

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Устенко Марина Олександрівна

УДК:658.7:656.2.003.1

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО СТВОРЕННЯ
ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ПРИКОРДОННОГО РЕГІОНУ

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2013

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник:

кандидат економічних наук, доцент

Якименко Наталія Василівна,

Українська державна академія залізничного транспорту, доцент кафедри економіки, організації і управління підприємством.

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор

Аксьонов Іван Михайлович,

Національний транспортний університет, професор кафедри менеджменту і туризму;

кандидат економічних наук, доцент

Плахута Ганна Андріївна,

Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля, директор інституту післядипломної освіти і дистанційного навчання.

Захист відбудеться «26» квітня 2013 р. о 15³⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українській державній академії залізничного транспорту за адресою: м. Харків, пл. Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, пл. Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розісланий « 22 » березня 2013 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради

І. В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Набута Україною незалежність фактично зруйнувала роками створювані господарські зв'язки з іншими державами колишнього Радянського Союзу. Це викликало проблеми у ресурсному забезпеченні підприємств, їх техніко-технологічному розвитку, а деякі з них узагалі залишило без ринків збуту готової продукції. Вирішення цих питань значною мірою залежить від відродження міждержавних взаємовідносин, невід'ємною частиною яких виступає прикордонне співробітництво. Маючи значний потенціал щодо залучення іноземних інвестицій, створення нових робочих місць, розвитку прикордонної торгівлі суміжних територій, значну роль у системі політики регіонального розвитку відіграють такі організаційні форми співробітництва адміністративно-територіальних одиниць європейських держав, як єврорегіони. Саме на них покладено вирішення низки проблем міждержавного співробітництва прикордонних територій у напрямках формування єдиної наукової, транспортної, логістичної, екологічної, кадрової та інноваційно-інвестиційної політики.

Дослідження функціонування єврорегіонів в Україні (на прикладі єврорегіону «Слобожанщина») доводить формальний характер їх створення і дозволяє визначити основні шляхи забезпечення ефективності прикордонного співробітництва України та Росії. Одним з таких шляхів є розбудова логістичної системи прикордонних регіонів і забезпечення взаємодії сусідніх прикордонних територій через мережу транспортно-логістичних центрів.

Загальнотеоретичні та практичні питання розвитку логістики й логістичної інфраструктури висвітлено у працях таких дослідників, як: Аксьонов І., Бакаєв О., Бауерсокс Д., Беляєв В., Крикавський Є., Ларіна Р., Міротин Л., Сергєєв В., Сміхов А., Сток Дж., Тридід О., Уотерс Д., Фролова Л., Чухрай Н., Якименко Н. та ін.

Регіональні аспекти формування транспортно-логістичних систем розглядаються у роботах Багинової В., Гармаш О., Гриценка С., Котлубая А., Плахути Г., Полякової О., Сафронова Е., Соколової О., Сумця А., Тараканова М., Шабарової К. та ін.

Суттєвий внесок у вирішення проблем розвитку транспортних систем зробили як зарубіжні, так і вітчизняні вчені. Серед них слід виділити роботи Галабурди В., Горбачова П., Дейнеки О., Диканя В., Криворучко О., Персіанова В., Писаревського І., Позднякової Л., Соболева Ю., Тимошина А., Української Л., Чебанової Н., Шинкаренка В. та ін.

Разом з тим аналіз наукових публікацій свідчить, що поряд з проблемами розвитку транспортної системи недостатньо уваги приділяється розвитку інфраструктурних об'єктів, якими є транспортно-логістичні центри. Вони сприяють просторово-часовій оптимізації матеріальних потоків у межах регіону, країни чи групи країн; активізують розвиток суміжних галузей та вирішення соціальних питань, а отже, створюють соціально-економічний ефект на території регіону й країни в цілому. Зокрема залишаються малодослідженими питання

щодо розбудови транспортно-логістичних центрів прикордонних регіонів, формування напрямків їх діяльності на засадах партнерської взаємодії, а також визначення ролі і місця транспортно-логістичного центру прикордонного регіону як суб'єкта й об'єкта партнерських відносин.

Невирішеність зазначених питань зумовила вибір теми дисертаційної роботи, а також її мету, завдання та основні напрямки дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана відповідно до Стратегії економічного і соціального розвитку України на 2004-2015 роки «Шляхом європейської інтеграції», Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки, Комплексної програми утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках та Концепції Державної програми підвищення конкурентоспроможності національної економіки на 2007-2015 роки. Результати дослідження використані при виконанні науково-дослідної роботи кафедри економіки, організації і управління підприємством Української державної академії залізничного транспорту за темою «Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів» (номер державної реєстрації 00211U001868). У її межах обґрунтовано значення промислово-транспортних логістичних об'єднань у процесах забезпечення конкурентоспроможності промисловості й транспорту.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є удосконалення теоретичних положень і розроблення практичних рекомендацій щодо створення та функціонування логістичної системи прикордонного регіону.

Реалізація поставленої мети визначила необхідність вирішення таких завдань:

- розкрити сутність поняття «логістична система прикордонного регіону»;
- дослідити сутність поняття «конкурентні переваги залізничного транспорту»;
- обґрунтувати функціонально-організаційну структуру транспортно-логістичного центру прикордонного регіону;
- визначити фактори розбудови транспортно-логістичного центру прикордонного регіону;
- побудувати організаційно-економічну модель функціонування транспортно-логістичного центру прикордонного регіону;
- запропонувати систему внутрішнього рівня партнерських відносин транспортно-логістичного центру прикордонного регіону;
- побудувати організаційно-економічний механізм зовнішнього рівня партнерських відносин транспортно-логістичного центру прикордонного регіону;
- обґрунтувати методику оцінки ефективності функціонування транспортно-логістичного центру прикордонного регіону.

Об'єкт дослідження – процес створення та функціонування логістичної системи прикордонного регіону в межах єврорегіонів.

Предмет дослідження – теоретичні положення та методичні підходи щодо процесів створення та функціонування логістичної системи прикордонного

регіону.

Методи дослідження. Теоретичною і методологічною основою дослідження стали положення та висновки з проблем теорії транспортно-логістичного обслуговування народногосподарських зв'язків, викладені у працях вітчизняних та зарубіжних учених і фахівців-практиків з досліджуваної проблеми, закони й нормативні акти України.

У дослідженні використано такі загальнонаукові та спеціальні методи: *аналізу та синтезу* – при дослідженні сутності логістичних систем і конкурентних переваг для уточнення визначення поняття «логістична система» та «конкурентні переваги залізничного транспорту»; *статичного групування та порівняння* – при проведенні аналізу сучасного стану і тенденцій розвитку євро регіону «Слобожанщина» й транспортної галузі України; *економіко-математичного моделювання* – при розробленні організаційно-економічного механізму функціонування транспортно-логістичного центру прикордонного регіону, внутрішнього та зовнішнього рівнів його партнерських відносин, а також при розробленні методики оцінки ефективності функціонування транспортно-логістичного центру прикордонного регіону; *графічний* – для наочного ілюстрування явищ, процесів та закономірностей, що досліджуються.

Інформаційною базою дослідження є закони, нормативні й правові акти Президента України, Верховної Ради України та Кабінету Міністрів України, матеріали Державної служби статистики, Національного банку України, монографії та періодичні українські й зарубіжні видання, інформація зі всесвітньої мережі Інтернет, результати власних досліджень автора.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в такому: *удосконалено:*

– визначення поняття «логістична система прикордонного регіону», яку запропоновано розуміти як структуровану економічну систему, що забезпечує, по-перше, раціональне поєднання виробників і споживачів кінцевої продукції через процеси виробництва, складування, зберігання, постачання та реалізації на умовах адаптивності до змін зовнішнього середовища, цілісності всіх елементів, забезпечення зворотного зв'язку та, по-друге, комплексну взаємодію її елементів у напрямках інформаційного, науково-технічного, кадрового співробітництва;

– визначення поняття «конкурентні переваги залізничного транспорту», які запропоновано трактувати як сукупність можливостей залізничного транспорту, які проявляються в підходах до організації перевезень, забезпеченні якості транспортного обслуговування й експлуатаційної роботи з урахуванням якості залучених ресурсів, наданні комплексу супутніх послуг, що дозволяє залізничному транспорту швидко реагувати на зміни у вимогах споживачів транспортної продукції до здійснення процесу перевезення вантажів під впливом змін зовнішнього та внутрішнього середовища, а також завойовувати й утримувати конкурентну позицію на ринку перевезень;

– організаційно-економічну модель функціонування транспортно-логістичного центру прикордонного регіону, яку, на відміну від існуючих, запропоновано визначати як систему зі зворотним зв'язком, що складається з

