

УДК 338: 656.078

## СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ І СВІТІ

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

*В статті досліджено сучасні проблеми розвитку ринку логістичних послуг та особливості формування транспортно-логістичної інфраструктури в світі та Україні. Визначено основні перешкоди розвитку вітчизняного логістичного ринку. Відзначено, що створення системи логістично-господарських комплексів за напрямками міжнародних транспортних коридорів із задіянням унікального торговельно-транспортного потенціалу країни дозволить перетворити логістику в галузь національної економіки.*

*Ключові слова: логістика, транспортно-логістична інфраструктура, транспортно-логістичний кластер, міжнародні транспортні коридори.*

## СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В УКРАИНЕ И МИРЕ

*Полякова Е.Н., к.э.н., доцент,  
Шраменко Е.В., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

*В статье исследованы современные проблемы развития рынка логистических услуг и особенности формирования транспортно-логистической инфраструктуры в мире и Украине. Определены основные препятствия развитию отечественного логистического рынка. Отмечено, что создание системы логистических хозяйственных комплексов по направлениям международных транспортных коридоров с задействованием уникального торгового-транспортного потенциала страны позволит превратить логистику в отрасль национальной экономики.*

*Ключевые слова: логистика, транспортно-логистическая инфраструктура, транспортно-логистический кластер, международные транспортные коридоры.*

## MODERN TRENDS OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTIC INFRASTRUCTURE IN UKRAINE AND THE WORLD

*Polyakova, E.N., Candidate of Economics, associate professor,  
Shramenko E.V., Candidate of Economics, associate professor (USURT)*

*In the article the modern problems of development of the market of logistical services and features of formation of a transport-logistical infrastructure in the world and Ukraine are investigated. The features of the development of the modern world transport and logistics service is the centralization of logistics functions, the diversification of the activities of*

*transport companies, while the differentiation and corporativeness of freight forwarding capital.*

*The main obstacles to the development of the domestic logistics market are identified. Barriers to the active development of transport and logistics infrastructure in Ukraine is the technological backwardness of the domestic transport system in comparison with the developed countries; Insufficient level of development of the transport infrastructure as a whole; Imperfection of legislative base in the field of logistics and land relations; High administrative and bureaucratic barriers; Lack of private investment.*

*The creation of a system of logistics economic complexes along the lines of international transport corridors with the use of the unique trade and transport potential of the country will make it possible to turn logistics into a branch of the national economy.*

**Key words:** *logistics, transport and logistics infrastructure, transport and logistics cluster, international transport corridors.*

### **Постановка проблеми.**

Транспортно-логістична інфраструктура виступає важливим фактором формування сукупного попиту. З логістичними системами пов'язано отримання 20-30 % валового національного продукту промислово-розвинених країн. Як показує зарубіжний досвід, скорочення на 1 % логістичних витрат еквівалентно майже 10 %-му збільшенню об'ємів продажу фірми [10].

Загалом високий рівень розвитку логістики в будь-якій країні несе в собі позитивні ефекти: зниження вартості товарів і послуг, створення нових робочих місць, збільшення обороту оптової та роздрібної торгівлі і підвищення сервісу обслуговування покупців, підвищення інвестиційної привабливості територій з розвинутою транспортно-складською інфраструктурою, поліпшення екологічної обстановки завдяки оптимізації транспортної інфраструктури, збільшення доходів держави від реалізації транзитного потенціалу.

Великі інфраструктурні проекти супроводжуються інвестиціями в будівництво, а пізніше і в реконструкцію споруд, таким чином викликаючи попит на продукцію суміжних секторів. Так, світові потреби в інвестиціях в інфраструктуру на період з 2013 по 2030 рік складають 57,2 трлн дол. за умови щорічного приросту ВВП на 3-5% [5]. Транспортно-логістична інфраструктура

лежить в основі процесу промислової агломерації, при якому нові сектори економіки концентруються навколо вже сформованих індустріальних кластерів.

Підтвердження актуальності проблем розвитку транспортно-логістичної інфраструктури дає і досвід розвинених країн, в яких активно створюються і удосконалюються регіональні, національні та транснаціональні транспортно-логістичні системи, що забезпечують ефективні транспортні, науково-виробничі та постачальницько-збутові комунікації між економічними агентами.

