, аналізу впливу окремих бізнес-процесів транспортних підприємств на модель їх поточної й стратегічної діяльності, розробку заходів щодо координації роботи функціональних підрозділів і виконання окремих бізнес-процесів. Це дозволить виявити найбільш раціональні напрямки розподілу матеріальних, трудових і фінансових ресурсів з метою підвищення ефективності функціонування як окремих підприємств, так і транспортно-логістичної системи в цілому (рис. 3).



Рис. 3. Методичний підхід до оцінки рівня ефективності функціонування систематизованого набору засобів управлінського впливу на діяльність підприємств з надання транспортно-логістичних послуг у міжрегіональній транспортно-логістичній системі

Визначення конкретних факторів впливу й параметрів, які необхідно коректувати, ґрунтується на їх всебічній оцінці й може базуватися на різних підходах: концепція забезпечення відносної незалежності бізнес-процесів, концепція забезпечення повної незалежності транспортного підприємства, концепція корпоративного контролю, концепція оптимальної структури бізнес-процесів.

Обґрунтовано, що ефективна модель управління транспортно-логістичним підприємством повинна охоплювати рішення в сфері управління його ресурсним забезпеченням, координації організаційних процесів, оптимізації організаційної структури, управління часовим аспектом розвитку підприємства, що в сучасних умовах можливе лише при інтегрованих транспортно-логістичних системах. Сформована модель систематизованого набору засобів управлінського впливу на діяльність підприємства з надання логістично-транспортних послуг, що представляє собою чотирьохмірну модель організаційно-економічних перетворень. Останні включають часовий вплив на систему управління (стратегічне управління), вплив на ресурси, які формують систему, вплив на організаційну структуру підприємства й вплив на пронизуючі її організаційні процеси, що дозволяє забезпечити взаємодію між функціональною й процесною організаційними структурами підприємства у вигляді чотирьохмірної матриці.

У *п'ятому розділі* «**Організаційно-економічні механізми реалізації стратегії міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем**» обґрунтовано організаційно-управлінський механізм формування міжрегіональних транспортно-логістичних систем; запропоновано моделі оптимізації товаропотоків на основі міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем; розроблено механізми інвестиційного забезпечення формування і розвитку міжрегіональних транспортно-логістичних систем, а також інституційні механізми регулювання розвитку міжрегіональних транспортно-логістичних систем на основі відносин між державою та приватними партнерами.

В результаті дослідження розроблено організаційно-управлінський механізм формування транспортно-логістичних систем мезорівня, представлений багатокроковим керованим динамічним процесом. Систему транспортно-логістичного обслуговування мезорівня пропонується створювати в межах корпорації на галузевому рівні, з мережною організаційно-технологічною структурою кластерного типу, що обслуговує декілька територіально відособлених виробництв, об'єднаних в єдину логістичну систему. Переваги запропонованої мережної системи логістичного забезпечення мезорівня в децентралізації рівня управлінського впливу - ухвалення рішень на різних рівнях управлінського впливу різними менеджерами при одночасній координації їх у режимі реального часу. Головна особливість управління системою логістичного забезпечення мезорівня - співпраця в ланцюгу постачання на принципах управління бізнес-взаємодією, що забезпечує організаційно-технологічну стабільність підприємств мережі.

Відповідно до сформульованого у роботі стратегічного бачення,

інтегрована мережева система транспортно-логістичного забезпечення Причорноморської макрорегіональної соціально-економічної системи повинна формуватися як керована сукупність функціональних і забезпечуючих підсистем, що складається з численних взаємодіючих і взаємозалежних елементів-ланок державної мережі транспортно-розподільчого забезпечення, інтегрованих товарно-матеріальним потоком, загальними цілями ведення бізнесу, погодженими зі стратегією процесу безупинної зміни матеріального базису виробництва, а також усієї неподільної єдності різноманітних відносин між економічними суб'єктами, соціальними групами населення регіональної соціально-економічної системи і України. Основними елементами системоутворення функціональної підсистеми транспортно-логістичних систем мезорівня є регіональні розподільчі центри, зокрема великих промислових суб'єктів господарської взаємодії, центри дистриб'юції, оптові бази та центри гуртової торгівлі, комплекси термінального обслуговування й центри логістичного транспортно-розподільчого обслуговування, які охоплюють значну кількість функцій логістичного забезпечення і пов'язані з організацією та супроводженням товарно-матеріальних і супутніх потоків.