виробничої, передавально-розподільчої і перевізної підсистем та забезпечує комплексне транспортно-логістичне обслуговування виробників і споживачів продукції транспортною, логістичною, експедиторською та страховою компаніями, що входять до складу центру, а також сприяє розповсюдженню передових досягнень науково-технічного прогресу, впровадженню у виробничий процес підприємств і перевізний процес раціональних технологій їх організації та провідних зразків технічних засобів, підвищенню кваліфікації кадрів підприємств, що виконується інжиніринговою компанією у складі центру;

– визначення внутрішнього рівня партнерських відносин транспортно-логістичного центру прикордонного регіону, під яким запропоновано розуміти цілісну систему внутрішньої взаємодії його учасників, що формується під впливом низки факторів на умовах рівності й добровільності у процесі виконання комплексного транспортно-логістичного обслуговування виробників і споживачів продукції, що дозволить, по-перше, забезпечити підвищення ефективності діяльності кожного учасника партнерства, покращення якості їх інформаційного забезпечення; по-друге, створити нові конкурентні переваги як для учасників партнерства, так і для регіону в цілому; по-третє, сприяти професійному розвитку кадрів партнерства, а також упровадженню інноваційних підходів до обслуговування клієнтів;

– організаційно-економічний механізм зовнішнього рівня партнерських відносин транспортно-логістичного центру прикордонного регіону, який, на відміну від існуючих, запропоновано визначати як систему довгострокового взаємовигідного співробітництва суб'єктів економіки єврорегіону «Слобожанщина» через взаємодію транспортно-логістичних центрів прикордонних регіонів з метою комплексного транспортно-логістичного обслуговування їх суб'єктів, а також підготовки висококваліфікованих кадрів, обміну передовими технологіями, розповсюдження провідних зразків техніки та спрощення митних процедур, що дозволить забезпечити активний економічний розвиток регіонів єврорегіону «Слобожанщина» та підвищити функціональність і якість їх взаємодії;

дістало подальшого розвитку:

– функціонально-організаційна структура транспортно-логістичного центру прикордонного регіону шляхом виділення в окремий структурний елемент інжинірингової компанії, на яку покладено функції із забезпечення ефективної взаємодії прикордонних областей у напрямках підготовки висококваліфікованих кадрів, розповсюдження передових досягнень науково-технічного прогресу та спрощення митних процедур;

– класифікація факторів розбудови транспортно-логістичного центру прикордонного регіону шляхом виділення тих, які характеризують прикордонне розташування регіону та сприяють розширенню міжрегіональних зв'язків, що дозволить виокремити пріоритетні напрямки його діяльності з метою підвищення ефективності функціонування єврорегіону «Слобожанщина»;

– методика оцінки ефективності функціонування транспортно-логістичного центру прикордонного регіону шляхом визначення сумарної ефективності

зовнішнього та внутрішнього рівня партнерських відносин.

Практичне значення отриманих результатів. Розроблені в дисертаційній роботі теоретичні положення і практичні рекомендації дають можливість створення та забезпечення функціонування регіонального транспортно-логістичного центру прикордонного регіону на основі ефективної взаємодії на внутрішньому та зовнішньому рівні партнерських відносин з метою забезпечення комплексного транспортного обслуговування виробників і споживачів продукції та підвищення ефективності міжрегіональної взаємодії в рамках єврорегіону «Слобожанщина», що дозволить забезпечити активний економічний розвиток окремих регіонів і національної економіки у цілому.

Окремі пропозиції дисертаційного дослідження розглянуті на науково-технічній Раді Південної залізниці (акт впровадження НТР 006/251А від 13 листопада 2012 року) та керівництвом ЧАО «НПЦ Трансмаш», що підтверджено актом впровадження ЦРП 9/728А від 20 листопада 2012 року.

Методичні розробки, запропоновані у дисертації, використовуються у навчальному процесі Інституту перепідготовки та підвищення кадрів Української державної академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін «Логістика», «Забезпечення конкурентостійкості підприємств», «Основи підприємництва» та у дипломному проектуванні (акт впровадження від 2 вересня 2012 року).

Особистий внесок здобувача. Основні висновки і результати дисертаційного дослідження виконані автором самостійно на основі аналізу, систематизації та узагальнення теоретичних досліджень і практичного досвіду з питань транспортно-логістичного обслуговування народногосподарських зв'язків. Особистий внесок здобувача в наукові та практичні результати, що виконані у співавторстві, є таким: у роботі [1] здобувачем сформовано принципи, на яких повинно ґрунтуватися застосування логістичних технологій.

Апробація результатів дисертації. Основні положення, результати дослідження, висновки доповідалися та були схвалені на чотирьох міжнародних науково-практичних конференціях: Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (Коктебель, 2010-2011 рр. і Харків, 2012 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Научные исследования и их практическое применение. Современное состояние и пути развития 2012» (Одеса, 2012 р.).

Публікації. Основні результати дослідження опубліковано в 14 працях, серед яких 10 статей у наукових фахових виданнях і тези чотирьох доповідей на науково-практичних конференціях. Загальний обсяг наукових праць складає 3,91 друк. арк., з яких особисто автору належить 3,87 друк. арк.

Структура та обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Повний обсяг роботи складає 183 сторінки комп'ютерного тексту, у тому числі основний текст займає 157 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровано 27 рисунками, 11 таблицями та містять 6 додатків. Список використаних джерел налічує 205 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У *вступі* обґрунтовано вибір теми та її актуальність, визначено мету, завдання, об'єкт, предмет, методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну і практичне значення, наведено дані щодо апробації одержаних результатів та їх опублікування.

У *першому розділі «Теоретико-методичні підходи до формування логістичних систем прикордонних регіонів»* визначено сутність поняття «логістична система прикордонного регіону», її підсистем та удосконалено перелік цілей створення й функціонування логістичних систем прикордонних регіонів.

Дослідження поняття «логістична система прикордонного регіону» (ЛСПР) дозволило дійти висновку щодо відсутності єдиної думки науковців про його визначення. Дослідники виділяють такі обов'язкові критерії, які притаманні всім логістичним системам: забезпечення адаптивності суб'єктів до змін зовнішнього середовища, обов'язкова наявність зворотного зв'язку, виконання певного набору функцій, сумісність усіх елементів. Цілями організації логістичних систем здебільшого визначаються: забезпечення доставки продукції від виробника до споживача з мінімальними витратами у відповідності до вимог останнього, виконання логістичних функцій, забезпечення реалізації кінцевої продукції, управління матеріальним потоком, організація бізнесу.

Системний підхід до визначення логістичної системи прикордонного регіону дозволив установити її як структуровану економічну систему, що забезпечує, по-перше, раціональне поєднання виробників і споживачів кінцевої продукції через процеси виробництва, складування, зберігання, постачання та реалізації на умовах адаптивності до змін зовнішнього середовища, цілісності всіх елементів, забезпечення зворотного зв'язку та, по-друге, комплексну взаємодію її елементів у напрямках інформаційного, науково-технічного, кадрового співробітництва (рис. 1).

Автором визначена доцільність розширення переліку цілей організації ЛСПР. Серед них: 1) спрощення митного оформлення перетину кордонів з іншими державами; 2) організація комплексного інформаційного забезпечення вантажовідправників та вантажоотримувачів щодо процесу перевезення вантажів; 3) забезпечення співробітництва учасників ЛСПР у галузі розповсюдження провідних досягнень науково-технічного прогресу; 4) підготовка висококваліфікованих кадрів у рамках програми партнерства регіонів.

На основі дослідження сучасних особливостей упровадження логістичних технологій у діяльність підприємств з урахуванням процесів розвитку прикордонних територій і визначення організаційної структури, що здатна поєднати зусилля промисловості й транспорту в напрямку підвищення конкурентоспроможності регіону, сформовано принципи, на яких повинно будуватися застосування логістичних технологій: моніторинг ринку виробництва і збуту продукції; побудова ланцюга від виробника до споживача за участю всіх видів транспорту (перш за все залізничного); здійснення логістичного управління

