

УДК 656:338.45.078.8

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ФУНКЦІОНУВАННЯ МЕРЕЖІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

*Дикань В.Л., д.е.н., професор,
Корінь М.В., аспірант (УкрДАЗТ)*

В статті проаналізовано динаміку використання транзитного потенціалу транспортної системи України та запропоновано формування логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру для підвищення рівня конкурентоспроможності підприємств вітчизняного промислового виробництва в умовах розвинених МТК.

Ключові слова: транзитний потенціал, мережа МТК, логістичний центр, логістично-інформаційно-інноваційно-маркетинговий центр.

Актуальність теми дослідження. Фундаментальні зміни світової економіки, що супроводжуються процесами її глобалізації, призвели до формування міждержавних та транснаціональних виробничих об'єднань за рахунок зняття існуючих бар'єрів для входження на національні ринки капіталу, забезпечили підвищення рівня мобільності капіталу на фоні дерегулювання та лібералізації міжнародної торгівлі, а розширення ринків збуту і поглиблення міжнародного поділу праці взагалі видозмінили світову систему транспортного обслуговування, обумовивши необхідність пошуку нових підходів до розвитку транспорту, нових технологій та раціональних шляхів освоєння перевезень пасажирів та вантажів.

Поряд з цим, зміна територіальних меж між виробництвом і споживанням продукції забезпечила зростання обсягів та розширення номенклатури транснаціональних вантажопотоків, обумовивши потребу в покращенні якості транзитних зовнішньоторговельних зв'язків та заклавши основу в формування потужної, багатфункціональної логістичної системи на основі комплексних транзитних транспортних магістралей, здатних об'єднати воедино всі види транспорту та споживачів транспортних послуг.

Такою і стала, визначена ще в 80-і роки стратегією ЄС, система міжнародних транспортних коридорів як найбільш сучасний швидкісний комбінований трансконтинентальний коридор.

Стратегічну значимість розбудови мережі МТК як для транспортної галузі, так і взагалі для економіки України важко переоцінити, адже саме українська транспортна система є однією з найважливіших «судин в кровоносній системі» транспортного ринку Європи. І не випадково...

По-перше, це пов'язано з тим, що через територію нашої держави пролягають стратегічно

важливі для Євразійського материка чотири з десяти МТК, загальною протяжністю 3,22 тис.км, що забезпечують перевезення більш ніж 60% всіх транзитних вантажопотоків з Європи в Азію.

З іншого боку, мережа МТК створює умови не тільки для зростання обсягів товаро- та пасажиропотоку через країну, але й є резервом підвищення ефективності функціонування всієї національної економіки, оскільки відкриває державі доступ одержання додаткових коштів за використання, по суті, практично невичерпного ресурсу – свого географічного положення з величезним транзитним потенціалом, який, на жаль, нині використовується лише 60%.

Однак, не дивлячись на рекордну кількість транспортних коридорів та їх цінність для економіки України, останнім часом все більша частина вітчизняних галузей відчувають гострий дефіцит в ефективних механізмах управління, здатних забезпечити формування сприятливих умов для використання потужного транзитного і промислового потенціалів країни та перетворення України в транспортний центр Європи.

Аналіз останніх досліджень та публікацій довів достатню актуальність вирішення проблем в сфері забезпечення ефективності функціонування підприємств як транспортного, так і промислового секторів країни. Зокрема, питанням забезпечення їх конкурентоспроможності та визначенню напрямів розвитку присвячено праці В.Л.Диканя, В.М.Геєця, І.Лукінова, Н.В. Якименко [1-4]. Проблеми розвитку транзитного потенціалу та його ролі в економічному процвітанні України постійно цікавлять таких вітчизняних науковців, як Бакаєва О.О., Пирожкова С.І., Хахлюка А.М.[5-6]. Однак, враховуючи те, що основою сучасних реформ, фактором активізації та якісного удосконалення промислового виробництва і транспортно-