Запропоновано модель транспортно-логістичної системи мезорівня, у якій введено підсистему, що координує традиційні підсистеми оптимального управління матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками в економічних адаптивних системах із синергічними зв'язками - транспортній і складській. Особливістю такої моделі є те, що у транспортно-логістичній системі мезорівня вводиться функціональний елемент - багатомодальні (багатофункціональні) центри з транспортно-логістичного обслуговування, що забезпечують скоординовану взаємодію учасників просування й обслуговування потоків товарно-речових об'єктів і розглядаються як стратегічні точки зростання економічної системи. Багатомодальні центри з транспортно-логістичного обслуговування повинні гарантовано надавати клієнтам комплексний експедиційно-транспортний і логістичний сервіс із застосуванням новітніх технологій логістичного обслуговування, що забезпечує максимальний рівень синергетичного ефекту на основі логістичного узгодження економічних інтересів учасників процесу транспортно-логістичного забезпечення, консолідацію потоків товаро-матеріального, інформаційного, сервісного і фінансового типів. Така структурна побудова транспортно-логістичної системи представляється найбільш ефективною для Причорноморської регіональної соціально-економічної системи.

Розроблена багаторівнева структура територіального комплексу транспортно-логістичного обслуговування у формі кластера, що дозволяє забезпечити взаємодію цілей і результатів рішення стратегічних і тактичних завдань, системоутворюючими ланками якої є багатомодальні термінальні комплекси (рівень тактичного управління), що забезпечують вирішення своїх завдань, у рамках загальної стратегії кластера. Розроблено послідовність створення транспортно-логістичного кластера, який враховує вимоги, пред'явлені клієнтами-вантажовласниками до якості комплексних логістичних послуг (рис. 4).



Рис. 4. Етапи створення комплексу логістики транспортного обслуговування у міжрегіональній транспортно-логістичній системі

Синергетичний ефект досягається за рахунок системної дії наступних груп факторів: - ефективної стратегії функціонування кластера; - оптимальної функціонально-організаційної структури кластера, що включає термінальну інфраструктуру.

Обґрунтовано методичні засади оптимізації процесів управління перевезеннями із застосуванням логістичних технологій і параметрів термінальної інфраструктури транспортно-логістичного кластеру, що включають: модель сумарних витрат учасників процесу транспортно-логістичного обслуговування вантажопотоку; модель розподілу інвестицій між терміналами; модель оптимального розміщення терміналів на основі багатокритеріального підходу до вирішення поставленого завдання; модель закріплення вантажовласників за терміналами.

Обґрунтуванні механізми інвестиційно-фінансового управління розвитком міжрегіональної транспортно-логістичної системи на основі впровадження нових й удосконалювання традиційних методів і механізмів фінансування. Встановлено, що застосування таких сучасних механізмів

фінансування, як державно-приватне партнерство (концесії, контракти життєвого циклу), інфраструктурні позики, формування дорожніх фондів, є найбільш пріоритетними й зберігають можливості для фінансування перспективних проектів з розвитку транспортно-логістичної інфраструктури регіонів в кризових умовах. Обґрунтовано першочергові заходи, спрямовані на формування ефективно функціонуючого інституту інфраструктурних позик, що полягають в розробці механізмів фінансово-правового забезпечення обороту інфраструктурних облігацій, формування переліку ризикових обмежень як з боку емітента, так і з позиції держави, як гаранта за облігаціями для створення фінансово-правового механізму державних гарантій.

Розроблено концепцію і методичний підхід до оцінки економічної ефективності розвитку транспортно-логістичної системи на засадах державно-приватного партнерства із залученням приватних інвесторів (на регіональному й місцевому рівні), а саме: визначено критерії для залучення приватних інвесторів і запропоновано фінансові схеми державно-приватного партнерства на різних стадіях формування і розвитку транспортно-логістичної системи. Запропоновано механізм залучення приватних вкладників інвестиційних коштів до проектів розвитку транспортно-логістичної системи з урахуванням бажаних вигід для вкладника інвестиційних коштів й вимог чинного законодавства (рис. 5).



Рис. 5. Схема ухвалення рішення щодо залучення приватних вкладників інвестиційних коштів у розвиток міжрегіональної транспортно-логістичної інфраструктури

Державно-приватне партнерство при реалізації проектів розвитку транспортно-логістичної системи можливе двома способами: концесійна розробка й експлуатація проекту й залучення приватного інвестування. При першому варіанті ризики проекту розділяються між інвесторами, при другому - цілком лягають на регіон. Пропонований механізм ґрунтується на розробленому підході до оцінки інтересів зацікавлених сторін проекту й рівня їх критичності.

