

ІНТЕНСИФІКАЦІЯ РОЗВИТКУ ЗМІШАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ В УКРАЇНІ ШЛЯХОМ ФОРМУВАННЯ МЕРЕЖІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ І ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ

КАРПЕНКО О. О., БАБИНА О. Є.

УДК 656.073

Карпенко О. О., Бабина О. Є. Інтенсифікація розвитку змішаних перевезень вантажів в Україні шляхом формування мережі транспортно-логістичних центрів і транспортно-логістичних кластерів

Розвиток змішаних перевезень є перспективним напрямом розбудови транспортної системи України. У статті проаналізовано сучасний стан розвитку змішаних перевезень вантажів в Україні. Одним з найпоширеніших видів комбінованих перевезень (відноситься до мультимодальних) є контейнерні та контрейлерні потяги, які формуються на території як України («Вікінг» і «Ярослав»), так і інших країн, насамперед Білорусі («Зубр»). Однією з причин, через яку змішані перевезення вантажів в Україні не набули необхідного розвитку, є відсутність розвинутої мережі транспортно-логістичних центрів. Запропоновано формування мережі транспортно-логістичних центрів в Україні як шлях інтенсифікації розвитку змішаних перевезень вантажів, оскільки вони сприяють координації використання різних видів транспорту та здійснюють підтримку інтегрованого управління матеріальними потоками. Транспортно-логістичні центри мають стати пусковим комплексом, навколо яких поступово будуть формуватися транспортно-логістичні кластери. Транспортно-логістичні кластери виступають новою ефективною формою сіткової організації та управління транспортно-логістичними послугами, а також забезпечують підвищення ефективності використання регіонального транспортно-логістичного потенціалу України. У статті наведено перспективні опорні транспортно-логістичні центри та центри формування транспортно-логістичних кластерів на території України. Формування ефективної транспортно-логістичної системи України на основі мережі транспортно-логістичних кластерів сприятиме входженню України у світовий транспортний простір і дозволить прискорити впровадження ефективних логістичних схем доставки вантажів, зокрема змішаних перевезень вантажів.

Ключові слова: змішані (мультимодальні, інтермодальні, комбіновані) перевезення вантажів, транспортно-логістичний центр, транспортно-логістичний кластер.
Бібл.: 18.

Карпенко Оксана Олександрівна – кандидат економічних наук, доцент, кафедра економіки і менеджменту, Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (вул. Фрунзе, 9, Київ, 04071, Україна)
E-mail: kargo_2012@ukr.net

Бабина Олена Євгенівна – кандидат економічних наук, доцент, професор, кафедра економіки і менеджменту, Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (вул. Фрунзе, 9, Київ, 04071, Україна)
E-mail: ek_m_2013@ukr.net

УДК 656.073

Карпенко О. А., Бабина Е. Е. Интенсификация развития смешанных перевозок грузов в Украине путем формирования сети транспортно-логистических центров и транспортно-логистических кластеров

Развитие смешанных перевозок является перспективным направлением развития транспортной системы Украины. В статье проанализировано современное состояние развития смешанных перевозок грузов в Украине. Одним из самых распространенных видов комбинированных перевозок (относится к мультимодальным) являются контейнерные и контрейлерные поезда, которые формируются на территории как Украины («Викинг» и «Ярослав»), так и других стран, прежде всего Беларуси («Зубр»). Одной из причин, по которой смешанные перевозки грузов в Украине не получили необходимого развития, является отсутствие развитой сети транспортно-логистических центров. Предложено формирование сети транспортно-логистических центров в Украине в качестве пути интенсификации развития смешанных перевозок грузов, так как они способствуют координации использования различных видов транспорта и осуществляют поддержку интегрированного управления материальными потоками. Транспортно-логистические центры должны стать пусковым комплексом, вокруг которых постепенно будут формироваться транспортно-логистические кластеры. Транспортно-логистические кластеры выступают новой эффективной формой сетевой организации и управления транспортно-логистическими услугами, а также обеспечивают повышение эффективности использования регионального транспортно-логистического потенциала Украины. В статье приведены перспективные опорные транспортно-логистические центры и центры формирования транспортно-логистических кластеров на территории Украины. Формирование эффективной транспортно-логистической системы Украины на основе сети транспортно-логистических кластеров будет способствовать входению Украины в мировое транспортное пространство и позволит ускорить внедрение эффективных логистических схем доставки грузов, в частности смешанных перевозок грузов.

Ключевые слова: смешанные (мультимодальные, интермодальные, комбинированные) перевозки грузов транспортно-логистический центр, транспортно-логистический кластер.
Библ.: 18.