логістичного обслуговування виступають знання та науково-технічні досягнення, забезпечити конкурентоспроможність транспортної системи України та відродити її потужний промисловий потенціал, можна виключно за рахунок формування новітніх інтелектуальних структур в умовах розвинутих МТК. Саме це і обумовило формулювання *мети даної статті*.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сьогодні транспортна система України, з її 22 тис. км залізничних колій, 170 тис.км автомобільних доріг, 30 аеропортами, 18 державними МТП та більш ніж 42 тис.км нафтогазопроводами формує транзитний каркас країни, опосередковує її зовнішньоекономічні зв'язки та позиціонує на ринку міжнародних транзитних перевезень. За таких умов транзитний потенціал країни повинен не тільки номінально визначати місце України в системі міжнародних зв'язків, а стати головним фактором реалізації, нарощування та розвитку всіх пов'язаних з ним галузей національної економіки, а, в першу чергу, транспорту та промисловості [7].

Історично склалося так, що головну частину вантажопотоку через територію нашої держави формують саме транзитні перевезення. І не випадково, адже пропускні здатності вітчизняної транспортної системи дозволяють щодоби обслуговувати близько 2,2 млн.т вантажів та більше 19 млн.пасажирів.

Однак, потреба в модернізації, оновленні не тільки рухомого складу (зокрема, лише на залізничному транспорті протягом найближчих 6 років підлягає заміні весь рухомий склад) та зростанні якості технічних засобів переміщення вантажів (підвищення середньої швидкості руху) з одночасною невідповідністю системи організації перевезень встановленим європейським стандартам (відсутність сучасної системи транспортно-логістичного обслуговування) призвели до поступового зниження обсягів транзитних вантажопотоків через територію України (див. табл.1 - 2), викликавши їх найвідчутніше падіння в 2009 та 2010 роках на 3,2 та 17% відповідно до рівня 2001 року [7].

Таблиця 1
Динаміка зовнішньоекономічних транзитних вантажопотоків через територію України за 2000-2010 рр.

Роки	Обсяг транзиту (тис.т)	% до 2000р.	Роки	Обсяг транзиту (тис.т)	% до 2000р.	Роки	Обсяг транзиту (тис.т)	% до 2000р.
2000	184000,5	100	2004	185629,8	100,9	2008	325423	176,9
2001	183633,5	99,8	2005	205565,2	111,7	2009	178134,1	96,8
2002	181608	98,7	2006	222948,1	121,2	2010	152353,8	83,0
2003	218964	119,0	2007	386956,6	210,3			

Таблиця 2
Динаміка транзитних перевезень вантажів (зовнішньоекономічних вантажопотоків) через територію України за 2005-2010 рр.

Показники	Роки				2010 р. в % до 2005 року
	2005		2010		
	Маса вантажу, тис.тонн	% до підсумку	Маса вантажу, тис.тонн	% до підсумку	
Транзит в цілому (без трубопровідного транспорту) в тому числі:	77643,3	100	52913,5	100	68,2
автомобільним	636,1	0,82	4649,1	8,79	703,9
річковим	10,1	0,01	-	-	-
залізничним	73221,0	94,3	44511,8	84,2	60,8
морським	3765,5	4,85	3660,4	6,92	97,2
авіаційним	1,4	0,0	1,6	0,0	114,3
іншим	9,2	0,01	90,60	0,17	985

В цілому, аналізуючи динаміку транзитних вантажопотоків через територію нашої країни, можна вказати на значне послаблення позицій України на ринку міжнародних транзитних

перевезень, що проявляється у зменшенні обсягів транспортування. Зокрема, протягом лише 6 останніх років було втрачено майже 25 млн.т вантажів, з яких найбільші обсяги припали на

залізничний транспорт – 28,7 млн.т, морський – 105,1 млн.т та повністю – на річковий [8].

Змінилася і географія транзиту вантажів (див. табл.3). Близько 94,7% обсягів транзитопотоків через країну відбувається з країн СНД: Російської Федерації, Казахстану, Білорусії та Молдови. Зокрема, Росією у 2010 році відправлено 84,6% транзитних вантажів,

Казахстаном - 6,4% (9,8 млн.т), а Молдовою та Білоруссю – 3,2 та 2,4 млн.т вантажів. При цьому більша частина обсягів транспортування з цих країн, а саме 96,2% перевезень, відбувається з залученням залізничного транспорту, при одночасному скороченні долі перевезень цим видом транспорту з країн ЄС більш ніж в 2 рази з 4,5% у 2005 році до 2% - у 2010.