## 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 стратегії і механізмів міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем в умовах просторової трансформації економіки. За результатами дослідження зроблено висновки теоретичного, методологічного і науково-прикладного характеру:

1. В результаті дослідження розвинені уявлення про вдосконалювання транспортно-логістичних систем в умовах сучасної трансформації економіки й виявленні особливостей формування міжрегіональних транспортно-логістичних систем. Міжрегіональну транспортно-логістичну систему визначено як макрологістичну систему мезорівня, сформовану на основі синтезу функціональних, галузевих, територіальних і локальних транспортно-логістичних підсистем, які покликані забезпечити раціоналізацію й оптимізацію товарних потоків у суміжних регіонах з найменшими логістичними витратами. Зміст організації міжрегіональних систем транспортно-логістичної інфраструктури визначено як сукупність інструментів, форм, методів і процесів, що забезпечують реалізацію логістичного підходу до управління транспортно-розподільчою інфраструктурою регіонів. Виявлено фактори зовнішнього й внутрішнього середовища, що впливають на функціонування транспортно-логістичних комплексів регіонів з метою формування економічних механізмів розробки стратегії розвитку транспортно-логістичних послуг. Визначено основні напрямки створення й розвитку міжрегіональних транспортно-логістичних систем.

2. Обґрунтовано критеріальний підхід до узгодження параметрів (синхронізації) в транспортно-логістичних системах мезорівня, що доповнює традиційні ознаки досягнення синхронності потоків (за часом, обсягом, якістю, простором) ознаками синхронізації внутрішньосистемної взаємодії суб'єктів-учасників системи (вантажовласників, пасажирів, перевізників, органів управління) з урахуванням диференціації індивідуальних, підприємницьких і соціально-економічних інтересів. Запропоновано алгоритм функціонального забезпечення узгодження параметрів транспортно-логістичної системи із застосуванням процедури адаптивного управління, інваріантної характеристикам транспортно-логістичних систем інтегрованого типу з ієрархічною структурою для організації управління на маршруті руху

транспортних засобів, управління обслуговуванням на рівні перевізника й адміністративно-територіального органу виконавчої влади.

3. Розроблено методичний підхід до інтегральної оцінки стійкості функціонування підприємств сфери транспортно-логістичного обслуговування соціально-економічної системи регіонів. Інтегральна кількісна характеристика стійкого функціонування розділена на одиничні функціональні критеріальні характеристики з їх розрахунком по кожній зі складових. Здійснення оцінки повинне відбуватися на основі оцінювання рівня економічного збитку інтересам підприємств транспортно-логістичної системи та обґрунтуванні ефективних превентивних заходів.

4. Обґрунтовано процедурний підхід до організації процесів взаємодії транспортно-логістичних систем різного рівня, з урахуванням таких факторів, як організаційна структура управління, особливості етапу, складність функціонального складу й зв'язків, що сприяє оптимізації й збільшує ефективність реалізації процесу. Розроблено класифікацію процедур організації процесів транспортно-логістичного обслуговування і виділені процедури інформаційного забезпечення й моделювання. Запропоновано механізм застосування процедурного підходу для забезпечення міжпроцесної взаємодії транспортно-логістичних систем. Розробка, оцінка й виключення на основі процедурного підходу спектру неефективних моделей організації транспортно-логістичного обслуговування, запобігає реалізації неприпустимих варіантів реалізації процесу. Також істотно знижується основний обсяг типових помилок на основі всебічного й комплексного моделювання.

5. На основі теорії й методології логістичного й кластерного утворення, а також синергетичного підходу, розроблено концептуальний підхід до формування й розвитку єдиної інтегрованої транспортно-логістичної системи Причорноморського макрорегіону. Пропонована синергетична організаційно-функціональна структура логістичної системи вантажо- і товароруку складається з сукупності функціональних, галузевих, локальних, територіальних підсистем, що включають взаємозалежні елементи й ланки національної, регіональних й галузевих транспортно-логістичних систем з відповідними інформаційно-аналітичними центрами, інтегрованих матеріальними й супутніми інформаційними й фінансовими потоками і забезпечує реалізацію загальної мети функціонування транспортно-логістичної системи, узгодженої з міжнародними, національними й регіональними соціально-економічними цілями, для одержання максимального синергетичного ефекту. Основними функціональними елементами логістичної системи вантажо- і товароруку виступають транспортно-логістичні системи й транспортно-логістичні центри.

6. В результаті дослідження розроблено організаційно-управлінський механізм формування транспортно-логістичних систем мезорівня, представлений багатокроковим керованим динамічним процесом. Систему транспортно-логістичного обслуговування мезорівня пропонується створювати в межах корпорації на галузевому рівні, з мережною організаційно-технологічною структурою кластерного типу, що обслуговує декілька

територіально відособлених виробництв, об'єднаних в єдину логістичну систему. Переваги пропонованої мережної системи логістичного забезпечення мезорівня в децентралізації рівня управлінського впливу - ухвалення рішень на різних рівнях управлінського впливу різними менеджерами при одночасній координації їх у режимі реального часу. Головна особливість управління системою логістичного забезпечення мезорівня - співпраця в ланцюгу постачання на принципах управління бізнес-взаємодією, що забезпечує організаційно-технологічну стабільність підприємств мережі.

