

організаційні зміни та зміни у власності, які нададуть залізницям – розумною мірою – динаміку, потрібну для роботи на ринку та конкурування з іншими видами транспорту. Лише такі зміни розпочнуть необхідні процеси раціоналізації управління та оптимізації витрат.

Крім того, слід зазначити, що ключовим моментом процесу адаптації законодавства України в галузі залізничного транспорту має стати завдання розмежування надання послуг і функціонування інфраструктури на залізничному транспорті так, як це існує в ЄС. Необхідно урегулювати питання доступу на ринок перевезень та ринок інфраструктури, дерегулювання та гарантій фінансових застав.

УДК 338: 656.078

РЕГІОНАЛЬНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

*Полякова О.М., к.е.н., доцент,
Шраменко О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Транспортно-логістична інфраструктура є сполучною ланкою між виробництвом і споживанням, обслуговує процес руху товару, створює необхідні умови для задоволення попиту, скорочення часу реалізації товарів, прискорення обороту капіталів, зниження витрат руху товару і цін, формування ефективного конкурентного середовища.

Впровадження концепції інтегрованої логістики, створення транспортно-логістичних центрів і кластерів є одним із стратегічних шляхів підвищення конкурентоспроможності вітчизняних організацій бізнесу. Враховуючи географічне положення країни та зосередженість промисловості всередині держави, Україна має можливості щодо розвитку регіональних кластерів. Економічний потенціал регіону в цілому залежить від географічно взаємопов'язаної виробничої діяльності розміщених там фірм усередині кожного кластера як сукупності однорідних елементів,

що конкурують у певних областях і утворюють групу одиниць, які провадять спільну роботу, доповнюють одна одну й посилюють конкурентні переваги окремих компаній і кластера в цілому.

Вплив транспортно-логістичної інфраструктури на довгостроковий економічний ріст здійснюється за п'ятьма основними напрямками: в якості прямого фактору виробництва; в якості елемента інших факторів виробництва; в якості стимулу до зростання сукупного попиту; в якості стимулу до акумуляції факторів виробництва; як інструмент промислової політики.

Невикористані можливості транзитного потенціалу України й вітчизняних операторів ринку дозволяють говорити про потребу пошуку резервів у формуванні нормативно-правової бази для створення транспортно-логістичних кластерів – якісно нової форми організації транспортних сполучень України, країн близького й далекого зарубіжжя.

Однак наразі в Україні ще не накопичено «критичної маси» передумов для вільного виникнення мезоструктур, що утворили б структуровану мережу якнайтісніше пов'язаних між собою господарчими зв'язками підприємств. За рівнем розвитку логістичної інфраструктури Україна займає низькі позиції в міжнародних рейтингах (у міжнародному позиціонуванні по субіндексу транспортної інфраструктури Україна має лише 2,49 балів з 5 можливих). Міжнародні компанії вважають, що розвиток ринку логістичних послуг в Україні стримує недосконале законодавство, низька якість інфраструктури і корупція. Основні перешкоди в розвитку логістичного ринку вітчизняні компанії вбачають у відсутності державної політики і державної стратегії, що відбивається на умовах ведення логістичного бізнесу і можливості реалізації логістичного потенціалу країни.

Це обумовлює необхідність розробки стратегії випереджального розвитку транспортно-логістичних кластерів, основною метою якої є посилення конкурентоспроможності національної економіки на ринку транспортних послуг, що передбачає інтеграційне перетворення української економіки в напрямку мережевої

форми співпраці суб'єктів.

Для сприяння реалізації стратегії випереджального розвитку транспортно-логістичних кластерів потрібні певні умови: формулювання мети, потенціал транспортно-логістичної інфраструктури, поетапне створення передумов для формування транспортно-логістичних кластерів, моніторинг стану розвитку транспортно-логістичних кластерів, механізм реалізації пріоритетних загальнодержавних, галузевих, регіональних напрямів розвитку транспортно-логістичних кластерів.

Як показує світовий досвід, створення національної логістичної організації практично неможливо без підтримки держави, в тому числі взаємодії з держорганами, включаючи митницю, без партнерства з організаціями-вантажоперевізниками і іншими учасниками, що забезпечують логістичні процеси. В кожному конкретному випадку необхідний ретельний аналіз можливих сценаріїв фінансування інфраструктурних проектів транспортно-логістичної системи з метою мінімізації можливих збитків для економіки в цілому.

Список використаних джерел

1. Дикань, В. Л. Державне регулювання промислового розвитку України / В. Л. Дикань, М. В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2018. – № 61. – С. 9-19.
2. Дикань, В. Л. Індустріально-інноваційні центри як основа технологічного розвитку українських залізниць / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2017. – № 58. – С. 7-9.
3. Логистика в Украине: парадоксы рынка и пути раскрытия потенциала [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://logist.fm/publications/logistika-v-ukraine-paradoksy-rynka-i-puti-raskrytiya-potenciala>
4. Полякова, О. М. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі / О. М. Полякова, О. В. Шраменко // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2017. – № 58. – С. 126-134.
5. Прокофьева, Т. А. Кластерный подход к управлению развитием логистической инфраструктуры

евроазиатских международных транспортных коридоров [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.jura.lt/en/internet-publications/9112-iskirtinis-interviu-vladimiras-chikvadz-ekonomika-ura-koncentruota-politikos-iraika>

6. Токмакова, І. В. Перспективи розвитку транспортно-логістичного бізнесу в Україні [Текст] / І.В.Токмакова // Вісник економіки транспорту та промисловості: збір наук. праць. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – № 34. – С. 228-230.

7. Global Rankings 2016 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ipi.worldbank.org/international/global/2016>

УДК 656.025.4(100)

ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ

*Соляник К.В., к.е.н, в.о. начальника
Управління стратегічного розвитку
інфраструктури та інвестицій
Міністерства інфраструктури України*

Міжнародні вантажні перевезення здійснюються в рамках світової транспортної системи, яка була сформована під впливом глобалізаційних процесів 60–70 рр. ХХ ст. В свою чергу, світова економіка кінця ХХ – початку ХХІ ст. також характеризувалася рядом особливостей, серед яких:

1 посилення тенденцій диверсифікації та спеціалізації виробництва, у тому числі активізація міжнародного виробництва в рамках транснаціональних корпорацій або зв'язків кооперації між підприємствами;

2 стрімке зростання обсягів внутрішньогалузевої торгівлі комплектуючими та напівфабрикатами;

3 зміна паливно-енергетичного балансу (збільшення рівня використання нафти та природного газу);

4 модифікація товарної структури міжнародної торгівлі, що призвело до скорочення частки добувних галузей, а також галузей обробної промисловості й сільського господарства. Щорічні звіти Світової