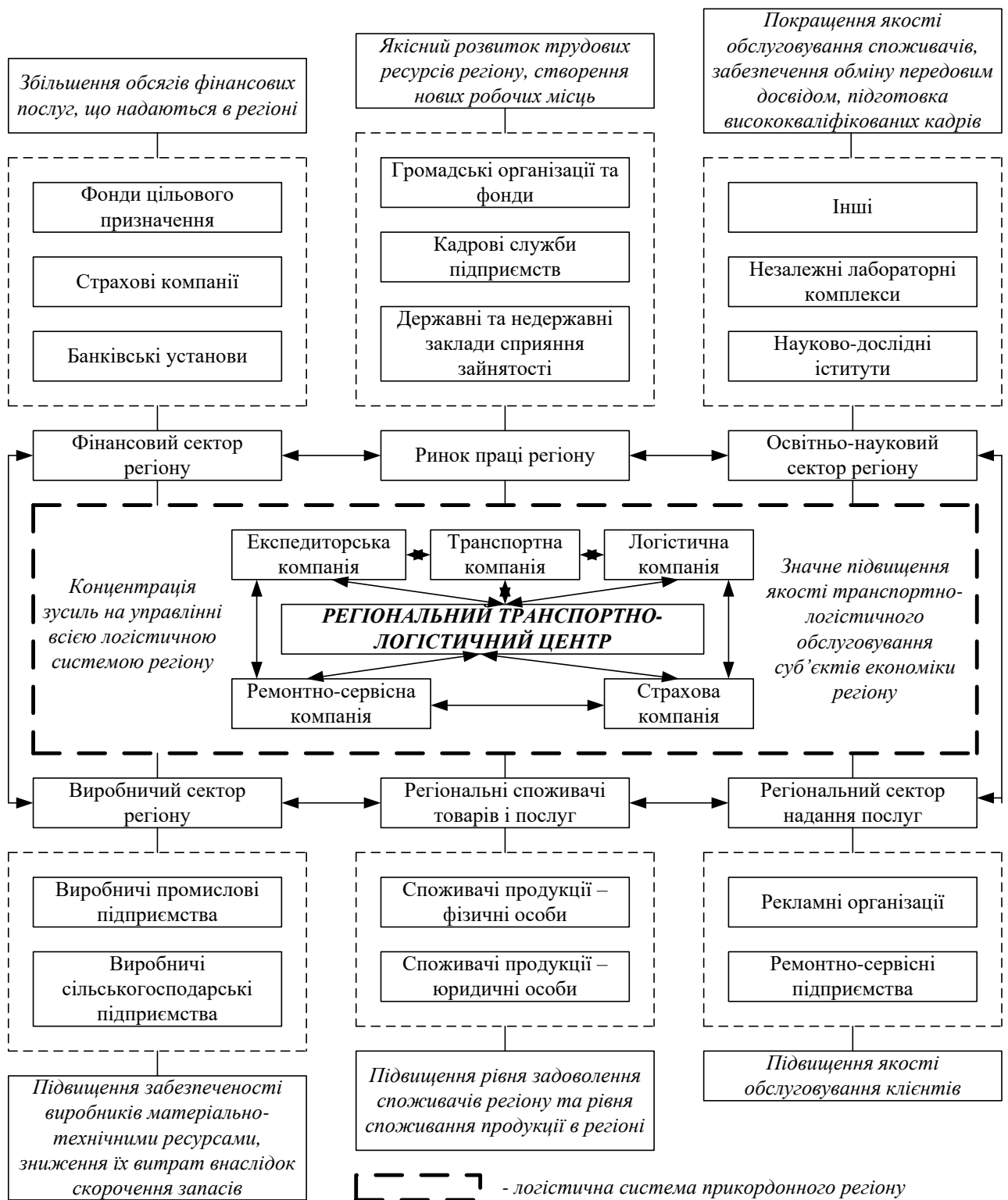


Рис. 1. Склад і зацікавлені суб'єкти логістичної системи прикордонного регіону

процесом перевезень; відповідальність за реалізацію логістичного ланцюга на всьому шляху переміщення вантажів; організація єдиного митного простору сусідніх прикордонних регіонів; підвищення ефективності прикордонного співробітництва, удосконалення організації перевезення основних вантажів; забезпечення взаємодії прикордонних регіонів сусідніх країн у науково-технічному співробітництві.

У другому розділі «Обґрунтування доцільності формування логістичної

системи з метою удосконалення українсько-російського співробітництва в межах єврорегіону «Слобожанщина»» досліджено проблеми та перспективи розвитку єврорегіону «Слобожанщина», визначено шляхи розвитку транспортного комплексу прикордонних регіонів, проаналізовано експортно-імпорتنу діяльність Харківської області, визначено напрямки поглиблення співробітництва учасників єврорегіону «Слобожанщина».

Єврорегіон «Слобожанщина» створено як вищу форму прикордонного співробітництва з метою гармонізації взаємодії сторін у реалізації основних соціально-економічних функцій прикордоння, усунення зайвих бар'єрів для контактів населення, залучення інновацій та інвестицій для стабілізації й розвитку економіки, активізації міжрегіонального економічного співробітництва.

До стратегічних задач українсько-російського прикордонного співробітництва, що потребують спільного вирішення в рамках єврорегіону «Слобожанщина», належать такі: 1) активізація транскордонної наукової, виробничої кооперації й торгівлі шляхом зняття зайвих митних бар'єрів; 2) покращення транспортної та логістичної інфраструктури єврорегіону для ефективного використання його транзитного положення; 3) розроблення узгодженої екологічної політики; 4) подолання соціальної асиметрії прикордоння, що знаходить своє відображення на ринку праці; 5) створення регіональної маркетингової інформаційної системи єврорегіону «Слобожанщина» з метою залучення інвестицій у проекти шляхом застосування маркетингових інструментів для покращення іміджу його територій, орієнтації регіональної політики на реальні потреби ринків і можливості їх надання єврорегіоном.

З огляду на необхідність підвищення ефективності транскордонного співробітництва прикордонних регіонів України та Росії в рамках єврорегіону «Слобожанщина» досліджено тенденції розвитку зовнішньоекономічних відносин Харківської області взагалі та з Російською Федерацією зокрема (табл. 1, рис. 2).

Таблиця 1

Обсяги експорту-імпорту товарів Харківської області

Рік	Експорт			Імпорт			Сальдо, млн дол. США
	млн дол. США	у відсотках до поперед- нього року	питома вага у загальному обсязі, %	млн дол. США	у відсотках до поперед- нього року	питома вага у загальному обсязі, %	
2005	721,6	-	2,1	1419,5	-	3,9	-697,5
2006	888,6	123,2	2,3	1936,6	136,4	4,3	-1048,0
2007	1147,4	129,1	2,3	2288,5	118,2	3,8	-1141,1
2008	1551,5	135,7	2,3	2475,0	109,3	2,9	-923,5
2009	1307,1	84,3	3,3	1451,0	58,6	3,2	-143,9
2010	1433,2	109,6	2,8	1834,1	126,4	3,0	-400,9
2011	1845,8	128,8	2,7	2277,3	124,2	2,8	-431,5
11 міс. 2012	1840,7	110,8	2,9	2529,2	122,0	3,3	-688,5

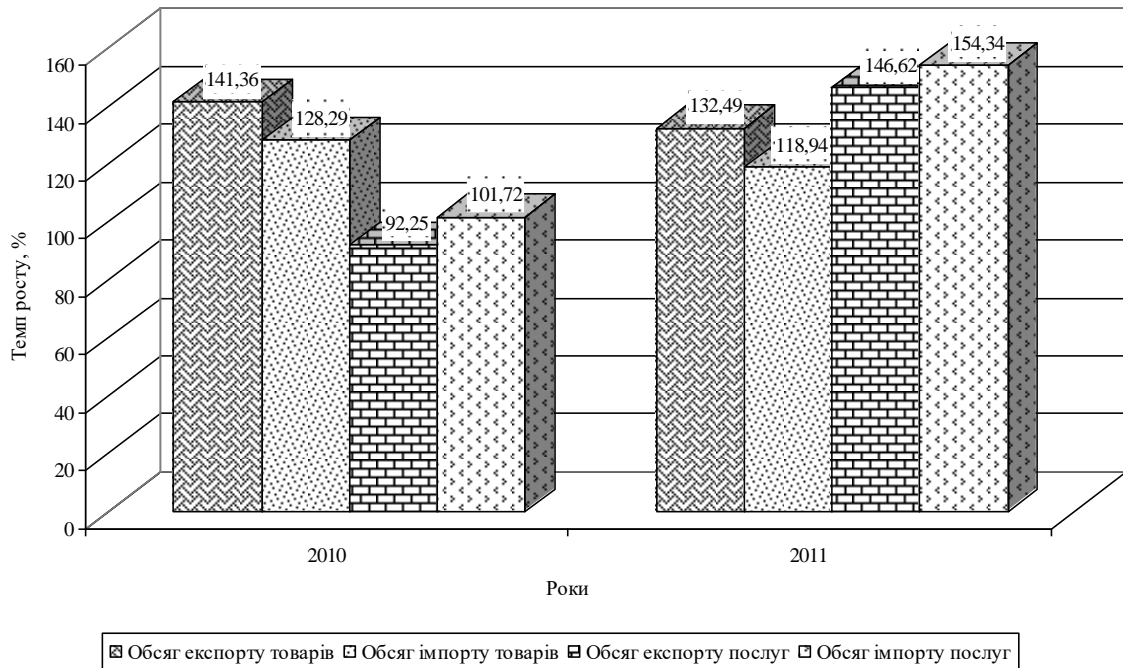


Рис. 2. Гістограма динаміки експортно-імпортних відносин Харківської області з Російською Федерацією, у відсотках до попереднього року

Встановлено, що у своїй більшості виконання експортно-імпортних операцій забезпечується залізничним транспортом, який на даному етапі розвитку транспортної галузі України є основним перевізником вантажів.