Впровадження концепції інтегрованої логістики, створення транспортно-логістичних центрів і кластерів є одним із стратегічних шляхів підвищення конкурентоспроможності вітчизняних організацій бізнесу. Виходячи зі свого географічного положення, Україна може створити всі види транспортно-логістичних кластерів, оскільки межує з державами як ЄС, так і Митного союзу, промисловість зосереджена всередині держави, що дає тенденцію до розвитку регіональних кластерів. Тому вивчення досвіду зарубіжних країн з формування логістичної інфраструктури і апробація його на території нашої країни є актуальним напрямом досліджень.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виділення невирішених**

**частин загальної проблеми.** Значний внесок у розвиток теорії і практики транспортно-логістичного сервісу внесли наукові праці В.Л. Диканя, А.А. Кизим, Ю.О. Ніколаєва, Т.А. Прокоф'євої, І.В. Токмакової та інших вчених [3, 5, 9, 13-14]. Аспекти створення промислово-логістичної системи України як форми інтеграції транспорту і промисловості розглядаються в роботах В.Л. Диканя, А.С. Глазкової, М.В. Корінь, Н.В. Якименко та ін. [2-4, 7]. Питанням використання досвіду країн світу у створенні транспортно-логістичних центрів в Україні присвячені праці М.В. Кондратюка, А.М. Пасічника, І.Г. Смирнова, А.В. Титова, М.О. Устенко, Я.І. Шрамко, В.А. Шумаєва [6, 10-12, 15-17].

Незважаючи на широке висвітлення аспектів створення транспортно-логістичних систем і теорії кластерів вітчизняними та зарубіжними дослідниками, питання формування в Україні ТЛК, вивчення світового досвіду побудови кластерних моделей економіки, аспектів кластерної політики на загальноекономічному та галузевому рівнях є пріоритетним напрямком наукових досліджень.

**Мета статті.** Метою статті є аналіз світового досвіду створення транспортно-логістичної інфраструктури і вивчення особливостей розвитку ринку транспортно-логістичних послуг в Україні.

**Виклад основного матеріалу.** У науковій літературі сформувалися різні підходи до визначення транспортно-логістичної інфраструктури. Її визначають як сукупність матеріально-технічних систем (об'єктів), що забезпечують виконання основних функцій в різних сферах і галузях діяльності, так і сукупність підсистем, що забезпечують доступ економічних агентів до різних товарів, ресурсів (активів) або до тих чи інших послуг [5]. За думкою багатьох фахівців із логістики транспортно-логістичні послуги в вантажному та

пасажирському секторах є кінцевою продукцією транспортно-логістичних кластерів (ТЛК) [12, 16].

Т.А. Прокоф'єва пов'язує поняття транспортно-логістичної інфраструктури з сукупністю транспортних вузлів, магістральних і місцевих шляхів сполучення, контейнерних і вантажопереробних терміналів, мультимодальних транспортно-логістичних центрів. А ТЛК розглядається як міжгалузеве добровільне об'єднання підприємницьких структур, транспортно-логістичної інфраструктури, громадських та інших організацій, що спеціалізуються на перевезенні вантажів, зберіганні та вантажопереробці, транспортно-експедиційному, логістичному сервісному обслуговуванні та управлінні товарно-матеріальними та супутніми потоками, тісно співпрацюють з науковими, освітніми установами, органами державної та регіональної влади з метою підвищення конкурентоспроможності на вітчизняному та світовому ринку транспортно-логістичних послуг [13].

Варто зазначити, що домінуюче становище кластера на регіональному ринку не має нічого спільного з монополією, оскільки кластер є безлічною організацією, що знаходяться між собою як у відносинах кооперації, так і в стосунках конкуренції. Кластерна модель передбачає залучення інвестицій та розвиток інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства.

Розглянемо сучасні тенденції розвитку у сфері транспорту та логістики та особливості застосування кластерного підходу до формування транспортно-логістичної інфраструктури в країнах світу. Особливостями розвитку сучасного світового транспортно-логістичного сервісу є централізація логістичних функцій, диверсифікованість діяльності транспортних фірм, одночасна диференційованість і корпоративність експедиторського капіталу.

