

Використані джерела

1. Занора В., Куценко Д., Одородько Н. Потенціал як основа розвитку підприємства: понятійно-категорійний апарат. Проблеми і перспективи економіки та управління. 2019. № 2 (18). С. 40-51.
2. Круш П. В., Дергалюк М. О. Обґрунтування складових економічного потенціалу підприємства як системи. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. № 21. С. 11-14.
3. Орехова А. І. Економічний потенціал підприємства: сутнісні характеристики та структуризація. *Економіка і суспільство*. 2018. Вип. 17. С. 308-313.
4. Шабатура Т. С. Теоретичні засади визначення економічного потенціалу підприємства. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2015. № 1(1). С. 26-30.
5. Hart T. System of the enterprise economic potential enhancement planning. *International journal of economics and society*. 2015. P. 81-85.
6. Kaminska A. Forming the innovative potential of enterprises in the context of their development. *Management Forum*. 2017. Vol. 2, no. 5. P. 26-32.

Долованюк Олександр

Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова

(науковий керівник: к.е.н., доцент, доцент кафедри економічної
політики та безпеки НУК ім. адмірала Макарова Волосюк М.В.)

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ КРАЇН ЄС

Світовий економічний розвиток на сучасному етапі характеризується глобальними економічними процесами, зближенням національних економік, сфер політичної і громадської діяльності, оптимізацією розміщення ресурсів і виробництва. Процеси глобалізації впливають і на розвиток транспортно-логістичних систем.

Транспорт займає особливе місце в міжнародному товарообігу. З одного боку, він є необхідною умовою здійснення міжнародного поділу праці, зовнішньоекономічних зв'язків. З іншого боку – транспортна індустрія виступає на світових ринках експортером

своєї продукції – транспортних послуг.

Розвиток світового транспортного ринку, що проявляють в зростанні обсягів вантажо- та пасажиропотоків і збільшенні попиту на комплексні транспортно-логістичні послуги, потреба в доставці вантажів «від дверей до дверей» обумовили формування спеціалізованих об'єктів з обслуговування вантажопотоків – транспортно-логістичної інфраструктури, що наразі сформувалася у вигляді транспортно-логістичних центрів.

Так, згідно з Європлатформою [1], транспортно-логістичні центри – це територіальне об'єднання незалежних компаній і органів, що займаються вантажними перевезеннями і супутніми послугами, що включає щонайменше один термінал.

А. Кузьменко [2] визначає транспортно-логістичні центри як спеціалізовані вузлові логістичні підприємства, які виконують функцію перетину комунікаційних потоків та забезпечують надання широко спектру транспортно-логістичних послуг.

Специфіка організації та управління міжнародними транспортно-логістичними центрами суттєво відрізняється залежно від розташування у тій чи іншій країні світу. У зв'язку із цим, а також з огляду на успішну імплементацію транспортно-логістичних центрів у економічні відносини розвинутих держав, інтерес викликає аналіз зарубіжного досвіду з приводу створення та управління міжнародних транспортно-логістичних центрів. Зокрема, розглянемо досвід провідних європейських країн. Варто зазначити, що більша частина транспортно-логістичних центрів сконцентрована у чотирьох країнах Європейського Союзу: Німеччині, Іспанії, Франції та Італії.

У Німеччині функціонує два типи логістичних центрів: логістичні центри приватної власності та логістичні центри міської комунальної власності. 80% усіх логістичних центрів Німеччини розміщують поблизу залізничних магістралей, вони є об'єктами інфраструктури залізниць (Deutsche Bahn AG) і забезпечують левову частину інвестицій в розвиток цієї інфраструктури. Окрім того, близько 75% логістичних центрів мають сполучення із транспортом загального

користування, 60% – використовують у своїй діяльності комбінований транспорт. Такі крупні німецькі транспортні вузли, як м. Бремен та м. Любека, мають пряме сполучення з водним транспортом, а м. Гамбург – з водним і повітряним транспортом [3].

Німецька модель будівництва логістичних центрів характеризується низкою особливостей: сильна державна підтримка на всіх рівнях; участь державного сектору ґрунтується на федеральних законах і законах федеральних земель. 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.