Карпенко Оксана Александровна – кандидат экономических наук, доцент, кафедра экономики и менеджмента, Киевская государственная академия водного транспорта им. гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного (ул. Фрунзе, 9, Киев, 04071, Украина)
E-mail: kargo_2012@ukr.net

Бабина Елена Евгеньевна – кандидат экономических наук, доцент, профессор, кафедра экономики и менеджмента, Киевская государственная академия водного транспорта им. гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного (ул. Фрунзе, 9, Киев, 04071, Украина)
E-mail: ek_m_2013@ukr.net

UDC 656.073

Karpenko O. O., Babyna O. Ye. Intensification of Development of Mixed Transportation of Freight in Ukraine through Formation of the Network of Transportation and Logistic Centres and Transportation and Logistic Clusters

Development of mixed transportation is a prospective direction of development of the transportation system of Ukraine. The article analyses the modern state of development of mixed transportation of freight in Ukraine. The most popular types of combined transportation (refers to multi-modal) are container and contrailer trains, which are formed both in Ukraine (Viking and Yaroslav) and in other countries, first of all, Belarus (Zubr). One of the reasons of underdevelopment of mixed transportation of freight in Ukraine is absence of a developed network of transportation and logistic centres. The article offers to form a network of transportation and logistic centres in Ukraine as a way of intensification of development of mixed transportations of freight, since they facilitate co-ordination of use of various types of transport and support integrated management of material flows. Transportation and logistic centres should become a start-up complex, around which transportation and logistic clusters would be gradually formed. Transportation and logistic clusters is a new efficient form of network organisation and management of transportation and logistic services and they also ensure growth of efficiency of use of the regional transportation and logistic potential of Ukraine. The article shows prospective supporting transportation and logistic centres and centres of formation of transportation and logistic clusters in the territory of Ukraine. Formation of efficient transportation and logistic system of Ukraine on the basis of a network of transportation and logistic clusters would facilitate entering of Ukraine into the world transportation environment and would allow acceleration of introduction of efficient logistic schemes of freight delivery, in particular, mixed transportation of freight.

Key words: mixed (multi-modal, inter-modal, combined) transportation of freight, transportation and logistic centre, transportation and logistic cluster.
Bibl.: 18.

Karpenko Oksana O. – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Department of Economy and Management, Kyiv State Maritime Academy named after Hetman Petro Konashevich-Sahaydachnyy (vul. Frunze, 9, Kyiv, 04071, Ukraine)
E-mail: kargo_2012@ukr.net

Babyna Olena Ye. – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Professor, Department of Economics and Management, Kyiv State Maritime Academy named after Hetman Petro Konashevich-Sahaydachnyy (vul. Frunze, 9, Kyiv, 04071, Ukraine)
E-mail: ek_m_2013@ukr.net

Транспорт – одна з базових галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і рівня життя населення.

Унікальне географічне розташування на перехресті торговельних шляхів дозволяє Україні отримувати більше переваг від глобалізації у разі забезпечення динамічного розвитку та реалізації потенціалу транспортної інфраструктури [1, с. 4].

У стратегії посткризового розвитку України транспорт відіграє одну з ключових ролей. Безперервно діюча система транспортних комунікацій є матеріальною основою, без якої досягнення стійкого економічного зростання неможливе.

Транспортна галузь України може виконати належну роль у післякризовому розвитку економіки, якщо після відповідного реформування поступово інтегруватиметься в європейську та світову транспортну мережу. Надійні міжнародні транспортні комунікації створюють необхідні умови для прискореного розвитку всієї глобалізованої економіки. Їх прогресивна трансформація в Україні сприятиме також вирішенню найважливіших завдань сьогодення у зовнішньоторговельних операціях і дозволить збільшити обсяги міжнародних перевезень. Отже, інтеграція національної транспортної інфраструктури в єдину транснаціональну мережу стає державним пріоритетом дій на найближчі роки [2, с. 4].

В умовах інтенсивного розвитку світових торговельно-транспортних відносин і глобальних інтеграційних процесів важливого значення набуває підвищення ефективності змішаних перевезень вантажів між регіонами, країнами і континентами, зокрема, вантажних перевезень територією України, а також її зовнішньоекономічної діяльності з державами Центральної та Західної Європи і країнами СНД [3].

Крім цього, посилення інтеграційних процесів між країнами (особливо в умовах розширення СОТ), яке проявляється в розміщенні виробництва в країнах з більш дешевою робочою силою і меншими ставками податків і доступі до більш дешевих ресурсів, обумовлює створення та функціонування мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів у країнах Європи, Азіатсько-Тихоокеанського регіону. Саме транспортно-логістичні системи в сучасних умовах глобалізації економічних відносин є визначальною умовою ефективної участі країни або інтеграційного угруповання в міжнародному поділі праці та формуванні їх активного платіжного балансу [4, с. 217].