Таблиця 3

*Зміна географії транзиту вантажів (за країнами відправлення)
за 2005-2010 рр.*

Транзит вантажів	Роки							
	2005				2010			
	всього	країни СНД	країни ЄС	інші країни	всього	країни СНД	країни ЄС	інші країни
Загальний обсяг транзиту, тис.т	77622,6	50850,2	3891,6	22880,8	52820,3	45107,7	3301,0	4411,6
Питома вага, %	100	65,5	5,0	29,5	100	85,4	6,2	8,4
Залізничний транспорт	636,1	246,0	158,6	231,5	4649,1	1762,4	1922,7	964,0
Автомобільний транспорт	73221	47774,7	3297,3	22149	44511,8	42810,5	976,0	725,3
Морський транспорт	3765,5	2829,5	612,7	323,3	3659,4	534,8	402,3	2722,3

Зміна структури торгівлі між європейськими та азійськими країнами вплинула і на асортиментну групу транзитних вантажів по території нашої держави, призвівши до падіння в 5 разів обсягів перевезень виробів з каменю, гіпсу, цементу, кераміки, скла, продуктів тваринного походження та в 2 рази – недорогих металів і виробів з них.

Сьогодні через невідповідність вітчизняної транспортної інфраструктури європейським стандартам все більша частина вантажівідправників відмовляється від послуг української транспортної системи, використовуючи для транспортування інші

альтернативні маршрути, зокрема вантажопотік між Європою та Російською Федерацією через територію Білорусії в 5 разів більший, ніж через територію України. Така переорієнтація транзиту завдає відчутних втрат для МТК №5 [9], у якого, як здавалося, не повинно бути конкурентних маршрутів при перевезеннях з країн Південної Європи. І, як результат, за оцінками експертів, через інституційну, технічну та технологічну неготовність забезпечити транзит на міжнародному рівні щорічно державний бюджет України втрачає близько 2,5-3 млрд. грн. доходу (див. табл.4) [10].

Таблиця 4

Доходи від транзитних перевезень і обслуговування транзитних вантажів та пасажирів, млн.дол.

Вид транспорту	2005	2006	2007	2008	2009
Усіма видами транспорту	4480,3	5354,7	6111,7	7636,5	7918,0
в тому числі					
залізничний	799,8	860,2	1268,2	1641,1	1100,0
морський	779,8	806,1	915,9	1304,4	725,5
повітряний	561,9	722,7	919,6	1231,1	1200,1
трубопровідний	1959,8	2500,6	2411,6	2560,4	3046,4
інший	379,0	465,1	596,4	899,6	1846,0

Таким чином, аби остаточно не втратити доходи від транзиту та забезпечити відродження провізних здатностей вітчизняної транспортної системи, в першу чергу, необхідно перейти до програми оновлення основних фондів

транспортної галузі, шляхом активізації інноваційних процесів в промисловому секторі країни.

Пріоритетність та стратегічна значимість транспортної системи для економіки України

особливо зростає в умовах функціонування мережі МТК та спорудження магістралі «Лісабон-Шанхай», які забезпечать не тільки перевезення існуючих обсягів вантажів на європейському рівні, але й сприятимуть залученню додаткового транзитопотоку. Так, за оцінкою фахівців Ради по вивченню продуктивних сил України, розбудова мережі МТК на території України сприятиме збільшенню обсягів транзиту у 5,4 рази до 457,5 млн.т вантажів та одночасно забезпечить 3 млрд. дол. доходу державному бюджету.

На нашу думку, пріоритетність розвитку МТК визначається не тільки необхідністю залучення додаткових транзитопотоків з країн Європи та Азії, а, в першу чергу, їх стратегічним значенням для відродження вітчизняного промислового сектору країни з одночасним доведенням транспортного та логістичного сервісу до рівня міжнародних стандартів.