7. Обґрунтовано методичні підходи до формування й розвитку єдиної міжрегіональної (макрорегіональної) інтегрованої транспортно-логістичної системи, що дозволяють, на основі сегментації транспортних мереж за рівнем вантажоутворення й напрямкам вантажопотоків визначити перспективи й розробити рекомендації з розвитку транспортно-логістичної системи. Сформована багаторівнева структура територіального комплексу транспортно-логістичного обслуговування у формі кластера дозволяє забезпечити взаємодію цілей і результатів вирішення стратегічних і тактичних завдань, системоутворюючими ланками якої є багатомодальні термінальні комплекси (рівень тактичного управління), що забезпечують вирішення своїх завдань, у рамках загальної стратегії кластера. Обґрунтовано методичні засади оптимізації процесів управління перевезеннями із застосуванням логістичних технологій і параметрів термінальної інфраструктури транспортно-логістичного кластеру, що включають: модель сумарних витрат учасників процесу транспортно-логістичного обслуговування вантажопотоку; модель розподілу інвестицій між терміналами; модель оптимального розміщення терміналів на основі багатокритеріального підходу до вирішення поставленого завдання; модель закріплення вантажовласників за терміналами.

8. Розроблено науково-методичне забезпечення формування інноваційної підсистеми міжрегіональної системи транспортно-логістичного обслуговування і оптимального управління матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками в адаптивних транспортно-логістичних системах із синергічними зв'язками. Розроблено базову структурну модель інноваційної підсистеми міжрегіональної системи транспортно-логістичного обслуговування, для якої обґрунтоване виділення рівнів «основна діяльність», «забезпечення основної діяльності», «управління/регулювання» і здійснено поділ кожного рівня на елементи. Запропоновано модель міжрегіональної системи моніторингу інновацій у транспортно-логістичній системі, що дозволяє визначати як загальні тенденції розвитку інноваційної діяльності у транспортно-логістичній системі регіонів, так і досліджувати динаміку зміни інноваційних процесів у суб'єктах інноваційної діяльності і забезпечує повноту й оперативність інформації для прийняття управлінських рішень.

9. В результаті дослідження обґрунтовано науково-методичні засади формування регіональних і державних програм розвитку транспортно-дорожньої мережі із застосуванням програмно-цільового підходу й механізмів їх реалізації. Обґрунтовано концептуальні положення довгострокової цільової програми розвитку мережі лінійних комплексів інженерних споруд,

призначених для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів і логістичного обслуговування Причорноморської макрорегіональної соціально-економічної системи. Розроблені методичні підходи до розробки програм розвитку транспортно-дорожньої мережі Причорноморської макрорегіональної соціально-економічної системи у розрізі наступних рівнів постановки завдання: пріоритети політики щодо транспортно-дорожнього господарства; стратегічні цілі розвитку транспортно-дорожнього господарства; тактичні завдання; бюджетні програми. Розроблено теоретико-методичні засади визначення цільових показників розвитку дорожнього господарства й систему показників для державної й регіональних програм розвитку транспортно-дорожньої мережі.

10. Сформульовано теоретичні передумови комплексної міжрегіональної транспортно-логістичної стратегії в сфері просування продукції з баз і складів споживачам, що визначається політикою й виконанням логістичних функцій при управлінні транспортом на складських поставках продукції, які виражаються не тільки організацією вільного розподілу й обміну продукцією, оптимізацією ціни на товари й послуги, але й удосконалюванням взаємин між транспортними підприємствами й складськими організаціями для створення ефективної інтегрованої міжрегіональної складської мережі. Для формування раціональних зон складського обслуговування визначений раціональний радіус дії транспорту при доставці продукції з баз і складів споживачам, що дає можливість визначити той сегмент, який повинен обслуговувати склад і діставати нормальний прибуток.

11. Сформульовано рекомендації для підвищення ефективності управління транспортними підприємствами у міжрегіональній транспортно-логістичній системі на основі впровадження процесно-орієнтованого підходу, що дозволяє забезпечити підвищення ефективності взаємозв'язку окремих функціональних підрозділів транспортного підприємства й підвищити його конкурентоспроможність на ринку транспортних послуг в умовах формування і розвитку міжрегіональної транспортно-логістичної системи. Розроблено підхід до оцінки рівня ефективності функціонування систематизованого набору засобів управлінського впливу на діяльність підприємств з надання транспортно-логістичних послуг. Сформовано модель систематизованого набору засобів управлінського впливу на діяльність підприємства з надання логістично-транспортних послуг, що дозволяє забезпечити взаємодію між функціональною й процесною організаційними структурами підприємства.