В цілому відзначається тенденція більш високих темпів розвитку інфраструктурної складової в порівнянні з темпами зростання самих організацій. Ця тенденція пояснюється зростаючою значущістю інфраструктурного забезпечення для підвищення ефективності економічної діяльності, високим мультиплікаційним ефектом збільшення попиту на послуги і низькою чутливістю інфраструктури до циклічних коливань економічної активності. Як наслідок, частка інвестування в інфраструктурні проекти безперервно зростає [5].

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.

Кластерний підхід широко застосовується в економіці Німеччини, США, Японії, Фінляндії, Китаї, Індії та низці інших країн. Загалом процеси транспортно-логістичної кластеризації в Європейському союзі сьогодні розглядаються як відмінна риса сучасного етапу розвитку єврологістики і формування єдиного Пан'європейського транспортно-логістичного простору. Частка транспортно-логістичних послуг в загальному обороті європейських провайдерів досягає 40%. Більше половини всього обороту ринку логістичних послуг ЄС припадає на Німеччину, Великобританію та Францію [11]. Порівняно новою тенденцією в розвитку логістичних фірм в західноєвропейських країнах є формування загальноєвропейської

системи руху товару, що припускає наявність декількох опорних європейських центрів логістики та регіональних логістичних транспортно-розподільних центрів, взаємодіючих з ними [8]. В той же час в ЄС процеси транспортно-логістичної кластеризації традиційно відбуваються з деяким запізненням порівняно з формуванням кластерів в виробничих галузях.

Європейські ТЛК мають свої особливості, які визначаються як високим рівнем розвитку морських портів і високою значимістю перевезень внутрішнім водним транспортом в економіці європейських країн, так і повсюдним застосуванням мультимодальних перевезень. Європейська мережа транспортно-логістичних кластерів нараховує 25 первинних (primary) і близько 60 вторинних (secondary) ТЛК, які належать до однієї з трьох категорій:

- 1) портові ТЛК (кластер Валенсія, Іспанія);
- 2) прикордонні ТЛК;
- 3) регіональні ТЛК (кластер «Франкфурт-на-Майні» (Німеччина)). В регіональних ТЛК присутні і пасажирський, і вантажний сектори [11, 12].

Цікавою є німецька модель будівництва логістичних центрів. Вона характеризується сильною державною підтримкою на всіх рівнях; участь державного сектору ґрунтується на федеральних законах і законах федеральних земель; федеральний бюджет бере участь у фінансуванні інвестицій через Deutsche Bahn AG (Німецькі залізниці); широко практикується виділення дотацій бюджетам федеральних земель, цільових дотацій та кредитування по конкретним інвестиціям; фінансову підтримку інвестицій здійснюють як федеральні землі, так і місцеве самоврядування. У цій моделі чітко визначені і джерела інвестиційних коштів: інвестори, які бажають зробити

доступною інфраструктуру логістичним операторам; транспортні компанії; суб'єкти, що утворюють об'єднання з приватним капіталом; бюджетні кошти й цільові фонди федеральних земель; програми і федеральні фонди, що спрямовані на розвиток інфраструктури; дотації міст та регіонів; дотації та програми ЄС. Інвестиційний капітал доповнюється банківським кредитом. Створені логістичні центри управляються через наглядові органи, які створюються різними компаніями – учасниками проекту [10, 16].

В світовій практиці створення логістичних центрів і мереж також здійснюється на базі організації вільних економічних зон, що сприяє більш швидкому їх розвитку. Світова практика пропонує два варіанти створення економічних зон: «зверху», з ініціативи центральної влади і в рамках держпрограми (Південна Корея), або «знизу», в порядку ринкової самоорганізації. Більш динамічно розвивається другий варіант, в тому числі при змішаному приватно-державному фінансуванні [17].

У економічно розвинених країнах вільні зони служать інструментом регіональної політики (підйом депресивних територій, вирівнювання міжрегіональних відмінностей). У нових індустріальних країнах Азії зональна політика є елементом промислової політики, в країнах що розвиваються практика зонування охоплює і зовнішньоекономічні, і регіональні пріоритети. В Ізраїлі, Туреччині, Казахстані, Китаї та інших країнах курс на організацію вільних зон став складовою частиною національної стратегії розвитку – такий глобальний підхід визнається сьогодні найперспективнішим [17].