На думку автора, провідною транспортною галуззю на даний час залишається залізничний транспорт. Запропоновано механізм формування конкурентних переваг залізничного транспорту України при обслуговуванні експортно-імпортних операцій.

Складні економічні умови ведення господарської діяльності разом із тенденцією зростання конкуренції на транспортному ринку вимагають від залізниць України пошуку резервів скорочення витрат і підвищення ефективності перевізного процесу. При цьому всі зміни і нововведення повинні відбуватися з урахуванням інтересів і вимог користувачів транспортних послуг.

Запропоновано характеризувати конкурентні переваги залізничного транспорту як сукупність його можливостей, які проявляються в підходах до організації перевезень, забезпеченні якості транспортного обслуговування й експлуатаційної роботи з урахуванням якості залучених ресурсів, наданні комплексу супутніх послуг, що дозволяє залізничному транспорту швидко реагувати на зміни у вимогах споживачів транспортної продукції до здійснення процесу перевезення вантажів під впливом змін зовнішнього та внутрішнього середовища, а також завойовувати й утримувати конкурентну позицію на ринку перевезень.

Доведено, що ЛСПР дозволить вирішити ряд важливих задач щодо поглиблення українсько-російського транскордонного співробітництва в рамках євро регіону «Слобожанщина», першочерговими з яких є такі: 1) збільшення обсягу транзитних потоків і їх рівномірний розподіл з урахуванням місця

знаходження вантажоотримувачів; 2) створення умов для включення до сфери транскордонної співпраці нових учасників зовнішньоекономічної діяльності з числа місцевих виробників, торговельно-комерційних фірм, організацій та окремих підприємств; 3) удосконалення прикордонної та митної інфраструктури, створення умов для її ефективного використання; 4) розширення транспортно-комунікаційної інфраструктури за рахунок реалізації територіальних переваг прикордонних районів; 5) створення нових напрямків транзиту й у місцях формування партій товарів умов для навантаження, перевантаження та відправлення їх на адресу визначених отримувачів за рахунок будівництва й подальшої експлуатації транспортно-логістичних терміналів, складських комплексів з інтермодальними функціями та розвинутою технологією; б) забезпечення оперативної обробки інформації та її передачі господарюючим суб'єктам, окремим підприємцям, що зацікавлені в експорті продукції й пошуку партнерів; 7) досягнення високої гнучкості транспортно-логістичного обслуговування, транспортно-логістичної інфраструктури, її адаптація в умовах транскордонної співпраці; 8) створення регіональних інтегрованих українсько-російських транспортно-логістичних центрів, які, окрім інших, виконуватимуть функції інформаційного забезпечення, сприяння розповсюдженню передових технологій і провідних досягнень науково-технічного прогресу, забезпечення взаємодії учасників у науково-освітній сфері; 9) створення умов щодо спрощення перетину державного кордону на прикордонних пунктах пропуску.

У третьому розділі «Напрямки розвитку логістичної системи прикордонного регіону за рахунок створення транспортно-логістичного центру» визначено цілі, функції та структуру транспортно-логістичного центру прикордонного регіону; запропоновано систему факторів, яка впливає на його створення; розроблено організаційно-економічну модель функціонування й методичний підхід до оцінки діяльності транспортно-логістичного центру прикордонного регіону.

Створення та функціонування транспортно-логістичного центру прикордонного регіону (ТЛЦПР) спрямоване на формування партнерських відносин між виробниками і споживачами продукції на основі гнучкої системи взаємодії різних видів транспорту, а також підвищення ефективності взаємодії прикордонних регіонів України та Росії у рамках співробітництва в євро регіоні «Слобожанщина». При цьому слід зазначити, що транспортно-логістичний центр прикордонного регіону виступатиме координатором функціонування всієї логістичної системи означеного регіону.

З метою організації ефективного транспортно-логістичного обслуговування вантажних перевезень на основі взаємодії різних видів транспорту; впровадження сучасних транспортних, логістичних та інформаційних технологій з організації перевізного процесу; залучення міжнародних транспортних потоків; розвитку зовнішньоторговельних і міжрегіональних зв'язків; підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств на ринку транспортно-логістичних послуг та виходячи з функціонального складу ТЛЦПР повинен мати структуру, що наведена на рис. 3.



Рис. 3. Функціонально-організаційна структура транспортно-логістичного центру прикордонного регіону

Формування ТЛЦПР відбуватиметься під впливом низки факторів (рис. 4).

Дослідження принципів, методів і напрямків створення ТЛЦПР дозволило побудувати організаційно-економічну модель його функціонування з метою підвищення ефективності співробітництва сусідніх регіонів України та Росії у межах єврорегіону «Слобожанщина» (рис. 5).

Представлену організаційно-економічну модель функціонування транспортно-логістичного центру прикордонного регіону визначено як систему зі зворотним зв'язком, яка складається з виробничої, передавально-розподільчої і перевізної підсистем та забезпечує комплексне транспортно-логістичне обслуговування виробників і споживачів продукції транспортною, логістичною, експедиторською та страховою компаніями, що входять до складу центру, а також сприяє розповсюдженню передових досягнень науково-технічного прогресу, впровадженню у виробничий процес підприємств і перевізний процес раціональних технологій їх організації та провідних зразків технічних засобів, підвищенню кваліфікації кадрів підприємств, що виконується інжиніринговою компанією у складі центру.

Визначено два рівні партнерських відносин ТЛЦПР – внутрішній та зовнішній.

На внутрішньому рівні транспортно-логістичний центр прикордонного регіону є суб'єктом партнерських відносин, оскільки у даному випадку вони формуються всередині між його учасниками. На зовнішньому ж рівні транспортно-логістичний центр прикордонного регіону є об'єктом партнерських відносин, оскільки і сам виступає їх частиною у взаємодії з іншими суб'єктами економіки регіону.

Метою формування внутрішнього рівня партнерських відносин транспортно-логістичного центру прикордонного регіону є забезпечення