З метою диверсифікації національної економіки в основу розвитку економіки України на найближче десятиріччя має бути покладене створення регіональних інноваційно-промислових кластерів відповідно до спеціалізації областей України [5]. Це стосується, у тому числі, і формування кластерів у сфері транспортно-логістичних послуг, оскільки на цей час ринок транспортних і логістичних послуг є однією з галузей у світі, що найбільш динамічно розвиваються.

Темі розвитку логістичного управління та побудови логістичних систем різного рівня присвячені роботи

вітчизняних і зарубіжних вчених і фахівців. Результати аналізу наукових досліджень, а також вітчизняного та зарубіжного досвіду управління транспортною системою і системою вантажо- і товароруку показують, що створення опорної мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів і транспортно-логістичних кластерів з метою надання сервісних послуг сприятиме підвищенню якості та ефективності перевезень вантажів, насамперед, змішаних, і конкурентоспроможності транспортної галузі України.

Проблеми ефективності різних видів транспорту, ефективності організації змішаних перевезень розглядали у своїх роботах такі автори: С. В. Ширяєва, Т. І. Конрад [3], О. О. Карпенко [7] та інших. Питанням формування в Україні транспортної логістичної мережі на основі транспортно-логістичних центрів присвятили свої праці такі вчені: О. М. Полякова, І. В. Соломніков [4], О. Ю. Кірюхіна [13], Н. М. Дащенко [14], Ю. М. Цветов, О. П. Кутах, М. В. Макаренко [15] та ін. Питання, пов'язані зі створенням транспортно-логістичних кластерів, досліджували у своїх роботах такі науковці: С. І. Грищенко [17], О. В. Онищенко [18] та багато інших.

Зовнішня торгівля України є одним з найважливіших факторів, що сприяє реформуванню та оздоровленню економіки країни. Важливим чинником збільшення обсягів зовнішньої торгівлі є активізація змішаних перевезень вантажів. Одним із шляхів успішного розвитку змішаних перевезень вантажів може бути формування мережі транспортно-логістичних центрів і транспортно-логістичних кластерів.

Метою статті є аналіз сучасного стану розвитку змішаних перевезень вантажів і дослідження доцільності формування транспортно-логістичних центрів і транспортно-логістичних кластерів для інтенсифікації розвитку змішаних перевезень вантажів в Україні.

Основним нормативним актом у галузі змішаних перевезень вантажів (далі – ЗПВ), що регламентує комерційно-правові взаємовідносини перевізників і вантажовласників при міжнародних змішаних перевезеннях, є Нью-Йоркська Конвенція ООН про змішані перевезення вантажів, прийнята у травні 1980 р.

Виходячи зі змісту зазначеної Конвенції, основними ознаками змішаних перевезень вантажів є:

- ✦ у перевезеннях бере участь більше двох видів транспорту, робота яких координується і контролюється оператором змішаного перевезення вантажів (оператором ЗПВ);
- ✦ наявність договору змішаного перевезення, що укладається між оператором ЗПВ і вантажовласником про перевезення вантажів з обумовленого місця відправлення до місця призначення, оформленого документом змішаного перевезення, що супроводжує вантаж протягом усього процесу його доставки;
- ✦ оператор ЗПВ виступає як юридична особа, що несе відповідальність за весь процес руху вантажу;
- ✦ оператор ЗПВ котирує наскрізну ставку тарифу [6].

Головною діючою особою у змішаному перевезенні вантажів є оператор ЗПВ, який виступає як договірний перевізник, що одноосібно відповідає за схоронність вантажу, його доставку в пункт призначення та одержує за це повну оплату.

Змішані перевезення вантажів залежно від умов розмежування відповідальності за перевезення поділяють на роздільні (сегментні) та інтегровані. При цьому мультимодальні, інтермодальні, комбіновані перевезення є різновидами саме інтегрованих ЗПВ [7, с. 5].

Розвиток змішаних перевезень є перспективним напрямом розбудови транспортної системи України, оскільки дозволяє значно збільшити обсяги перевезень її територією за участю національних транспортних компаній, сприяючи підвищенню конкурентоспроможності країни на світовому ринку транспортних послуг, розвитку мережі існуючих транспортних коридорів, інтеграції транспортної інфраструктури України до світової транспортної системи [8].

В Україні розпочато реалізацію нового проекту Twinning Україна – Франція – «Розвиток і координація мультимодального транспорту і логістичних процесів в Україні», який спрямовано на розвиток мультимодальних перевезень в Україні і базуватиметься на найкращому європейському досвіді. Проект розрахований на 1,5 рока і буде завершено в лютому 2014 р. [9].