12. Обґрунтуванні механізми інвестиційно-фінансового управління розвитком міжрегіональної транспортно-логістичної системи на основі впровадження нових й удосконалювання традиційних методів і механізмів фінансування. Запропоновано механізм залучення фінансування проектів розвитку міжрегіональних транспортно-логістичних систем через інфраструктурні позики. Обґрунтовано першочергові заходи, спрямовані на формування ефективно функціонуючого інституту інфраструктурних позик, що полягають в розробці механізмів фінансово-правового забезпечення обороту інфраструктурних облігацій, формування переліку ризикових обмежень як з

боку емітента, так і з позиції держави, як гаранта за облігаціями для створення фінансово-правового механізму державних гарантій. Запропоновано механізм залучення приватних вкладників інвестиційних коштів до проектів розвитку транспортно-логістичної системи з урахуванням бажаних вигід для вкладника інвестиційних коштів й вимог чинного законодавства. Пропонований механізм ґрунтується на розробленому підході до оцінки інтересів зацікавлених сторін проекту й рівня їх критичності.

## СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

### *Монографії:*

1. Корнієцький О.В. Стратегія і механізми міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем в умовах просторової трансформації економіки: проблеми теорії і практики [Текст]: монографія / О.В. Корнієцький; МУБіП. – Херсон: Грінь Д.С., 2014. – 352 с.

### *Статті у наукових фахових виданнях:*

2. Корнієцький О.В. Розвиток логістичних систем підприємств регіонального АПК / О.В. Корнієцький // Культура народів Причорномор'я.- 2012.- №234.- С.170-173.

3. Корнієцький О.В. Логістика по-японськи: підвищення ефективності діяльності підприємств / В.В. Лагодієнко, О.В. Корнієцький // Культура народів Причорномор'я.- 2014.- №275.- С. 207-210. (Автору належить 0,4 друк. арк.)

4. Корнієцький О.В. Економічна сутність логістичних систем підприємств / О.В. Корнієцький // Глобальні та національні проблеми економіки.- 2014.- Вип. №2.- Режим доступу до журналу: <http://www.global-national.in.ua/issue-2-2014>.

5. Корнієцький О.В. Розвиток логістики підприємства на основі інноваційного підходу / О.В. Корнієцький // Науковий вісник Херсонського державного університету.- Серія: Економічні науки.- 2014.- Вип. 9, Ч.4.- С.108-111.

6. Корнієцький О.В. Міжнародна логістика: поняття та напрямки розвитку в сучасному світі / О.В. Корнієцький // Наукові праці (ЧДУ).- 2014.- Вип. 235.- Т. 247.- С.66-71.

7. Корнієцький О.В. Методологічні аспекти міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем як складової просторової трансформації економіки / О.В. Корнієцький // Економічний аналіз.- 2014.- Т. 18.- №3.- С. 40-44.

8. Корнієцький О.В. Логістична система розподілу продукції в умовах транспортно-логістичного комплексу / О.В. Корнієцький // Економічний аналіз.- 2014.- Т. 17.- №3.- С. 35-41.

9. Корнієцький О.В. Теоретичні засади розвитку регіональних та міжрегіональних транспортно-логістичних систем / О.В. Корнієцький // Бізнес-навігатор.- 2015.- №1(36).- С.107-112