Згідно з принципами транспортної політики ЄС основою ефективного функціонування МТК, окрім інших факторів, визначено наявність логістичної інфраструктури та розвинутого промислового сектору регіону в зоні його тяжіння. Саме тому, сьогодні так активно обговорюється створення 42 логістичних транспортно-складських комплекси [11], розміщених на прикордонних переходах, в морських та річкових портах, а також в найбільших вузлових центрах України, таких як Харків (обслуговування товарних потоків з Росією), Львів (товарних потоків з Польщею, Німеччиною, Угорщиною, Італією, Румунією, Словаччиною, Чехією та Австрією), Київ (обслуговування товарних потоків з Росією, Фінляндією, Молдовою, Румунією, Болгарією, Грецією), Одеса (обслуговування товарних потоків з Румунією, Болгарією, Грецією, Грузією, Азербайджаном та Туркменістаном), Донецьк (обслуговування товарних потоків з Грузією, Росією, Вірменією, Туреччиною), Рівне (обслуговування товарних потоків з Білоруссю, Польщею та Данією) [4], а також в містах Яготин, Ковель, Луцьк, Краковець, Ужгород, Косини, Івано-Франківськ, Чернівці, Підгайці, Тернопіль, Хмельницький, Житомир, Вінниця, Біла Церква, Черкаси, Кіровоград, Шостка, Глухів, Суми, Полтава, Дніпропетровськ, Луганськ, Ізваричі, Запоріжжя, Маріуполь, Бердянськ, Миколаїв, Херсон, Джанкой, Євпаторія, Севастополь, Сімферополь, Феодосія, Керч, Іллічівськ та Рені [11], базовими елементами яких стануть логістичні центри, об'єднані в єдину систему управління транспортними потоками через країни та включені до складу європейської логістичної системи.

Однак, формування та ефективне функціонування такої розгалуженої мережі

логістичних центрів потребує створення ряду економічних, технічних, технологічних, організаційних та правових основ, здатних забезпечити:

- підвищення якості перевезення транзитних вантажів до рівня європейських стандартів за рахунок впровадження на базі сучасних інформаційних технологій принципів логістики в організацію транспортного та транспортно-експедиторського обслуговування міжнародного транзиту, що забезпечить уніфікацію та широке впровадження найсучасніших технічних засобів, способів перевезень та переробки вантажів, здатних проводити їх обробку без розформування пакетів та вантажних місць;

- вирішення проблеми оновлення рухомого складу та покращення стану вітчизняної транспортної інфраструктури (в останні роки рівень зносу рухомого складу на всіх видах транспорту досяг 70-80%). На залізничному транспорті, окрім парку локомотивів, необхідно поповнювати та оновлювати вантажний вагонний парк, який на сьогоднішній день нараховує близько 120 тис.вагонів, та проводити роботи з подальшої електрифікації залізниць, розмежування вантажного та пасажирського руху;

- вирішення проблеми диспропорції між ресурсним потенціалом транспортного виробництва і галузевою транспортною економікою, оскільки однобічний розвиток регіонів призводить до незбалансованості обсягів і структури вантажопотоків, збільшенню порожнього пробігу рухомого складу;

- створення умов для реорганізації постачальницько-збутової структури промислових і торгових фірм у формі ліквідації їх власних транспортних підрозділів з передачею їх функцій і персоналу до логістичних центрів;

- скорочення термінів перебування товарів "у дорозі" шляхом поєднання виробничих процесів і транспортного обслуговування за рахунок мінімізації збитків на стиках взаємодії виробництва та транспортування;

- створення умов для подальшого розвитку мультимодальних, інтермодальних, контейнерних та контрейлерних перевезень за рахунок удосконалення нормативно-правової бази, ліквідації диспропорцій між рівнем розвитку потужностей з переробки вантажів в морських портах та прилеглої до них залізничної інфраструктури;

- удосконалення механізму митного обслуговування вантажів в пунктах перетину державного кордону та в МТП шляхом спрощення процедур митного огляду та порядку оформлення транзитних вантажів, які перетинають територію України;

- досягнення оптимального співвідношення між вартістю перевезень, комплексним обслуговування «від дверей до дверей» та часом доставки вантажів від пункту відправлення до пункту призначення.