У рамках проекту фахівцями буде здійснено аналіз діяльності Міністерства інфраструктури України у галузі мультимодальних перевезень та логістики. Крім того, з урахуванням досвіду інших країн буде визначено напрямки змін у законодавстві, необхідних для стимулювання внутрішніх і міжнародних мультимодальних перевезень. Проектом також передбачено розробку спеціальної програми, що враховуватиме особливості ситуації в Україні, а також короткострокового плану дій.

Міністерство інфраструктури України вважає найбільш перспективним розвиток мережі мультимодальних перевезень з максимальним використанням залізниць, потужностей водного транспорту і з мінімальним залученням автомобільного. За повідомленням прес-служби Міністерства, в Україні успішно працюють 18 морських портів Чорноморсько-Азовського басейну і експлуатуються залізничні переправи і поромні лінії у напрямку Болгарії, Грузії, Росії та Туреччини. На сьогодні в Україні також функціонує розгалужена система контейнерних поїздів і поїздів комбінованого транспорту в напрямку країн Азії, Центральної і Східної Європи, Скандинавії та Балтики. Так, територією України постійно курсує 2 поїзди комбінованого транспорту, 14 контейнерних поїздів і 4 поїзди маршрутними групами. Також Україна ініціює організацію руху контейнерного поїзда у напрямку Італія – Австрія – Угорщина – Україна і далі на Схід. Має значний потенціал і розвиток інтермодальних перевезень у напрямку Кавказ – Чорне море – Балтійське море з використанням поромів і маршрутних поїздів комбінованого транспорту. Так, за ініціативою української сторони досягнуто порозуміння щодо створення робочої групи, яка визначатиме пер-

спективи розвитку таких перевезень у регіоні Чорного моря [10].

Одним з найпоширеніших видів комбінованих перевезень (відноситься до мультимодальних) є контейнерні та контрейлерні потяги, які формуються на території як України («Вікінг» і «Ярослав»), так і інших країн, насамперед Білорусі («Зубр»). Поїзд комбінованого транспорту «Вікінг» 19.01.2012 р. розпочав регулярне (двічі на тиждень) курсування територією України (раніше чітко визначеної періодичності відправлення поїзда не було, і це не дозволяло здійснювати перевезення вантажу цим поїздом за графіком, що, у свою чергу, уповільнювало проходження українською територією).

За період з 2007 по 2012 рр. обсяги перевезень, що здійснюються контейнерним і контрейлерними потягами, зросли більше, ніж удесятеро [11, с. 7].

Міністерство інфраструктури України очікує подальшого активного розвитку роботи поїзду комбінованого транспорту «Вікінг», зокрема, й розширення географії його курсування у напрямку Чорне море – Балтійське море [12].

Слід зазначити, що через низку причин мультимодальні перевезення в Україні не набули необхідного розвитку, однією з яких є відсутність в Україні розвинутої мережі транспортно-логістичних центрів [8].

Поняття «транспортно-логістичний центр» тождно поняттю «багатофункціональний мультимодальний термінальний комплекс», також у різних джерелах їх називають вантажними розподільчими центрами, мультимодальними логістичними центрами, логістичними товаророзподільчими центрами, платформами. Впровадження нових прогресивних логістичних транспортних технологій ґрунтується на досвіді функціонування широкої мережі європейських транспортно-складських центрів системи «Євро-платформс» (Неаполь, Ліворно, Марсель, Барселона, Мадрид, Севілья, Бургас, Вікторія, Бордо, Турин, Парма, Бергамо, Страсбург, Париж, Руан, Бремен, Манчестер, Глазго та ін.). Ці центри виконують на найсучаснішому рівні всі необхідні основні операції з переробки і транспортування вантажів з наданням усіх видів послуг [13].

Транспортно-логістичні центри (далі – ТЛЦ) можуть розвиватись у межах транспортних коридорів, магістралей, прикордонних вузлах; на території вільних економічних зон. ТЛЦ сприяє координації використання різних видів транспорту, виконує вантажно-розвантажувальні роботи і перевалку вантажів, вантажопереробку, забезпечує короткострокове і довгострокове зберігання вантажів, виконання необхідних митних процедур, інвентаризацію запасів, експедирування й переадресацію вантажів, надає повний комплекс сервісних і комерційно-ділових послуг і здійснює комплекс дій щодо доставки вантажу клієнту за сучасними технологіями [14].

Перевагами створення мережі мультимодальних ТЛЦ є формування зон оптимального обслуговування регіонів, функціонування спільних прикордонних транспортно-розподільчих зон з єдиною комунікаційною інфраструктурою, консигнаційними складами, пільговим режимом [4, с. 220].

Транспортна мережа України залежно від економіко-географічних, соціальних та інших факторів має формуватися на базі великих вантажних центрів торговельно-розподільчого, транспортного і транзитного типу.