В Китаї логістика була визначена в якості стратегічної галузі китайської економіки. За 2005-2010 роки в розвиток розподільчої логістики було інвестовано понад 100 млрд дол. США. Це дало

можливість створити логістичні зони (зони вільної торгівлі) та великі логістичні кластери, призначені для обслуговування експортно-імпортних вантажопотоків і зберігання вантажів без сплати митних зборів і податків. Логістичний ринок був відкритий для іноземних інвесторів, які принесли нові технології та нові стратегії. В результаті щорічний приріст продажів логістичних послуг протягом багатьох років становив до 30%, що призвело до появи і розвитку глобальних логістичних провайдерів типу 4PL і 5PL [8].

В КНР надання логістичних і фінансових послуг у зонах вільної торгівлі регулюється принциповими положеннями, що регламентують перелік діяльності, форму власності, відповідність певним умовам, наявність досвіду діяльності у сфері міжнародної торгівлі, міжнародних вантажних перевезень, обмежений термін дії. Діяльність з створення спільних транспортно-логістичних центрів із іноземними інвестиціями та запровадження логістичного сервісу жорстко контролюється державою шляхом видачі дозволів. При цьому розширення сфери діяльності таких підприємств (розширення асортименту логістичних послуг) відбувається тільки у відповідності до затверджених законодавчо програм [8, 10].

В Росії також велике значення надають проектам створення транспортно-логістичних центрів, причому на даному етапі свого розвитку російський логістичний ринок все більше інтегрується в міжнародні мережі. Цікавим є проект МАГ-логістика, який передбачає створення мережі сучасних універсальних багатофункціональних логістичних комплексів з надання послуг з контрактної логістики в галузі складування, транспортування та митного оформлення товарів та вантажів в найбільших містах Росії, а також країн СНД. У ВАТ «РЖД» розроблена методологія організації функціонування міжнародних

транспортних коридорів на основі кластерного підходу з застосуванням мультимодальних логістичних центрів.

В якості напрямку розвитку інтеграційних процесів в Україні Концепцією Загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва на 2014-2024 роки відзначається інтеграція транспорту з промисловістю, а також з наукою через створення кластерів [1]. В Україні на державному рівні у 2010 році був розроблений проект Концепції створення кластерів в Україні. Цікаво відзначити, що з-поміж чотирьох видів кластерів, які були зазначені у проекті Концепції, пріоритетним було відокремлено

створення транспортно-логістичних кластерів (ТЛК) [9].

На жаль, рівень розвитку логістичної інфраструктури України займає низькі позиції в міжнародних рейтингах. У спеціалізованому міжнародному рейтингу торгової логістики за узагальнюючим показником LPI 2016, де було представлено 160 країн, які оцінювалися за п'ятибальною системою, Україна займає 80 місце. Оцінка країни становить 2,74 бали з 5 можливих, а у міжнародному позиціонуванні по субіндексу транспортної інфраструктури Україна має лише 2,49 балів (таблиця) [18].

Таблиця

Україна за субіндексами LPI в 2010-2016 рр.

Роки	Загальний індекс	Субіндекс LPI (місце країни)					
		Митниця	Інфраструктура	Міжнародні перевезення	Якість і компетентність	Відстеження проходження вантажів	Своєчасність поставок
2010	2,57 (102)	2,02 (135)	2,44 (79)	2,79 (84)	2,59 (77)	2,49 (112)	3,06 (114)
2012	2,85 (66)	2,41 (88)	2,69 (70)	2,72 (83)	2,85 (61)	3,15 (50)	3,31 (68)
2014	2,98 (61)	2,69	2,65	2,95	2,84	3,20	3,51
2016	2,74 (80)	2,30 (130)	2,49 (84)	2,59 (95)	2,55 (95)	2,96 (61)	3,51 (54)

З 2010 по 2016 рр. динаміка показника LPI по Україні була наступною: найбільший показник країна продемонструвала в 2014 р. (61 місце, 2,98 бали), найменший – в 2010 р. (102 місце, 2,57 бали). Причому найгірший показник серед усіх оцінюваних характеристик Україна демонструвала по митній обробці вантажів з 2010 по 2016 рр., виключаючи 2014 р.