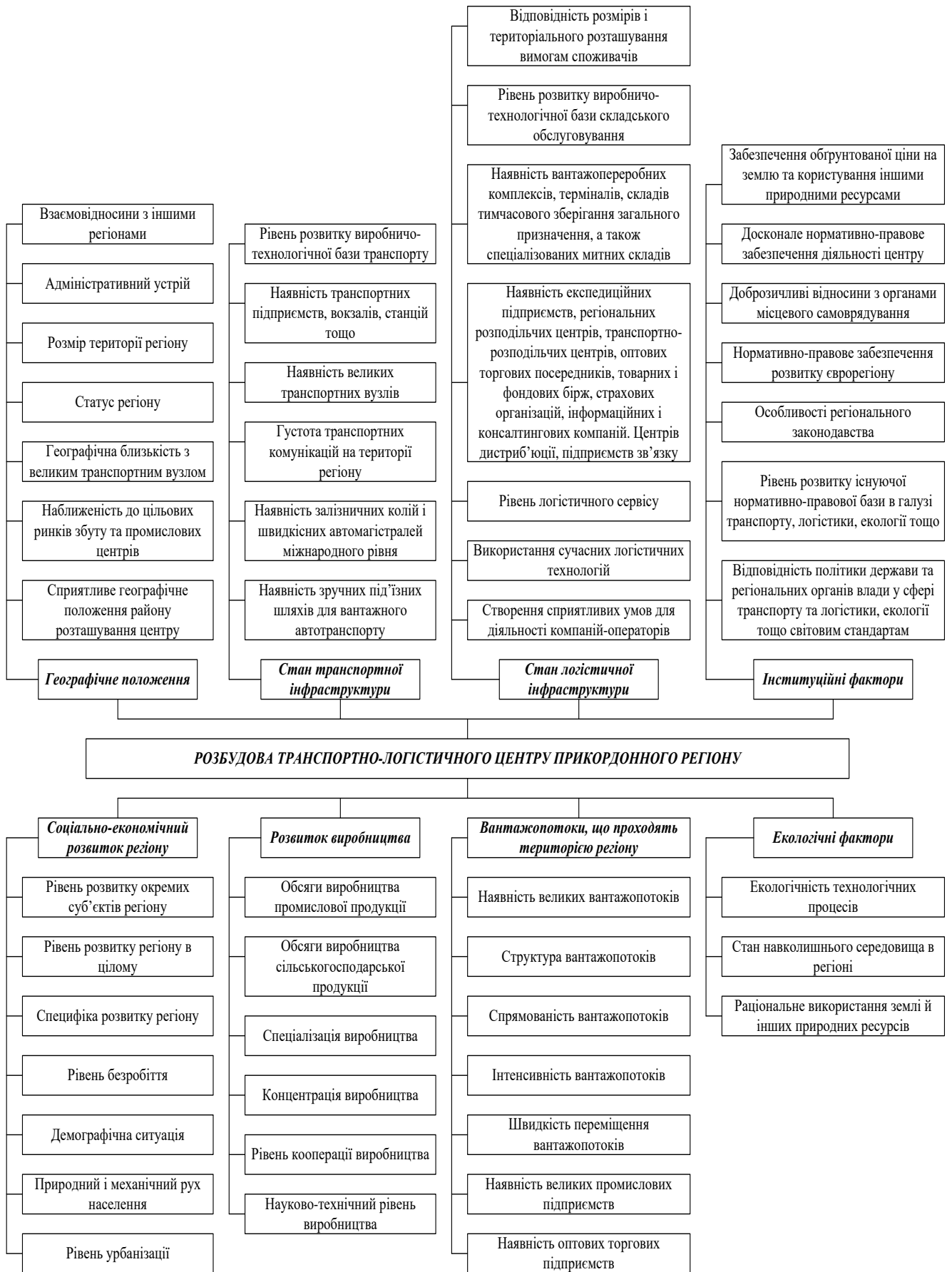


Рис. 4. Система факторів розбудови транспортно-логістичного центру прикордонного регіону

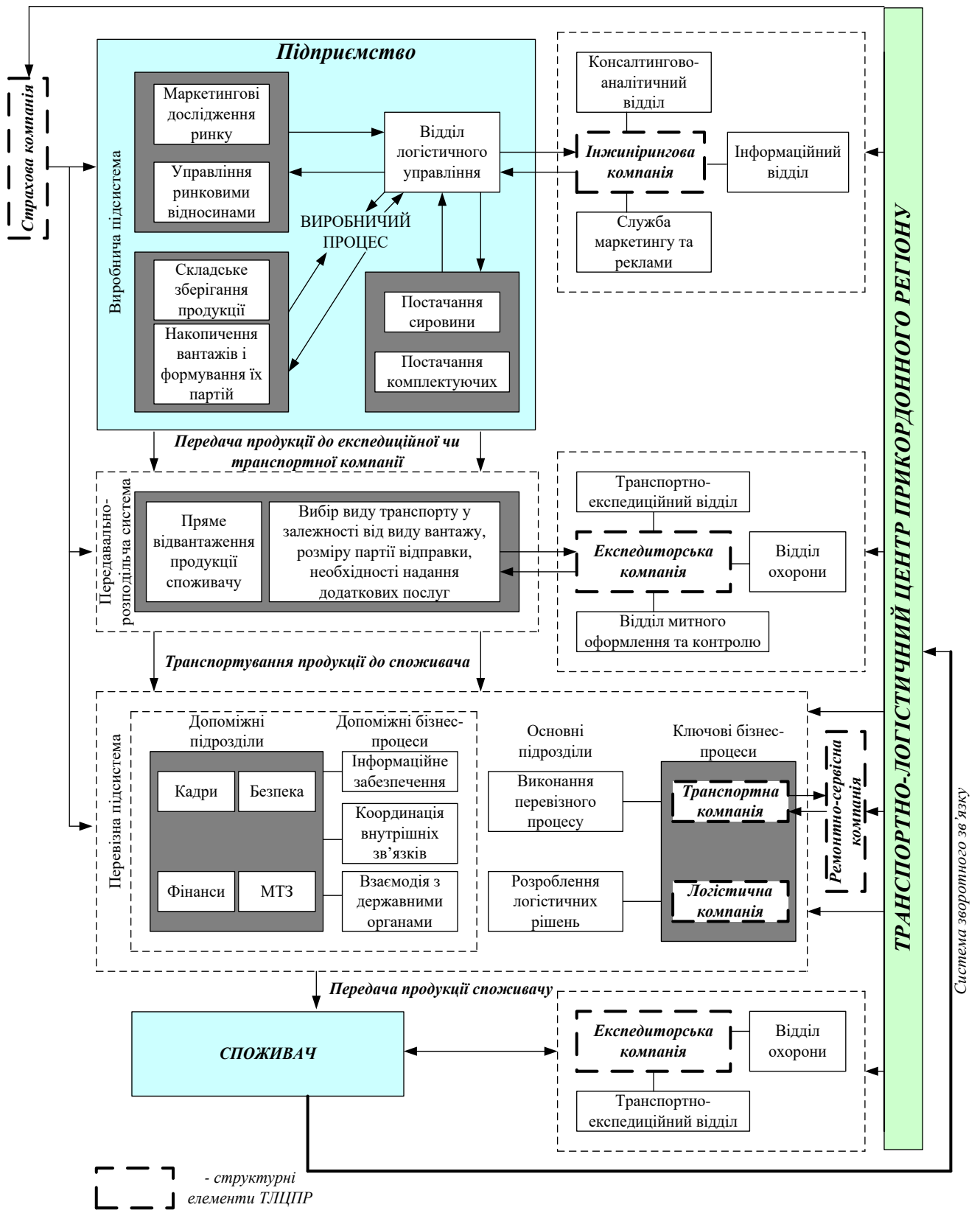


Рис. 5. Організаційно-економічна модель функціонування транспортно-логістичного центру прикордонного регіону

отримання вигоди його учасників з мінімальними витратами та максимальним економічним ефектом (рис. 6).

Фактори формування внутрішнього рівня партнерських відносин транспортно-логістичного центру прикордонного регіону

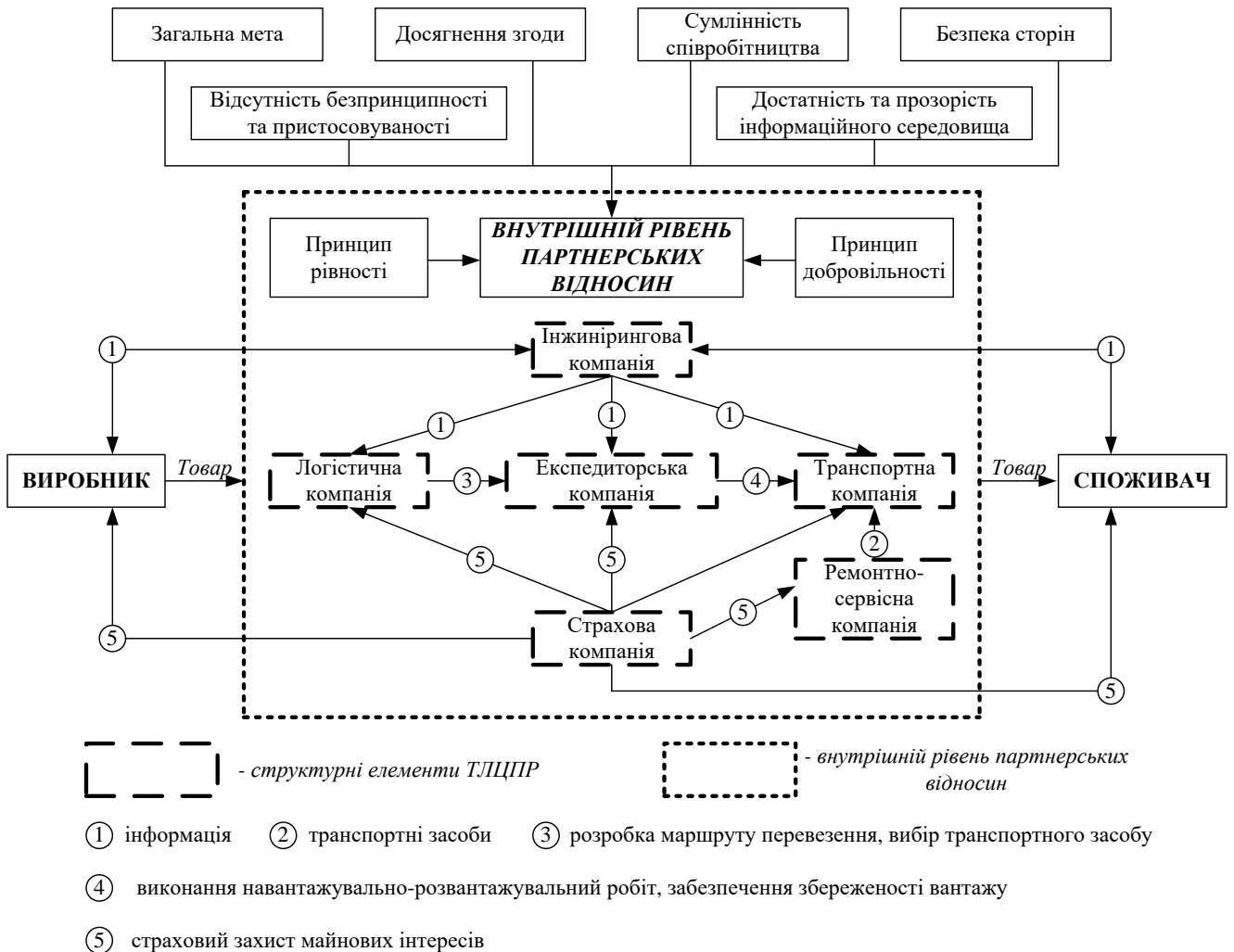


Рис. 6. Система внутрішнього рівня партнерських відносин транспортно-логістичного центру прикордонного регіону