10. Корнієцький О.В. Поняття та сутність логістики / О.В. Корнієцький // *Агросвіт*.- 2015.- №14.- С.13-16.
11. Корнієцький О.В. Значення логістики для агропромислового комплексу [Електронний ресурс] / О.В. Корнієцький // *Ефективна економіка*. – 2015. - №8. - С.24-28. - Режим доступу до журналу: <http://www.economy.nayka.com.ua>
12. Корнієцький О.В. Оптимізація діяльності логістичних систем руху товарів за участю регіонального транспортного комплексу / О.В. Корнієцький // *Таврійський науковий вісник*.- 2015.- Вип. 91.- С. 261-265.
13. Корнієцький О.В. Укладання транспортних контрактів в умовах міжрегіональної економічної взаємодії / О.В. Корнієцький // *Економічний аналіз*.- 2015.- Т. 19.- №3.- С. 33-37.
14. Корнієцький О.В. Концепція логістичного управління регіональними транспортно-логістичними системами України / О.В. Корнієцький // *Науковий вісник Херсонського державного університету: Економічні науки*.- 2015.- Вип. 11.- Ч. 3.- С. 64-67.
15. Корнієцький О.В. Транспортна інтеграція водного транспорту Причорноморського регіону / О.В. Корнієцький // *Економіка і управління*.- 2015.- №2.- С. 42-48.
16. Корнієцький О.В. Стратегічні напрямки розвитку взаємодії транспортно-логістичних з інфраструктурою України / О.В. Корнієцький // *Таврійський науковий вісник*.- 2015.- Вип. 92.- С. 217-224.
17. Корнієцький О.В. Методичні засади оцінки розвитку ТЛ інфраструктури / О.В. Корнієцький // *Інвестиції – практика та досвід*.- 2015.- № 16.- С.67-69.
18. Корнієцький О.В. Формування регіональної транспортно-логістичної системи в умовах просторової трансформації економіки / О.В. Корнієцький // *Агросвіт*.- 2015.- № 16.- С.29-33.
19. Корнієцький О.В. Формування інвестиційної привабливості в умовах міжрегіональної транспортно-логістичної системи / О.В. Корнієцький // *Економіка та держава*.-2015.- №9.- С.60-64.
20. Корнієцький О.В. Розвиток автомобільної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства / О.В. Корнієцький // *Сучасні питання економіки і права: зб. наук. праць*. – К.: КиМУ, 2015. – Вип. 2(10). – С 90-94.
21. Корнієцький О.В. Структура комплексу транспортної логістики / О.В. Корнієцький // *Інвестиції: практика та досвід*.- 2015.- №18.- С.51-53.
22. Корнієцький О.В. Методичні аспекти розвитку міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем в умовах синхронізації / О.В. Корнієцький // *Економіка та держава*.- 2015.- №11.- С. 47-50.

***Статті, опубліковані у виданнях, що включені до наукометричних баз та видані за кордоном:***

23. Корнієцький О.В. Сутність і роль логістичних систем контролю як функцій управління / В.В. Лагодієнко, О.В. Корнієцький // *Азимут наукових*

исследований: экономика и управление.- 2014.- №4(9).- С.47 – 50. (Автору належить 0,4 друк. арк.)

24. Корниецкий А.В. Понятие сущности и функций управления в логистических системах / В.В. Лагодиев, А.В. Корниецкий // Балтийский гуманитарный журнал.- 2014.- №4(9).-С. 145-147. (Автору належить 0,2 друк. арк.)

25. Корниецкий А.В. Методические принципы логистической системы управления материальными потоками / В.В. Лагодиев, А.В. Корниецкий // Карельский научный журнал.-2014.- №4(9).- С.119-121. (Автору належить 0,2 друк. арк.)

26. Корниецкий А.В. Становление логистики как науки: теоретическое обоснование / А.В. Коваль, А.В. Корниецкий // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. Серия: Экономика и управление.-2014.- №4(19).- С.21-23. (Автору належить 0,3 друк. арк.)

27. Корниецкий А.В. Формирование организационно-экономических аспектов региональных транспортных систем в условиях пространственной трансформации экономики / А.В. Корниецкий // Балтийский гуманитарный журнал.- 2015.- №1(10).- С.175-178.

28. Корниецкий А.В. Механизмы инновационного развития в транспортно-логистических системах / А.В. Корниецкий // Смальта.- 2015.- №2.- С.32-36.

#### *Матеріали наукових конференцій:*

29. Корнієцький О.В. Перспективи та пріоритетні напрямки логістичних систем контролю як функцій управління // Матеріали XVI Всеукраїнської з міжнародною участю науково-практичної заочної конференції. - Київ, – 2014. - С. 25 - 27 (26-27 грудня 2014 р.).

30. Корнієцький О.В. Транспортна інтеграція водного транспорту причорноморського регіону// «Потенціал стійкого розвитку та фінансова безпека соціально економічних систем» Міжнародна науково-практична конференція. – Дніпропетровськ. – 2015. – С. 87 – 91 (08 травня 2015 р.).

31. Корнієцький О.В. Проблеми ефективного управління рухом товарів у просторі на регіональному рівні// Тези Сборник докладов Международной конференции «Развитие науки в XXI веке» 1 часть. – Харьков, Украина. – 2015. – С. 42 - 45 (11 апреля 2015 г.).

32. Корнієцький О.В. Проблеми та перспективи розвитку міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем// Тези Економічні аспекти розвитку країни: сучасний стан, проблеми та перспективи. Збірник тез міжнародної науково-практичної інтернет-конференції. – Тернопіль. – 2015. – С. 7 – 11 (23 квітня 2015 р.).

33. Корнієцький О.В. Методичні аспекти розвитку логістики підприємства з використанням інноваційного методу// Тези Сучасні напрямки теоретичних та практичних досліджень в економічній науці. Збірник тез міжнародної науково-практичної інтернет-конференції. – Тернопіль. – 2015. – С. 13 – 16 (27 лютого 2015 р.).