За підсумками досліджень в 2016 році в десятці лідерів – Німеччина, Люксембург, Швеція, Нідерланди, Сінгапур, Бельгія, Австрія, Великобританія, Гонконг і США [18].

Слід зазначити, що рейтинг LPI певною мірою суб'єктивний, оскільки методологія оцінки ефективності

логістики не є науково обґрунтованою. Дослідження ґрунтується на результатах опитувань переважно міжнародних (транснаціональних) логістичних компаній. При цьому не ведеться опитування споживачів логістичних послуг, не враховуються і особливості окремих країн. Проте, незважаючи на це, даний показник характеризує порівняльну характеристику країн і свідчить про достатньо низький рівень розвитку вітчизняної логістичної інфраструктури при величезному логістичному потенціалі України.

Негативними тенденціями останнього десятиріччя є спад перевезень всіма видами транспорту, починаючи з 2011 р., що автоматично означає

зменшення обсягів логістичної діяльності і свідчить про стагнацію. Ця тенденція підтверджується спадом ВВП в вартісному вираженні і одночасним зниженням питомої ваги групи підприємств транспорту, складського господарства, поштових та кур'єрських послуг в структурі внутрішнього продукту.

З іншого боку, за даними Українського логістичного альянсу, за останні два роки на вітчизняному ринку логістичних послуг стався якісний зсув – зміна філософії та логістичного мислення: логістика почала розглядатися як реальний інструмент підвищення ефективності бізнесу. Наслідком такої зміни стало зростання вимог до якості логістичних послуг, гарантії надійності доставки товарів, схоронності вантажів і прозорості бізнес-процесів.

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. Міжнародні компанії вважають, що розвиток ринку логістичних послуг в Україні стримує недосконале законодавство, низька якість інфраструктури і корупція [8].

Бар'єрами активному розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні є:

- 1) технологічне відставання вітчизняної транспортної системи в порівнянні з розвиненими країнами;
- 2) недостатній рівень розвитку транспортної інфраструктури в цілому;
- 3) недосконалість законодавчої бази в області логістики і земельних відносин, що створює перешкоди при оформленні земельних ділянок під будівництво об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури;
- 4) високі адміністративно-бюрократичні бар'єри при вирішенні

питань розміщення складських об'єктів і розвитку транспортно-логістичної інфраструктури;

- 5) нестача приватних інвестицій.

Аналіз досвіду зарубіжних країн виявив примітну спільність: більшість ТЛК організуються в виробничо-транспортно-споживчих вузлах, спільно з мультимодальними термінальними комплексами. На основі вивчення зарубіжного досвіду формування транспортно-логістичної інфраструктури в Україні доцільним є створення системи логістично-господарських комплексів за напрямками міжнародних транспортних коридорів, із задіянням унікального торговельно-транспортного потенціалу країни. Це дозволить перетворити логістику в галузь національної економіки, яка, за аналогією з Німеччиною, може стати бюджетоутворювальною і експортоорієнтованою.

**Висновки.** 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.

Вплив транспортно-логістичної інфраструктури на довгостроковий економічний ріст здійснюється за п'ятьма основними напрямками:

- 1) в якості прямого фактору виробництва;
- 2) в якості елемента інших факторів виробництва;
- 3) в якості стимулу до зростання сукупного попиту;
- 4) в якості стимулу до акумуляції факторів виробництва;
- 5) як інструмент промислової політики.

З одного боку, модернізація інфраструктури здатна привести до значного зниження витрат виробництва, з

іншого - добрий стан транспортно-логістичної інфраструктури підвищує продуктивність використання інших факторів виробництва.

Узагальнюючи зарубіжний досвід з планування мережі логістичних центрів, можна сформулювати основні рекомендації на шляху створення логістичних об'єктів в Україні: зосередження уваги на взаємодії вузлових пунктів переробки вантажопотоків; узгодження проектів розвитку транспортної інфраструктури на національному, регіональному та місцевому рівнях; управління розвитком об'єктами логістичної інфраструктури в рамках державно-приватного партнерства; узгодження стратегії розвитку транспортно-логістичних центрів і програми створення транспортної інфраструктури з бізнес-спільнотою та громадськими організаціями.

### ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1 Про схвалення Концепції Загальнодержавної програми розвитку малого і середнього підприємництва на 2014-2024 роки [Електронний ресурс]: [Кабінет Міністрів України; Розпорядження, Концепція від 28.08.2013 № 641-р]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/>.
- 2 Глазкова А. С. Індустріально-логістична інфраструктура як основа інноваційної модернізації економіки [Текст] / А. С. Глазкова // Економіка та управління національним господарством. – 2016. – Вип. 2. – С. 49-52.
- 3 Дикань В. Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України [Текст] / В.Л. Дикань, Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2010. – № 30. – С. 11-16.
- 4 Дикань В. Л. Маркетингово-логістичний підхід щодо розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств залізничного транспорту / В. Л. Дикань, А. В. Кузьменко // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2015. – № 51. – С. 9-16.
- 5 Кизим А. А. Особенности и тенденции организации инвестиционных процессов в сфере развития транспортно-логистической инфраструктуры промышленности [Текст] / А. А. Кизим, Л. Я. Мищенко, И. В. Шевченко // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2014. – Вып. 31. – С. 2-16.
- 6 Кондратюк М. В. Використання досвіду Європейського союзу у створенні транспортно-логістичних центрів в Україні [Текст] / М. В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – № 47. – С. 31-33.
- 7 Корінь М. В. Промислово-логістична система України як форма інтеграції транспорту та промисловості [Електронний ресурс] / Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" // Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=867>
- 8 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>
- 9 Ніколаєв Ю. О. Структура транспортно-логістичного кластера та процес його формування [Текст] / Ю. О. Ніколаєв // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2012. – Вип. 1 (44). – С. 345-350.
- 10 Пасічник А. М. Світовий досвід створення транспортно-логістичної інфраструктури: стан та перспективи застосування в Україні / А. М. Пасічник, В. В. Кутирев // Вісті Автомобільно-дорожнього інституту: науково-виробничий збірник / ДВНЗ «ДонНТУ»



АДІ. – Горлівка, 2011. - № 2(13). – С. 121-128.

11 Смирнов И. Г. Процессы транспортно-логистической кластеризации в европейском союзе и Украина: региональный аспект [Текст] /И. Г. Смирнов // псковский регионологический журнал. – 2013. – Вып. 15. – С. 66-75.

12 Титов А. В. Особенности построения транспортно-логистических кластеров в Европе [Текст] /А. В. Титов, И. А. Волынский //Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Морская техника и технология. – 2015. – №4. – С. 104-109.

13 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-ugra-koncentruota-politikos-iraika>

14 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.

15 Устенко М. О. Актуальність формування транспортно-логістичних систем в умовах євроінтеграції [Текст] / М. О. Устенко // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2015. – № 49. – С. 207-210.

16 Шрамко Я. И. Перспективы создания транспортно-логистической инфраструктуры в Украине с использованием мирового опыта [Текст] / Я. И. Шрамко, Н. Н. Гуржий // Современные проблемы транспортного комплекса России: Сборник научных трудов. – Магнитогорск: МГТУ, 2013. – Вып 3. – С. 132-140.

17 Шумаев В. А. Зарубежный опыт управления: создание логистической инфраструктуры на основе организации свободных экономических зон [Текст] / В. А. Шумаев, В. Н. Миронов // Инноватика и экспертиза. – 2012. – Выпуск 1 (8). – С. 49-57.

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

УДК 338.47:656.2

## ФОРМУВАННЯ КОНЦЕПЦІЇ ТЕХНІКО-ТЕХНОЛОГІЧНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Соломніков І.В., аспірант (УкрДУЗТ)*

*В статті розглянуто існуючі підходи до формування концепцій техніко-технологічного розвитку. Визначено, що техніко-технологічний розвиток підприємств залізничного транспорту доцільно здійснювати на основі використання внутрішньої системи розвитку. Запропоновано концепцію техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту, яка на відміну від існуючих, базується на стратегічному підході, в основу якого покладено виділення пріоритетних напрямків розвитку орієнтованих на отримання максимального та довгострокового економічного ефекту, що сприятиме забезпеченню глобального*