Загалом, з урахуванням рівня розвитку транспортної мережі в Україні і транспортно-економічних зв'язків пропонується організувати близько 50 опорних ТЛЦ, що за своєю спеціалізацією можуть бути згруповані у три категорії [15, с. 41]:

1) *прикордонні*: Ковель, Рава-Руська (Жовква), Мостиська, Чоп, Харків, Луганськ, Донецьк, Чернігів;

2) *внутрішні*: Київ, Житомир, Вінниця, Полтава, Суми, Дніпропетровськ, Кіровоград, Черкаси, Сімферополь, Мелітополь, Хмельницький, Тернопіль, Рівне, Івано-Франківськ, Львів;

3) *водні*: Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Південний, Миколаїв, Олександрійський, Херсон, Скадовськ, Євпаторія, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч, Бердянськ, Маріуполь, Запоріжжя, Дніпропетровськ.

Транспортно-логістичні центри пов'язують віддалені один від одного економічні райони та підтримують інтегроване управління матеріальними потоками. Створення транспортно-логістичних центрів є ефективним підходом до формування транспортно-логістичних систем, що успішно підтверджує досвід країн Заходу. Формування і розвиток оптимальної мережі ТЛЦ на території України буде відігравати важливу роль у формуванні транспортної інфраструктури та раціоналізації всієї системи вантажоруху.

Транспортно-логістичні центри мають стати пусковим комплексом, навколо яких поступово будуть формуватися *транспортно-логістичні кластери* (далі – ТЛК). ТЛК виступають новим етапом у розвитку транспортно-логістичних систем на принципах добровільного об'єднання фірм, які є їх ланками і зберігають свою незалежність у даному співтоваристві, оскільки сприяють більш ефективному використанню транспортно-логістичного потенціалу.

ТЛК передбачає об'єднання окремих регіонально, функціонально і економічно пов'язаних між собою логістичних ланок: МТК, транспортних вузлів магістральної інфраструктури, транспортно-розподільчих логістичних центрів, магістральних, регіональних і локальних шляхів сполучення в єдину систему перевізного процесу, здатну надати якісний логістичний сервіс внутрішнім або зовнішнім споживачам при мінімізації загальних логістичних витрат [16].

Найважливішою складовою транспортно-логістичного кластера є транспортні та логістичні підприємства, розташовані у найважливіших центрах перетину і зародження вантажів і товаропотоків, безпосередньо залучені до процесу надання послуг [17, с. 145].

За думкою С. І. Гриценка, в Україні найбільш перспективними кластерними центрами можна вважати Київ, Харків, Донецьк, Дніпропетровськ, Одесу, Запоріжжя, Львів, які одночасно є також провідними центрами Донецької, Львівської, Одеської, Придніпровської, Південно-Західної та Південної залізниць. ТЛК дозво-

лять у перспективі з урахуванням регіональних особливостей: створити єдину Європейсько-Азіатську транспортну систему із загальною інфраструктурою; забезпечити вільне пересування транспортних засобів і вільне переміщення вантажів; створити умови для ефективного функціонування національної мережі МТК і логістичних центрів на взаємовигідній і рівноправній основі; погоджено формувати тарифну політику на послуги транспорту згідно зі світовими стандартами комплексного транспортно-експедиторського обслуговування.

Кластеризація транспортно-логістичного сектора є однією з ефективних форм організації взаємодії учасників повного ланцюга доставки вантажів, що забезпечує конкурентоспроможність транспортно-логістичної продукції на міжнародному, національному, а також регіональному рівнях.

Транспортно-логістичний кластер виступає новою ефективною формою сітьової організації і управління транспортно-логістичними послугами, повинен відповідати таким основним вимогам:

- ✦ здійснювати конкурентоспроможні в регіональному, міжрегіональному і в національному масштабі транспортно-логістичні послуги;
- ✦ здійснювати свою діяльність одночасно на принципах конкуренції та взаємодії складових частин кластера, які повинні бути пов'язані досягненням єдиної мети;
- ✦ бути інноваційно-орієнтованими як з точки зору використовуваних транспортно-логістичних технологій, так і управлінських рішень;
- ✦ включати в себе не тільки базові структури, а й суміжні та допоміжні сегменти (інфраструктурні, логістичні, фінансові, навчальні тощо).

Транспортно-логістичні кластери завжди виступають як ефективна інфраструктура для інших сітьових структур виробничого напрямку, які потребують енергійних логістичних послуг. Вони також сприяють народженню і формуванню виробничих кластерів завдяки позитивному механізму зворотного зв'язку. Залучені до роботи в кластерах виробники, науковці, постачальники послуг мають можливість в межах групи підприємств, які обслуговуються, поширювати корисну інноваційну інформацію [18].