При цьому внутрішній рівень партнерських відносин транспортно-логістичного центру прикордонного регіону запропоновано визначати як цілісну систему внутрішньої взаємодії його учасників, що формується під впливом низки факторів на принципах рівності та добровільності у процесі виконання комплексного транспортно-логістичного обслуговування виробників і споживачів продукції, що дозволить забезпечити підвищення ефективності діяльності кожного учасника партнерства, покращити якість їх інформаційного забезпечення, створити нові конкурентні переваги як для учасників партнерства, так і для регіону в цілому та професійний розвиток кадрів партнерства, а також інноваційних підходів до обслуговування клієнтів.

Зовнішній рівень партнерських відносин ТЛЦПР відображає його довгострокові взаємовигідні відносини із суб'єктами економіки єврорегіону «Слобожанщина». При цьому метою формування зовнішнього рівня партнерських відносин транспортно-логістичного центру прикордонного регіону є забезпечення активного економічного розвитку регіонів єврорегіону «Слобожанщина» й

підвищення функціональності і якості їх взаємодії (рис. 7).

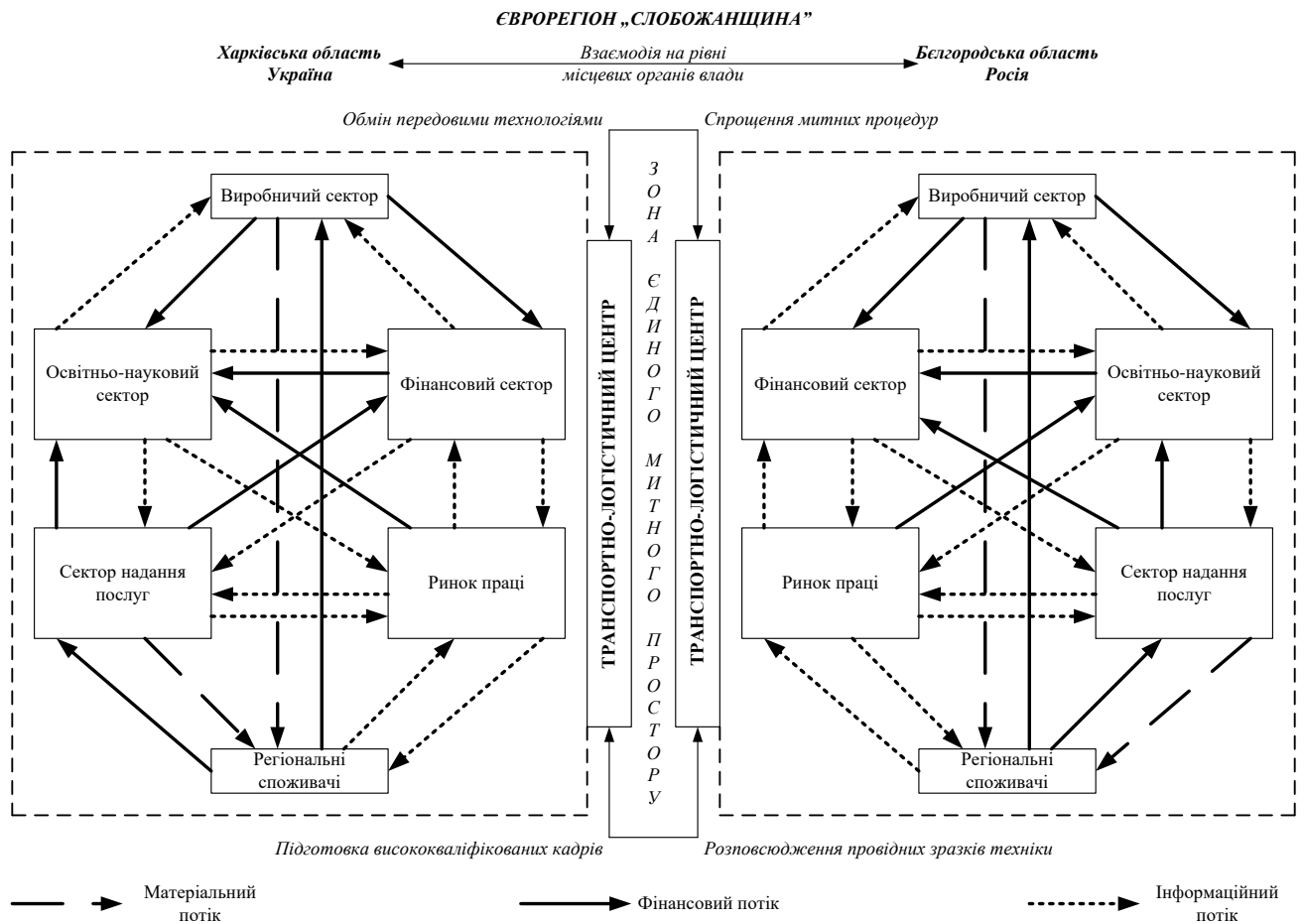


Рис. 7. Організаційно-економічний механізм зовнішнього рівня партнерських відносин транспортно-логістичного центру прикордонного регіону

Організаційно-економічний механізм зовнішнього рівня партнерських відносин транспортно-логістичного центру прикордонного регіону запропоновано визначати як систему довгострокового взаємовигідного співробітництва суб'єктів економіки євро регіону «Слобожанщина» через взаємодію транспортно-логістичних центрів прикордонних регіонів з метою комплексного транспортно-логістичного обслуговування їх суб'єктів, а також підготовки висококваліфікованих кадрів, обміну передовими технологіями, розповсюдження провідних зразків техніки й спрощення митних процедур, що дозволить забезпечити активний економічний розвиток регіонів євро регіону «Слобожанщина» та підвищити функціональність і якість їх взаємодії.

Ефективність функціонування ТЛЦПР запропоновано визначати як сумарну ефективність зовнішнього рівня партнерських відносин $E_{ПВ}^{внутр}$ та внутрішнього рівня партнерських відносин $E_{ПВ}^{зовн}$ за формулою

$$E_{ТЛЦПР} = E_{ПВ}^{внутр} + E_{ПВ}^{зовн} . \quad (1)$$

У свою чергу ефективність внутрішнього рівня партнерських відносин автором визначено за допомогою інтегрального показника:

$$E_{ПВ}^{внутр} = \sqrt[6]{E_{ТД} * E_{ЛД} * E_{ЕД} * E_{СД} * E_{ІД} * E_{РСД}}, \quad (2)$$

де $E_{ТД}$ – ефективність транспортної діяльності (розраховується за коефіцієнтами надійності доставки вантажу, використання парку транспортних засобів, забезпеченості транспортними засобами, швидкості перевезень, якості транспортування);

$E_{ЛД}$ – ефективність логістичної діяльності (визначається за коефіцієнтами узгодженості та збалансованості процесів транспортування, оптимальності транспортних маршрутів, автоматизації та механізації складських робіт, пропускної спроможності складської системи, якості виконання складських робіт);

$E_{ЕД}$ – ефективність експедиційної діяльності (розраховується за коефіцієнтами збереження вантажу при транспортуванні, швидкості документообігу, якості документообігу, забезпеченості навантажувально-розвантажувальною технікою, якості виконання навантажувально-розвантажувальних робіт);

$E_{СД}$ – ефективність страхової діяльності (визначається за коефіцієнтами страхового захисту сумарних ризиків діяльності ТЛЦПР, страхових виплат, забезпечення страховими ресурсами, швидкості реагування на прояв страхового випадку, якості страхового обслуговування);

$E_{ІД}$ – ефективність інжинірингової діяльності (розраховується за коефіцієнтами інформаційного забезпечення, якості інформаційного обслуговування, результативності маркетингової діяльності, якості персонального обслуговування, якості консалтингово-аналітичних послуг);

$E_{РСД}$ – ефективність ремонтно-сервісної діяльності (визначається за коефіцієнтами якості технічного обслуговування транспортних засобів, якості ремонту транспортних засобів, тривалості виконання технічного обслуговування, тривалості виконання ремонтних робіт, наявності несправних транспортних засобів).