На нашу думку, головною умовою, яка забезпечить зміцнення позиції транспортної галузі України на ринку міжнародних транзитних перевезень та сприятиме відродженню промисловості з виведенням її підприємств на конкурентоздатний рівень виробництва, є створення логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру, що діятиме, використовуючи потенціал вітчизняної транспортної системи, за умови стабільної державної політики в питаннях розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів та розбудови транспортно-логістичних центрів на території України.

ЛПМЦ є технологічно активним комплексом, сформованим на базі провідних підприємств вітчизняного промислового виробництва, який об'єднує воедино потенціал конструкторських бюро, виробничі потужності промисловості та провізні спроможності транспорту, а також університети, науково-виробничі фірми та ряд функціональних підрозділів, діяльність яких спрямована на підтримку стійкого взаємозв'язку, обмін інформацією та формування каналів збуту продукції. Розглянемо більш детально механізм функціонування ЛПМЦ (див.рис.1).

Враховуючи те, що конкурентоздатність вітчизняної промисловості ще за часів Радянського Союзу забезпечувалася виключно за рахунок високого рівня потенціалу інтелектуальної інженерної думки, базовим конструктивним елементом ЛПМЦ виступатимуть конструкторські бюро (надалі КБ).

Як головний осередок прикладної науково-технічної діяльності промислових підприємств КБ, на основі систематизованої інформації про сировину, матеріали, деталі, вузли та агрегати, що пропонуються провідними закордонними виробниками, отриманої від відділу інформаційних технологій з детальним описом вихідних технічних характеристик, проводитиме роботи по створенню нових та модернізації діючих конструкцій виробів (комплексів, апаратів, механізмів, машин) з подальшим їх впровадженням в процес виробництва та транспортно-логістичного обслуговування. З іншого боку, відділ маркетингу та інтелектуальної власності на основі проведення комплексного дослідження ринку з визначенням стану, обсягів та прогнозуванням його майбутніх потреб,

забезпечуватиме КБ інформацією про ринкову орієнтацію виробництва з детальним описом ринкової кон'юнктури та прогнозуванням майбутньої ринкової ситуації.

Оскільки потенціал електронної промисловості, а, в першу чергу, мікро- та оптоелектроніка, України на сьогоднішній день майже втрачено, а підприємства з електронного приладобудування, розробки та випуску мікроелектронних компонентів не спроможні конкурувати з досягненнями китайського та малайзійського виробництва; пропонуємо, що, вивчивши складові компоненти вузла чи агрегату, КБ визначатиме ту частину складових елементів, виробництво якої можна провадити на виробничих потужностях вітчизняних промислових підприємств, а іншу - закуповуватиме в провідних закордонних виробників, що і обумовлює необхідність функціонування логістичного відділу. Останній, співпрацюючи з провідними закордонними компаніями у сфері планування поставок, в питаннях їх періодичності, розмірах та визначенні оптимальних схем транспортування матеріально-технічних ресурсів, забезпечуватиме організацію надходження необхідних комплектуючих через мережу МТК з залучення всіх видів транспорту. В результаті виконання ряду робіт з підготовки виробництва нової продукції та експериментальної перевірки дослідного зразка, новітня конструкторська розробка запускатиметься у серійне виробництво з подальшою реалізацією на внутрішньому та зовнішніх товарних ринках, використовуючи можливості транспортної системи України та мережі логістичних центрів.

Створення ЛПМЦ забезпечить формування замкнутого кола промислово-логістичної взаємодії від стадії проведення наукових досліджень, нарощування та закупівлі сировини, комплектуючих, вузлів та агрегатів до виробництва та реалізації готової продукції промисловими підприємства через мережу логістичних центрів, які ефективно функціонують в умовах розвинених міжнародних транспортних коридорів [4].

Відведення визначальної ролі логістичним центрам, транспортній системі України та мережі МТК у забезпеченні конкурентоздатності на світовому ринку виробів вітчизняного виробництва є не випадковим. Оскільки саме з їх діяльністю пов'язано не тільки зберігання, складування, сортування, митне оформлення та транспортування вантажів (товарів), що сприяє оптимізації процесу перевезень, але й забезпечує наближення рівня науково-технологічного потенціалу вітчизняних галузей до провідного європейського рівня виробництва.