ВИСНОВКИ

Світові інтеграційні процеси спонукають до формування транспортно-логістичних систем за напрямками руху потоків транснаціональних вантажів і обумовлюють необхідність синтезу логістичних систем. Формування транспортно-логістичних центрів, а надалі і транспортно-логістичних кластерів, дозволить в підсумку максимізувати прибуток і мінімізувати витрати всіх видів ресурсів кожного учасника процесу руху товару.

Формування ефективної транспортно-логістичної системи України на основі мережі транспортно-логістичних кластерів, передусім, сприятиме входженню України у світовий транспортний простір та дозволить прискорити впровадження ефективних логістичних схем доставки вантажів (мультимодальних, інтермодальних, комбінованих перевезень), мінімізувати загаль-

ні логістичні витрати впродовж повного ланцюга доставки вантажу, сформувати інтегровану інформаційно-аналітичну систему управління процесами транспортно-логістичного обслуговування тощо.

Подальші дослідження будуть спрямовані на визначення механізму створення мережі транспортно-логістичних кластерів в Україні для формування інтегрованої транспортної системи. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. – К.: НІСД, 2011. – 37 с.
2. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період : аналіт. доп. / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова ; за заг. ред. Я. А. Жаліла. – К.: НІСД, 2012. – 112 с.
3. Ширяєва С. В. Аналіз сучасного стану організації автомобільно-залізничних перевезень вантажів в Україні / С. В. Ширяєва, Т. І. Конрад [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/26_2_2013/363-369.pdf
4. Полякова О. М. Передумови формування мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів в Україні / О. М. Полякова, І. В. Соломніков // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 34. – С. 217 – 222.
5. Азаров хоче «вивести Україну на нову траєкторію розвитку» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://svit24.net/politic/77-politic/7954-azarov-hoche-qvyvesty-ukrajinu-na-novu-trajektoriju-rozvytkuq>. – Назва з екрану.
6. Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов от 24.05.1980 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_189
7. Карпенко О. О. Формування тарифів на змішані перевезення вантажів : автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / О. О. Карпенко. – К., 2007. – 18 с.
8. Щодо шляхів розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні : аналітична записка / О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/599/>
9. Розвитку мультимодального транспорту і логістичних процесів в Україні сприятимуть європейські фахівці [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/uk/anons/29586.html>. – Назва з екрану.
10. Мінінфраструктури вважає перспективним розвиток мережі мультимодальних перевезень з мінімальним залученням автотранспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rbc.ua/ukr/newsline/show/mininfrastruktury-schitaet-perspektivnym-razvitie-seti-29052013213700>. – Назва з екрану.
11. Собкевич О. В. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні / О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, О. Ю. Ємельянова ; за ред. Я. А. Жаліла. – К.: НІСД, 2013. – 32 с.
12. Мінінфраструктури очікує розширення географії поїзду «Вікінг» у напрямку Чорне море – Балтійське море [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rbc.ua/ukr/news/economic/mininfrastruktury-ozhidaet-rasshireniya-geografii-poezda-29052013181300/>. – Назва з екрану.
13. Кірюхіна О. Ю. Транспортно-логістичний центр як ланка в системі комбінованих перевезень / О. Ю. Кірюхіна [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://archive.nbu.gov.ua/portal/natural/Upsal/2008_5/08koysct.pdf
14. Дащенко Н. М. Розвиток логістичних центрів на сучасному етапі / Н. М. Дащенко [Електронний ресурс]. –

Режим доступу : http://archive.nbu.gov.ua/portal/natural/Upsal/2009_6/09dnmcp.pdf

15. Цветов Ю. М. Концепція програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів України / Ю. М. Цветов, О. П. Кутах, М. В. Макаренко та ін. – К.: КУЕТТ, 2003. – 109 с.

16. Гриценко С. И. Транспортно-логистические кластеры в Украине: пути становления и развития : монография / С. И. Гриценко. – С-Пб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2009. – 218 с.

17. Онищенко О. В. Реінжиніринг бізнес-процесів авіа-підприємств транспортно-логістичного кластера / О. В. Онищенко // Бизнес Информ. – 2013. – № 1. – С. 144 – 150.

18. Кластери водної транспортної логістики (портові кластери) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ucluster.org/universitet/klastery-ukraina/2012-study/perspektivni-napryamki-klasterizacii-vodnikh-resursiv/klasteri-vodnoi-transportnoi-logistiki-portovi-klasteri/>

REFERENCES

“Azarov khoche «vyvesty Ukrainu na novu traektoriiu rozvytku» [Azarov wants to "put Ukraine on a new path of development"]]. <http://svit24.net/politic/77-politic/7954-azarov-hoche-qvyvesty-ukrajinu-na-novu-trajektoriju-rozvytkuq>

Dashchenko, N. M. “Rozvytok lohistrychnykh tsestriv na suchasnomuetapi” [The development of logistics centers today]. http://archive.nbu.gov.ua/portal/natural/Upsal/2009_6/09dnmcp.pdf

Gritsenko, S. I. *Transportno-logisticheskie klastery v Ukraine: puti stanovleniia i razvitiia* [Transport and logistics clusters in Ukraine: the path of formation and development]. St. Petersburg: SPbGUEF, 2009.