Ефективність зовнішнього рівня партнерських відносин ТЛЦПР запропоновано визначати за груповим показником ефективності реалізації зовнішніх напрямків діяльності за формулою

$$E_{ПВ}^{зовн} = K_{як}^{ОПТ} * \gamma_1 + K_{ШП}^{СМП} * \gamma_2 + K_{як}^{ПВК} * \gamma_3 + K_{ШЗ}^{ПТ} * \gamma_4, \quad (3)$$

де $K_{як}^{ОПТ}$ – коефіцієнт якості обміну передовими технологіями, що характеризує ефективність міжрегіонального обміну передовими технологіями;

$K_{ШП}^{СМП}$ – коефіцієнт швидкості проходження єдиного митного простору, що характеризує ефективність діяльності, спрямованої на спрощення митних процедур;

$K_{як}^{ПВК}$ – коефіцієнт якості підготовки висококваліфікованих кадрів, що характеризує ефективність міжрегіонального процесу підготовки висококваліфікованих кадрів;

$K_{ШВ}^{ПТ}$ – коефіцієнт ширини застосування розроблених провідних зразків техніки,

що характеризує ефективність розповсюдження провідних зразків техніки, розроблених науково-дослідними секторами сусідніх регіонів;

$\gamma_1, \gamma_2, \gamma_3, \gamma_4$ – вагові значення коефіцієнтів, що характеризують ефективність зовнішнього рівня партнерської взаємодії ТЛЦПР.

Запропонований показник оцінки ефективності функціонування ТЛЦПР коливатиметься у межах від 0 до 2, де 0 – це критичне значення, а 2 – це максимальна ефективність. Розраховане значення показника ефективності транспортно-логістичного центру прикордонного регіону так характеризує ефективність його функціонування: [0-0,5] – створення та функціонування ТЛЦПР має формальний характер, результати його діяльності суттєво відрізняються від запланованих; [0,5-1] – діяльність ТЛЦПР обмежена, він реалізує лише окремі напрямки діяльності, які не дають можливості досягти високого рівня ефективності; [1-1,5] – діяльність ТЛЦПР майже повністю відповідає програмним документами, проте відчутні труднощі у процесах налагодження довготривалих партнерських зв'язків; [1,5-2] – організація ТЛЦПР дає відчутну вигоду як на внутрішньому рівні партнерських відносин, так і на їх зовнішньому рівні, його результати діяльності повністю відповідають запланованим.

ВИСНОВКИ

На основі проведеного дослідження можна зробити нижченаведені висновки.

1. Досліджено сутність поняття «логістична система прикордонного регіону», визначено її склад і зацікавлені особи з урахуванням розвитку міждержавних відносин та запропоновано власне визначення поняття «логістична система прикордонного регіону», що дозволило забезпечити комплексну взаємодію суб'єктів економіки прикордонного регіону у напрямках інформаційного, науково-технічного, кадрового співробітництва.

2. Досліджено сутність поняття «конкурентні переваги», визначено місце залізничного транспорту в системі господарських зв'язків, побудовано механізм формування конкурентних переваг залізничного транспорту, запропоновано власне визначення поняття «конкурентні переваги залізничного транспорту», що дозволяє залізничному транспорту України швидко реагувати на зміни у вимогах споживачів транспортної продукції до здійснення процесу перевезення вантажів під впливом змін зовнішнього та внутрішнього середовища, а також завойовувати й утримувати конкурентну позицію на ринку перевезень.

3. Досліджено принципи побудови і функції транспортно-логістичного центру прикордонного регіону та запропоновано його функціонально-організаційну структуру з виділенням в окремий структурний елемент інжинірингової компанії, на яку покладено функції із забезпечення ефективної взаємодії прикордонних областей у напрямках підготовки висококваліфікованих кадрів, розповсюдження передових досягнень науково-технічного прогресу та спрощення митних процедур.

4. Досліджено принципи, методи й напрямки розбудови транспортно-логістичного центру прикордонного регіону, що дозволило побудувати організаційно-економічну модель його функціонування за умови спрямування діяльності на підвищення ефективності співробітництва сусідніх регіонів України та Росії у рамках єврорегіону «Слобожанщина», що сприяє розповсюдженню передових досягнень науково-технічного прогресу, впровадженню у виробничий процес підприємств і перевізний процес раціональних технологій їх організації та провідних зразків технічних засобів, підвищенню кваліфікації кадрів підприємств, що виконується інжиніринговою компанією у складі центру.

5. Досліджено фактори розбудови транспортно-логістичного центру прикордонного регіону, виконано їх систематизацію й запропоновано розширити існуючу їх класифікацію виділенням тих факторів, що характеризують прикордонне розташування регіону та сприяють розширенню міжрегіональних зв'язків.

6. Досліджено структуру транспортно-логістичного центру прикордонного регіону й систему взаємовідносин його учасників, визначено напрямки внутрішнього співробітництва учасників транспортно-логістичного центру прикордонного регіону та побудовано внутрішній рівень партнерських відносин транспортно-логістичного центру прикордонного регіону, що дозволило забезпечити підвищення ефективності діяльності кожного учасника партнерства, покращити якість їх інформаційного забезпечення, створити нові конкурентні переваги як для учасників партнерства, так і для регіону в цілому та професійний розвиток кадрів партнерства, а також інноваційних підходів до обслуговування клієнтів.

7. Досліджено систему взаємовідносин транспортно-логістичного центру прикордонного регіону із суб'єктами економіки як регіону його розташування, так і на рівні міждержавного співробітництва, визначено зовнішній рівень партнерських відносин транспортно-логістичного центру прикордонного регіону та побудовано організаційно-економічний механізм партнерських відносин транспортно-логістичного центру прикордонного регіону, що дозволяє забезпечити активний економічний розвиток регіонів єврорегіону «Слобожанщина» та підвищити функціональність і якість їх взаємодії.

8. Запропоновано методику оцінки ефективності функціонування транспортно-логістичного центру прикордонного регіону шляхом визначення сумарної ефективності зовнішнього та внутрішнього рівня партнерських відносин, що дозволило оцінити доцільність його створення й визначити напрямки подальшого розвитку міждержавного співробітництва.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

– у наукових фахових виданнях:

1. Устенко М. О. Логістика як фактор конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту / Н. В. Якименко, М. О. Устенко // Вісн.

економіки трансп. і пром-сті: зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2009. – №25. – С. 97-99 (*Особистий внесок автора: сформовано принципи, на яких повинно будуватися застосування логістичних технологій*).

2. Устенко М. О. Основні конкурентні переваги залізничного транспорту / М. О. Устенко // Вісн. економіки трансп. і пром-сті: зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2009. – №28. – С. 100-103.

3. Устенко М. О. Основні проблеми транспортної логістики / М. О. Устенко // Вісн. економіки трансп. і пром-сті: зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2010. – №29. – С. 236-238.

4. Устенко М. О. Перспективи створення транспортно-логістичного центру в Харківській області / М. О. Устенко // Вісн. економіки трансп. і пром-сті: зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2011. – №34. – С. 231-234.

5. Устенко М. О. Сучасні тенденції розвитку світової логістичної системи / М. О. Устенко // Вісн. економіки трансп. і пром-сті: зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2012. – №37. – С. 79-82.

6. Устенко М. О. Формування вітчизняних логістичних систем в умовах євроінтеграції / М. О. Устенко // Вісн. економіки трансп. і пром-сті: зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2012. – №38. – С. 287-289.

7. Устенко М. О. Формування логістичної системи підприємств як фактор підвищення їх конкурентоспроможності / М. О. Устенко // Зб. наук. праць ДЕГУТ. Сер. Економіка і управління. – 2012. – Вип. 20. – С. 364-367.

8. Устенко М. О. Методичні підходи до визначення процесу побудови логістичної системи промислових підприємств залізничного транспорту / М. О. Устенко // Вісн. економіки трансп. і пром-сті: зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2012. – №39. – С. 282-284.

9. Устенко М. О. Організаційно-економічний механізм функціонування регіонального транспортно-логістичного центру / М. О. Устенко // Вісн. економіки трансп. і пром-сті: зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2012. – №40. – С. 67-71.

10. Устенко М. О. Теоретичне обґрунтування створення транспортно-логістичного центру регіону [Електронний ресурс] / М. О. Устенко // Ефективна економіка. – 2012. – №11. – Режим доступу: www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=1536.

– у тезах доповідей на міжнародних конференціях:

11. Устенко М. О. Основні напрямки розвитку комбінованих перевезень в Україні / М. О. Устенко // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: тези доп. VI Міжнар. наук.-практ. конф. (7-12 червня 2010 р., Коктебель). – Х., 2010. – С. 203.