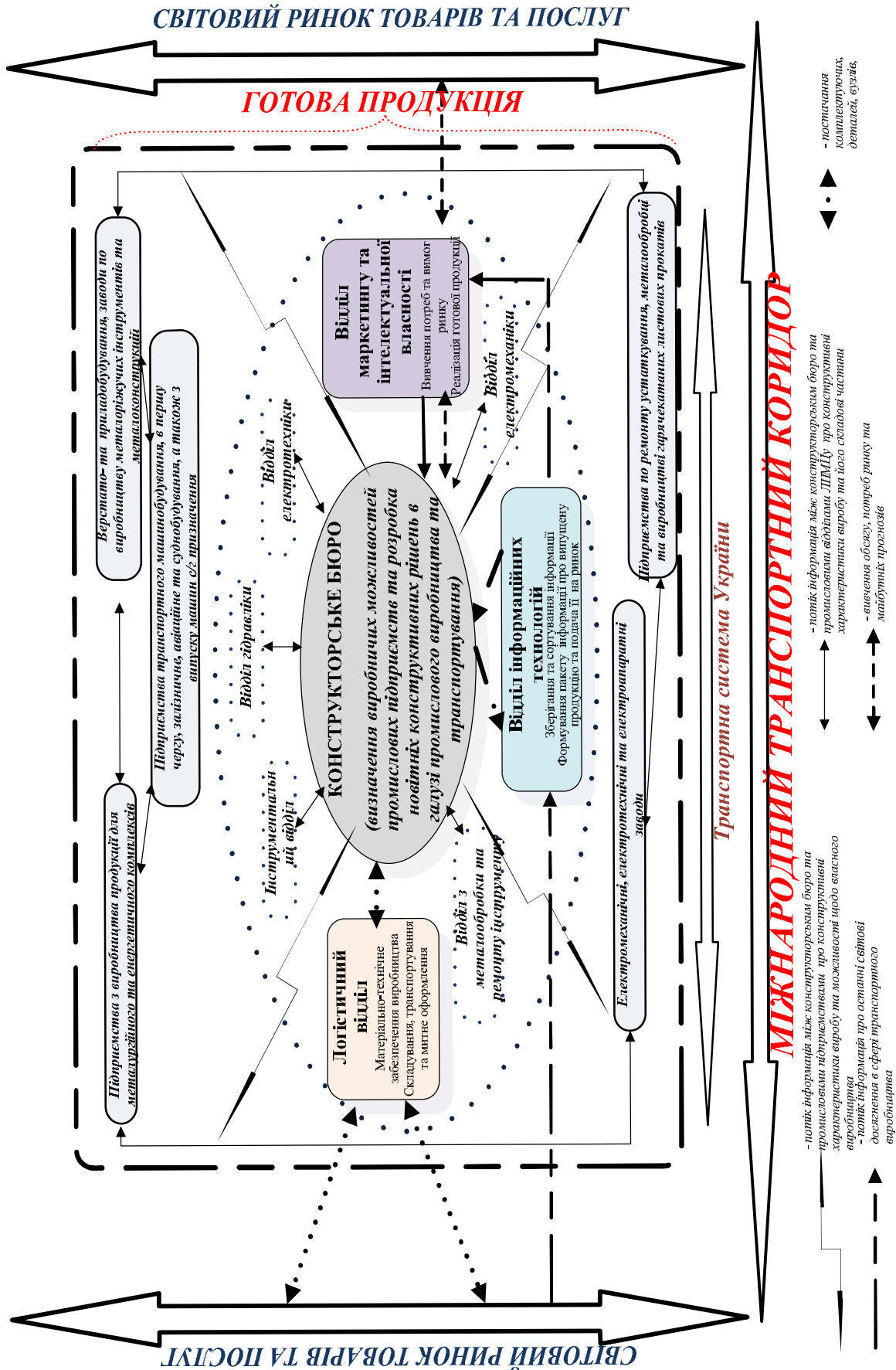


Рисунок 1 – Механізм функціонування логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру

Висновок. Ми живемо в одній з найбагатших країн світу – країні, потенціал якої сформовано на благодатних родючих землях та досягненнях високої інженерної думки. Однак, тривала реалізація широко спектру маркетингових інструментів, політика якого так активно пропагувалася в державних колах, й до нині так і не забезпечили формування високого рівня промислового виробництва та сільського господарства, в першу чергу, галузей переробної промисловості, обумовлюючи сьогодні нагальну потребу в розробці нового реанімаційного підходу, заснованого на логістичних центрах та транзитному потенціалі України. Одним із таких підходів, на нашу думку, саме й є підхід по створенню логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру як центру акумулювання потенціалу інженерної думки вітчизняної промисловості, формування якого стане основою переходу до якісно нового рівня промислового виробництва і транспортно-логістичного обслуговування, та одночасно забезпечить посилення конкурентних позицій вітчизняних підприємств на міжнародному ринку торгівлі та сприятиме реалізації транзитного потенціалу України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В.Л. Концептуальний підхід до ліквідації кризових явищ в промисловому та транспортному секторах економіки [Текст] / В.Л. Дикань // Залізничний транспорт України. Науково-практичний журнал. – Київ: ДП «ДННЦЗТУ». - №4. – 2010. – С. 50-51.
2. Геєць В.М. Пріоритети національного економічного розвитку в контексті глобалізаційних викликів [Текст]: монографія : у 2 ч. – Ч. 1 / за ред. В.М. Геєця, А.А. Мазаракі. – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2008. – 389 с.
3. Лукинов І.І. Економічні трансформації наприкінці 20-го століття [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakoni.com.ua/node/660>.
4. Дикань В.Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних як шлях призупинення кризових явищ в економіці країни [Текст] / В.Л. Дикань, Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту та промисловості. Збірник наукових праць. – Харків: УкрДАЗТ. - №30. – 2010. – С. 11-15.
5. Бакаєв О.О. Міжнародні транспортні коридори - особливий пріоритет України на шляху інтеграції у світову економічну систему [Текст] / О.О. Бакаєв, С.І. Пирожков, В.Л. Ревенко. – Київ: Стратегічна панорама: журнал Національного інституту проблем міжнародної безпеки. – № 4. – 1999. – С.
6. Хахлюк А.М. Транспортна інфраструктура держави: регіональний аспект [Текст] / А.М. Хахлюк // Політика і час. - 2003. - №2.
7. Офіційний сайт Державного комітету статистики [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
8. Прейгер Д. Реалізація транзитного потенціалу України як фактор укріплення економічних зв'язей между Європою и Азією [Текст] / Д. Прейгер, Я. Жалило, О. Собкевич, Е. Емельянова // Економіка України. – Київ: ДГВП «Зовнішньоторгвидав України». – 2012. - №4 (597). – С. 47-59.
9. Петренко Е.А. Железнодорожные транзитные перевозки в Украине: состояние и проблемы [Текст] / Е.А. Петренко // Залізничний транспорт України. №1. – 2010. – С. 58 – 62.
10. Мініна О.В. Особливості реалізації транзитного потенціалу України на сучасному етапі [Текст] / О.В. Мініна // Український соціум. - №4. – 2010. – С. 155-166.
11. Сайт АТ «Українські транспортні коридори» [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.ukrtranscor.com.ua>.

Анотація. Стаття проаналізована динаміка використання транзитного потенціалу транспортної системи України і пропонується формування логістично-інформаційно-інноваційно-маркетингового центру для підвищення рівня конкурентоспособності підприємств вітчизняного промислового виробництва в умовах розвинутих МТК.

Ключові слова: транзитний потенціал, сеть МТК, логістичний центр, логістично-інформаційно-інноваційно-маркетинговий центр.

Summary. Article analyzes the dynamics of the transit potential of the transport system of Ukraine and proposed the formation of center to enhance the competitiveness of domestic industrial production in developed MTC.

Keywords: transit potential, ITC network, logistics center, logistics and information and innovation and marketing center.

Експерт редакційної колегії к. е. н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.