“Konventsiiia Organizatsii Obedinennykh Natsiy o mezhdunarodnykh smeshannykh perevozkakh gruzov” [The United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods]. http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_189

Karpenko, O. O. “Formuvannia taryfiv na zmishani perevezennia vantazhiv” [Formation rates for mixed cargo]. *Avtoref. dys. ... kand. ekon. nauk: 08.00.04, 2007.*

Kiriukhina, O. Yu. “Transportno-lohistrychni tsestr iak lanka v systemi kombinovanykh perevezen” [Transport and logistics center as a link in the system of combined transport]. http://archive.nbu.gov.ua/portal/natural/Upsal/2008_5/08koysct.pdf

“Klastery vodnoi transportnoi lohistryky (portovi klastery)” [Clusters water transport logistics (ports clusters)]. <http://ucluster.org/universitet/klastery-ukraina/2012-study/perspektivni-napryamki-klasterizacii-vodnikh-resursiv/klasteri-vodnoi-transportnoi-logistiki-portovi-klasteri/>

“Mininfrastruktury vvažhaie perspektivnym rozvytok mer-ezhi multymodalnykh perevezen z minimalnym zaluchenniam avtotransportu” [Ministry of Infrastructure considers promising development of multimodal transport network with minimal involvement of vehicles]. <http://www.rbc.ua/ukr/newsline/show/mininfrastruktury-schitaet-perspektivnym-razvitie-seti-29052013213700>

“Mininfrastruktury ochikuie rozshyrennia heohrafi poizdu «Vikinh» u napriamku Chorne more - Baltiiske more” [Ministry of Infrastructure expects the geographical expansion of the train “Viking” toward the Black Sea – Baltic Sea]. <http://www.rbc.ua/ukr/news/economic/mininfrastruktury-ozhidaet-rasshireniya-geografii-poezda-29052013181300/>

Onyshchenko, O. V. “Reinzhyrnirynh biznes-protsesiv aviapidpriemstv transportno-lohistrychnoho klastera” [Business process reengineering airlines transport and logistics cluster]. *Biznes Inform*, no. 1 (2013): 144-150.

Poliakova, O. M., and Solomnikov, I. V. “Peredumovy formuvannia merezhi multymodalnykh transportno-lohistrychnykh tse-

triv v Ukraini" [Prerequisites formation of a network of multimodal transport and logistics centers in Ukraine]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no. 34 (2011): 217-222.

Preiher, D. K., Sobkevych, O. V., and Yemelianova, O. Yu. *Stratehichni napriamy rozvytku transportnoi haluzi Ukrainy u pisliakryzovyi period* [Strategic directions of development of the transport sector in Ukraine in the post-crisis period]. Kyiv: NISD, 2012.

"Rozvytku multimodalnoho transportu i lohystychnykh protsesiv v Ukraini spryiatymut ievropeiski fakhivtsi" [Development of multimodal transport and logistics processes in Ukraine will help European professionals]. <http://www.mtu.gov.ua/uk/anons/29586.html>

Realizatsiia potentsialu transportnoi infrastruktury Ukrainy v stratehii postkryzovoho ekonomichnoho rozvytku [Realization of Ukraine's transport infrastructure in the post-crisis economic development strategy]. Kyiv: NISD, 2011.

Shyriaieva, S. V., and Konrad, T. I. "Analiz suchasnoho stanu orhanizatsii avtomobilno-zaliznychnykh perevezhen vanta-

zhiv v Ukraini" [Analysis of the current state of road and rail transport of goods in Ukraine]. http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/26_2_2013/363-369.pdf

Sobkevych, O. V., and Yemelianova, O. Yu. "Shchodo shliakhiv rozvytku multimodalnykh (kombinovanykh) perevezhen v Ukraini : analitychna zapyska" [As for ways to develop multimodal (combined) transport in Ukraine: Policy Briefing]. <http://www.niss.gov.ua/articles/599/>

Sobkevych, O. V., Mykhailychenko, K. M., and Yemelianova, O. Yu. *Modernizatsiini priorytety reformuvannia transportno-dorozhnyoho kompleksu v Ukraini* [Modernization priorities for reforming the transport system in Ukraine]. Kyiv: NISD, 2013.

Tsvetov, Yu. M., Kutakh, O. P., and Makarenko, M. V. *Kontseptsiia prohramy formuvannia merezhi lohystychnykh tsestriv v systemi mizhnarodnykh transportnykh korydoriv Ukrainy* [Concept formation of a network of logistics centers in the international corridors of Ukraine]. Kyiv: KUETT, 2003.