12. Устенко М. О. Обґрунтування створення логістичних центрів в процесі європейської транспортно-логістичної інтеграції / М. О. Устенко // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: тези доп. VII Міжнар. наук.-практ. конф. (30 травня – 4 червня 2011 р., Коктебель). – Х., 2011. – С. 35.

13. Устенко М. О. Обґрунтування необхідності наближення транспортної політики України до Європейського Союзу / М. О. Устенко // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: тези доп. VIII Міжнар. наук.-практ. конф. (5-8 червня 2011 р., Харків). – Х., 2012. – С. 45-46.

14. Устенко М. О. Організація логістики в сучасних умовах / М. О. Устенко // Научные исследования и их практическое применение. Современное состояние и пути развития 2012: тезисы докл. Междунар. науч.-практ. конф. (2012 г., Одесса). – Одесса, 2012. – Т. 23 «Экономика». – С. 57-58.

АНОТАЦІЯ

Устенко М. О. Організаційно-економічні підходи щодо створення логістичної системи прикордонного регіону. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. Українська державна академія залізничного транспорту МОН України, Харків, 2013.

Дисертація присвячена удосконаленню теоретичних положень і розробленню практичних рекомендацій щодо створення та функціонування логістичної системи прикордонного регіону.

Досліджено проблеми розвитку логістичних систем з урахуванням прикордонного розміщення регіонів і напрямки забезпечення конкурентних переваг залізничного транспорту як основного перевізника вантажів у сучасних умовах, обґрунтовано поняття «логістична система прикордонного регіону», «конкурентні переваги залізничного транспорту», запропоновано систему факторів розбудови транспортно-логістичного центру прикордонного регіону, його функціонально-організаційну структуру та методику оцінки ефективності функціонування.

Визначено рівні партнерської взаємодії транспортно-логістичного центру прикордонного регіону із суб'єктами економіки регіону розташування й на міждержавному рівні, побудовано організаційно-економічну модель функціонування транспортно-логістичного центру прикордонного регіону, розроблено організаційно-економічний механізм зовнішнього рівня партнерських відносин транспортно-логістичного центру прикордонного регіону та запропоновано систему внутрішнього рівня його партнерських відносин.

Ключові слова: логістична система прикордонного регіону, транспортно-логістичний центр прикордонного регіону, організаційно-економічний механізм, організаційно-економічна модель функціонування, внутрішній рівень партнерських відносин, зовнішній рівень партнерських відносин, ефективність функціонування транспортно-логістичного центру прикордонного регіону, конкурентні переваги залізничного транспорту.

АННОТАЦИЯ

Устенко М. О. Организационно-экономические подходы к созданию логистической системы пограничного региона. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. Украинская государственная академия железнодорожного транспорта МОН Украины, Харьков, 2013.

Диссертация посвящена совершенствованию теоретических положений и разработке практических рекомендаций относительно создания и функционирования логистической системы пограничного региона.

Исследована сущность понятия «логистическая система приграничного региона», определен ее состав и заинтересованные лица с учетом развития межгосударственных отношений. Под сущностью понятия «логистическая система приграничного региона» предложено понимать структурированную экономическую систему, которая обеспечивает, во-первых, рациональное сочетание производителей и потребителей конечной продукции через процессы производства, складирования, хранения, поставок и реализации на условиях адаптивности к изменениям внешней среды, целостности всех элементов, обеспечение обратной связи и, во-вторых, комплексное взаимодействие ее элементов в направлениях информационного, научно-технического, кадрового сотрудничества.

Исследована сущность понятия «конкурентные преимущества», определено место железнодорожного транспорта в системе хозяйственных связей, построен механизм формирования конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта. Определение понятия «конкурентные преимущества железнодорожного транспорта» предложено трактовать как совокупность возможностей железнодорожного транспорта, которые проявляются в подходах к организации перевозок, обеспечении качества транспортного обслуживания и эксплуатационной работы с учетом качества привлеченных ресурсов, предоставлении комплекса сопутствующих услуг, что позволяет железнодорожному транспорту быстро реагировать на изменения в требованиях потребителей транспортной продукции к осуществлению процесса перевозки грузов под влиянием изменений внешней и внутренней среды, а также завоевывать и удерживать конкурентную позицию на рынке перевозок.

Исследованы принципы построения и функции транспортно-логистического центра приграничного региона, предложена его функционально-организационная структура с выделением в отдельный структурный элемент инжиниринговой компании, на которую возложены функции по обеспечению эффективного взаимодействия приграничных областей в направлениях подготовки высококвалифицированных кадров, распространения передовых достижений научно-технического прогресса и упрощения таможенных процедур.

Исследованы принципы, методы и направления развития транспортно-логистического центра приграничного региона, что позволило построить

организационно-экономическую модель его функционирования при условии направления деятельности на повышение эффективности сотрудничества соседних регионов Украины и России в рамках еврорегиона «Слобожанщина», что способствует распространению передовых достижений научно-технического прогресса, внедрению в производственный процесс предприятий и перевозочный процесс рациональных технологий их организации и ведущих образцов технических средств, повышению квалификации кадров предприятий, что выполняется инжиниринговой компанией в составе центра.

Исследованы факторы развития транспортно-логистического центра приграничного региона, выполнена их систематизация, в следствие чего предложено расширить существующую их классификацию выделением тех факторов, которые характеризуют приграничное расположение региона и способствуют расширению межрегиональных связей.

Исследована структура транспортно-логистического центра приграничного региона и система взаимоотношений его участников, определены направления внутреннего сотрудничества участников транспортно-логистического центра приграничного региона и построена система внутреннего уровня партнерских отношений транспортно-логистического центра приграничного региона, что позволило обеспечить повышение эффективности деятельности каждого участника партнерства, улучшить качество их информационного обеспечения, создать новые конкурентные преимущества как для участников партнерства, так и для региона в целом и профессиональное развитие кадров партнерства, а также инновационных подходов к обслуживанию клиентов.

Исследована система взаимоотношений транспортно-логистического центра приграничного региона как с субъектами экономики региона его расположения, так и на уровне межгосударственного сотрудничества, определен внешний уровень партнерских отношений транспортно-логистического центра приграничного региона и построен организационно-экономический механизм партнерских отношений транспортно-логистического центра приграничного региона, что позволило обеспечить активное экономическое развитие регионов еврорегиона «Слобожанщина» и повышение функциональности и качества их взаимодействия.

Предложена методика оценки эффективности функционирования транспортно-логистического центра приграничного региона путем определения суммарной эффективности внешнего и внутреннего уровня партнерских отношений, что позволило оценить целесообразность его создания и определить направления дальнейшего развития межгосударственного сотрудничества.

Ключевые слова: логистическая система приграничного региона, транспортно-логистический центр приграничного региона, организационно-экономический механизм, организационно-экономическая модель функционирования, внутренний уровень партнерских отношений, внешний уровень партнерских отношений, эффективность функционирования транспортно-логистического центра приграничного региона, конкурентные преимущества железнодорожного транспорта.

ABSTRACT**Ustenko M. A. Organizational-economic approaches to the creation of a logistical system of border region. – Manuscript.**

The dissertation on competition of a scientific degree of the candidate of economic Sciences on the specialty 08.00.03 – economics and national economy management. Ukrainian state Academy of railway transport Ministry of education and science of Ukraine, Kharkov, 2013.

The dissertation deals with the theoretical provisions improvement and the elaboration of practical recommendations concerning the establishment and operation of the border region logistics system.

The paper investigates issues, concerning logistics systems development with regard to border accommodation regions and directions of ensuring the competitive rail transport advantages as the main cargo carrier in modern conditions, proves the concept of «frontier region logistics system», «rail transport competitive advantages», we proposed development factors system of a transport and logistics centre of the cross-border region, its functional and organizational structure and methodology of functioning evaluation efficiency.

We defined the transport and logistics center cooperation levels of the cross-border region with the region economy subjects and on an international level, built the organizational and economic transport and logistics centre operation model of the cross-border region, developed the organizational and economic external partnership relations mechanism of the cross-border logistics center region and proposed the system of its internal partnership relations.

Key words: logistics system of border region, transport and logistics center of the cross-border region, organizational and economic mechanism, organizational and economic model of the operation, internal level of the partnerships, external level of the partnerships, cross-border region transport and logistics centre functioning efficiency, rail transport competitive advantages.

Устенко Марина Олександрівна

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО СТВОРЕННЯ
ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ПРИКОРДОННОГО РЕГІОНУ

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

Н.Є. Каличева

Підписано до друку . . .2013 р.
Формат паперу 60x84 1/16. Друк ризограф.
Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум. друк. арк. Наклад 100 прим.
Зам. № . Безкоштовно.

Видавництво УкрДАЗТ.
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 2874 від 12.06.2007 р.
61050, Харків, пл. Фейєрбаха, 7
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків, пл. Фейєрбаха, 7