34. Корнієцький О.В. Застосування регіональних та міжрегіональних транспортно-логістичних систем руху товарів// Сборник докладов IV Международная заочная конференция «Развитие науки в XXI веке» 1 часть. – Харьков, Украина. – 2015. – С. 59 – 62 (24 июля 2015 г.).

35. Корнієцький О.В. Логістика по-японські: підвищення ефективності діяльності підприємств// Наука України перспективи та потенціал. Матеріали XII Всеукраїнської з міжнародною участю науково-практичної заочної конференції. – Одеса, – 2015. – С. 19 – 22 (20-21 лютого 2015 р.).

36. Корнієцький О.В. Пріоритети розвитку діяльності логістичних систем руху товарів за участю регіонального транспортного комплексу // Молода наука України. Перспективи та пріоритети розвитку. Матеріали XVII Всеукраїнської з міжнародною участю науково-практичної заочної конференції. – Київ, – 2015. – С. 20 – 23 (24-25 квітня 2015 р.).

37. Корнієцький О.В. Розвиток логістики підприємства на основі інноваційного підходу // Сучасна освіта і наука в Україні: традиції та інновації. Матеріали XXI Всеукраїнської науково-практичної заочної конференції. – Одеса, – 2015. – С. 19 – 22 (23-24 січня 2015 р.).

38. Корнієцький О.В. Теоретичні аспекти функціонування транспортної системи в умовах державного реагування// Наукова дискусія: теорія, практика, інновації. Матеріали V Всеукраїнської з міжнародною участю науково-практичної заочної конференції – Київ, – 2015. – С. 15 – 19 (27-28 березня 2015 р.).

39. Корнієцький О.В. Розвиток регіональних транспортно-логістичних систем // Інноваційна економіка. Міжнародна науково-практична конференція. – Харків, – 2015. – С. 43 – 48 (15-16 травня 2015 р.).

40. Корнієцький О.В. Укладання транспортних контрактів в умовах міжрегіональної взаємодії// Міжнародна науково-практична конференція. Наукові здобутки на шляху до вдосконалення економіки України. – Дніпропетровськ, – 2015. – С. 23 – 26 (7-8 серпня 2015 р.).

41. Корнієцький О.В. Формування логістичних систем руху товарів за участю регіонального транспортного комплексу// Науково-економічний розвиток: менеджмент, фінанси та аудит. Збірник матеріалів міжнародної науково-практичної конференції. – Київ, – 2015. – С. 89 – 92 (24-25 липня 2015 р.).

42. Корнієцький О.В. Загрози та перспективи сучасного стану транспортної системи України // Міжнародна науково-практична конференція Тенденції сталого розвитку економіки України: прогнози та пропозиції. – Львів, – 2015. – С. 58 – 60 (28-29 серпня 2015 р.).

## АНОТАЦІЯ

**Корнієцький О.В. Міжрегіональна взаємодія транспортно-логістичних систем в умовах просторової трансформації економіки. – 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, Одеса, 2016.

Дисертацію присвячено обґрунтуванню теоретико-методологічних засад та розробці практичних рекомендацій з формування стратегії і механізмів міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем в умовах просторової трансформації економіки.

Обґрунтовано концепцію формування й розвитку міжрегіональної синергетичної транспортно-логістичної системи на засадах інтеграційно-кластерного підходу.

Розроблено організаційно-управлінський механізм формування транспортно-логістичних систем мезорівня у формі корпорацій з мережною організаційно-технологічною структурою кластерного типу.

Сформульовано концепцію комплексної міжрегіональної транспортно-логістичної стратегії в сфері просування продукції з баз і складів споживачам на засадах інтеграційної взаємодії транспорту і складського господарства.

*Ключові слова:* міжрегіональна взаємодія, інтегрована транспортно-логістична система, синергія, інтеграційно-кластерний підхід, регіональна стратегія, організаційно-управлінський підхід, ефективність управління, оптимізація, інноваційна підсистема, програмний підхід.

## АННОТАЦИЯ

**Корниецкий А.В. Межрегиональное взаимодействие транспортно-логистических систем в условиях пространственной трансформации экономики. - 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, Одесса, 2016.

Диссертация посвящена обоснованию теоретико-методологических основ и разработке практических рекомендаций по формированию стратегии и механизмов межрегионального взаимодействия транспортно-логистических систем в условиях пространственной трансформации экономики.

Обоснована концепция формирования и развития межрегиональной синергетической транспортно-логистической системы на основе интеграционно-кластерного подхода, организационно-функциональная структура которой состоит из совокупности функциональных, отраслевых, локальных, территориальных подсистем, включающих взаимосвязанные элементы и звенья национальной, региональных и отраслевых транспортно-логистических систем с соответствующими информационно-аналитическими центрами, интегрированных материальными и сопутствующими информационными и финансовыми потоками для получения максимального синергетического эффекта.