УДК 338.43.02:330.341.1 (447)

ПОЄДНАННЯ ДЕРЖАВНИХ І РИНКОВИХ РЕГУЛЯТОРІВ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА

ГОРБАТЮК О. В.

УДК 338.43.02:330.341.1 (447)

Горбатюк О. В. Поєднання державних і ринкових регуляторів інноваційного розвитку сільського господарства

У статті проаналізовано сучасний стан і нормативне забезпечення державних і ринкових регуляторів інноваційного розвитку сільського господарства в Україні. Аналізуючи, систематизуючи та узагальнюючи наукові праці багатьох учених, було розглянуто визначення державної підтримки. У результаті дослідження було зазначено, що на можливість впровадження інновацій у сільському господарстві позначається певна специфіка галузі. Інновація у сільськогосподарському виробництві потребує попередньої оцінки її впливу на аграрний фонд, біологічні активи тощо. За рахунок цих факторів у сільському господарстві вищий ризик при впровадженні інновацій. Для активізації розвитку організаційних форм впровадження інновацій у сільському господарстві України необхідно залучити не тільки державні, а й ринкові регулятори інноваційного розвитку сільського господарства. Подальший розвиток у даному напрямі дозволить удосконалити організаційно-економічний механізм трансферу інновацій за допомогою повноцінної організаційної інфраструктури впровадження інновацій у сільському господарстві та сформувати національну інноваційну модель сталого розвитку аграрного сектора економіки України.

Ключові слова: державне регулювання, ринок, трансфер, дифузія, інновація, сільське господарство.

Бібл.: 12.

Горбатюк Олександр Вікторович – аспірант, Національний науковий центр «Інститут аграрної економіки» (вул. Героїв Оборони, 10, Київ, 03680, Україна)

E-mail: _aspirant_@mail.ru

УДК 338.43.02:330.341.1 (447)

Горбатюк А. В. Сочетание государственных и рыночных регуляторов инновационного развития сельского хозяйства

В статье проанализировано современное состояние и нормативное обеспечение государственных и рыночных регуляторов инновационного развития сельского хозяйства в Украине. Анализируя, систематизируя и обобщая научные труды многих ученых, было рассмотрено определение государственной поддержки. В результате исследования было отмечено, что на возможностях внедрения инноваций в сельском хозяйстве сказывается определенная специфика отрасли. Инновация в сельскохозяйственном производстве требует предварительной оценки ее влияния на аграрный фонд, биологические активы и т. д. За счет этих факторов в сельском хозяйстве выше риск при внедрении инноваций. Для активизации развития организационных форм внедрения инноваций в сельском хозяйстве Украины необходимо привлечь не только государственные, но и рыночные регуляторы инновационного развития сельского хозяйства. Дальнейшее развитие в данном направлении позволит усовершенствовать организационно-экономический механизм трансфера инноваций с помощью полноценной организационной инфраструктуры внедрения инноваций в сельском хозяйстве и сформировать национальную инновационную модель устойчивого развития аграрного сектора экономики Украины.

Ключевые слова: государственное регулирование, рынок, трансфер, диффузия, инновация, сельское хозяйство.

Библ.: 12.

Горбатюк Александр Викторович – аспирант, Национальный научный центр «Институт аграрной экономики» (ул. Героев Оборони, 10, Киев, 03680, Украина)

E-mail: _aspirant_@mail.ru

UDC 338.43.02:330.341.1 (447)

Horbatyuk O. V. Combination of State and Market Regulators of Innovation Development of Agriculture

The article analyses the modern state and regulatory provision of state and market regulators of innovation development of agriculture in Ukraine. Analysing, systemising and generalising scientific works of many scientists the article considers definition of state support. In the result of the study the article marks out that certain specific features of the branch influence possibilities of introducing innovations in agriculture. Innovation in agricultural production requires preliminary assessment of its influence upon the agrarian fund, biological assets, etc. Due to these factors the risk of introducing innovations is higher in agriculture. In order to activate development of organisational forms of introduction of innovations in agriculture of Ukraine it is necessary to attract not only state but also market regulators of innovation development of agriculture. Further development in this direction would allow improvement of the organisational and economic mechanism of transfer of innovations with the help of full-value organisational infrastructure of introduction of innovations in agriculture and formation of the national innovation model of sustainable development of the agrarian sector of Ukrainian economy.

Key words: state regulation, market, transfer, diffusion, innovation, agriculture.

Bibl.: 12.

Horbatyuk Oleksandr V. – Postgraduate Student, National Science Centre «Institute of Agricultural Economy» (vul. Geroyiv Oborony, 10, Kyiv, 03680, Ukraine)

E-mail: _aspirant_@mail.ru