Разработан организационно-управленческий механизм формирования транспортно-логистических систем мезоуровня в форме корпорацій с сетевой организационно-технологической структурой кластерного типа, которая обслуживает несколько территориально обособленных производств,

объединенных в единую логистическую систему, обеспечивающую эффективное сотрудничество в цепи поставки на принципах управления бизнес-взаимодействием и организационно-технологическую стабильность предприятий сети.

Сформулирована концепция комплексной межрегиональной транспортно-логистической стратегии в сфере продвижения продукции с баз и складов потребителям на основе интеграционного взаимодействия транспорта и складского хозяйства, связанная с маршрутизацией перевозок продукции, созданием эффективной интегрированной межрегиональной складской сети, которая направлена на доставку ее потребителям « точно в срок »;

Усовершенствованы методологические основы организации межрегионального взаимодействия транспортно-логистических систем путем применения процедурного подхода, с учетом таких факторов, как организационная структура управления, особенности этапа, сложность функционального состава и связей, что способствует оптимизации и увеличивает эффективность реализации процесса, обеспечивает разработку, оценку и исключение спектра неэффективных моделей организации транспортно-логистического обслуживания, предотвращает реализацию недопустимых вариантов реализации процесса.

Предложен критериальный подход и алгоритм функционального обеспечения согласования параметров транспортно-логистической системы мезоуровня с применением процедуры адаптивного управления, инвариантной характеристикам транспортно-логистических систем интегрированного типа с иерархической структурой для организации управления на маршруте движения транспортных средств, управления обслуживанием на уровне перевозчика и административно-территориального органа исполнительной власти.

Разработан методический подход к интегральной оценке устойчивости функционирования предприятий сферы транспортно-логистического обслуживания социально-экономической системы регионов, согласно которому, интегральная количественная характеристика устойчивого функционирования разделена на единичные функциональные критериальные характеристики с их расчетом по каждой из составляющих.

Усовершенствованы методические основы формирования и развития единой межрегиональной (макрорегиональной) интегрированной транспортно-логистической системы.

Дано определение сущности и содержания понятия «межрегиональная транспортно-логистическая система» как макрологистической системы мезоуровня, формируемой на основе синтеза функциональных, отраслевых, территориальных и локальных транспортно-логистических подсистем, призванных обеспечить рационализацию и оптимизацию товарных потоков в смежных регионах с наименьшими логистическими затратами.

Разработано научно-методическое обеспечение формирования инновационной подсистемы межрегиональной системы транспортно-логистического обслуживания.

Получили развитие концептуальные основы формирования и реализации

государственной и региональной транспортно-логистической политики, направленной на создание единой транспортно-логистической системы макрорегиона с применением программно-целевого подхода.

Обоснованы рекомендации по повышению эффективности управления транспортными предприятиями в межрегиональной транспортно-логистической системе.

Разработаны механизмы инвестиционно-финансового управления развитием межрегиональной транспортно-логистической системы на основе внедрения новых и совершенствования традиционных методов и механизмов финансирования.

*Ключевые слова:* межрегиональное взаимодействие, интегрированная транспортно-логистическая система, синергия, интеграционно-кластерный подход, региональная стратегия, организационно-управленческий подход, эффективность управления, оптимизация, инновационная подсистема, программный подход.

## SUMMARY

**Kornietsky A.V. Interregional cooperation of transport-logistics systems in spatial transformation of the economy. - Manuscript.**

The 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, Odessa, 2016.

The thesis is devoted to substantiation of theoretical and methodological foundations and development of practical recommendations on forming strategies and inter-regional cooperation mechanisms of transport and logistics systems in spatial transformation of the economy.

The concept of formation and development of inter-regional synergies transport and logistics systems integration, on the basis of cluster approach.

Organizational-administrative mechanism of formation of transport and logistics systems meso level corporations in the form of a network of organizational and technological structure of the cluster type.

Formulated the concept of inter-regional integrated transport and logistics strategy for the promotion of the bases and warehouses to consumers on the basis of integration interaction of transport and warehousing.

*Keywords:* interregional cooperation, integrated transport and logistics system, synergy, integration, cluster approach, regional strategy, organizational management approach, management efficiency, optimization, innovative subsystem, program approach.

Підписано до друку 10.03.2016. Формат 60×90/16. Ум.-друк. арк. 1,9. Наклад 100 прим.  
Замовлення № 15

---

**Копіцентр «Персей»**  
65039, Україна, м. Одеса, пр. Шевченко 6/3