Створені логістичні центри управляються через наглядові органи, які створюються різними компаніями – учасниками проекту: інвесторами та/або інвестиційними консорціумами; компаніями з розвитку; містом/муніципалітетом; асоціаціями та спілками. Державний сектор бере участь як у фазі планування, так і у фазі реалізації інвестицій у розвиток логістичних центрів [3].

Успішними є проекти формування транспортно-логістичної інфраструктури і в Італії, де одним із найбільших транспортно-логістичних центрів, що розміщений на перетині 5 залізничних і 4 автомобільних шляхів, є Bologna Freight Village. Цей центр забезпечує обслуговування понад 35% внутрішніх вантажопотоків та обробку 16% міжнародних вантажів, що прямують через країну. Bologna Freight Village є великим транспортно-логістичним центром, до складу якого входить близько 100 національних і міжнародних транспортних та логістичних компаній, а також митна служба, банківські установи, організації поштового зв'язку та культурні заклади [4].

Основною метою створення мережі транспортно-логістичних центрів в Італії стала концентрація вантажних потоків з урахуванням

збалансованих транспортних рішень. Фінансування проектів розвитку транспортно-логістичних центрів в цій країні відбувалося на принципах державно-приватного партнерства, де державі відводилася роль як ініціатора проекту, так і інвестора, що за рахунок державних бюджетів різних рівнів поряд із приватними інвестиціями забезпечував фінансовими ресурсами ці проекти.

Транспортна система України має всі необхідні передумови для формування великих транспортно-логістичних центрів, серед яких такі:

1. Україна має у своєму розпорядженні потужну транспортну систему, до якої входять залізничний, морський, річковий, автомобільний, повітряний і трубопровідний транспорт;

2. Вигідне географічне розташування, що передбачає можливість та необхідність створення численних транспортних коридорів. Цей факт набуває особливого значення в умовах інтенсифікації зовнішніх зв'язків між європейськими країнами, а також між країнами Європи та Азії.

3. Інтеграція з країнами Центральної та Східної Європи, що проявляється в розвитку відповідних транспортних коридорів.

4. Участь України у міжнародних проектах інтеграції і розвитку.

Крім цього, транспортно-логістичні центри є яскравим прикладом державно-приватного партнерства з різним ступенем участі держави. Завдяки ефективному використанню цього інструменту вирішуються проблеми у соціально важливих сферах країни, модернізується інфраструктура, що є надзвичайно актуальним для України. Таким чином, аналіз європейського досвіду створення і управління транспортно-логістичними центрами дає змогу зробити висновок щодо перспективності відповідного напрямку розвитку вітчизняної економіки.

Використані джерела

1. Europlatforms EEIG. URL: <https://www.europlatforms.eu/>
2. A. Kuzmenko. (2019). Experience and laws of formation of the global transport and logistics infrastructure. Paradigm of Knowledge № 5(37).
3. Лук'янова О.М., Кривцун Д. Ю. Світовий досвід та перспективи розвитку

транспортно-логістичної системи України. Економіка і суспільство. 2018. № 18. С. 166–172.

4. Савенко С.В. Развитие транспортно-логистических центров в европейском регионе URL: <http://transportinform.com/logistika/315-razvitie-transportno-logisticheskikhcentrov.html>.

Заболотний Микола

(науковий керівник: канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри підприємництва і торгівлі ЗУНУ Бойчик І.М.)

ОСНОВНІ ПІДХОДИ ДО УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ВИРОБНИЧОГО ПІДПРИЄМСТВА

Виробничі підприємства в Україні сьогодні перебувають у такому економічному стані, коли йдеться не про розширення їх «зони впливу» на ринку, а про звичайне виживання за умов нестабільності їх внутрішнього і зовнішнього середовища. За цих умов не можливо оминати поняття їх конкурентоспроможності, яка показує їх здатність боротися та виживати в умовах конкуренції. Тому перед кожним підприємством постає питання, як ефективно управляти власним бізнесом, щоб досягти відповідно високого рівня конкурентоспроможності. Тут на допомогу приходять певна стратегія управління, яка дозволяє підприємству на основі використання свого власного потенціалу, зміцнювати позиції на ринку, а, за сприятливих умов, ще й розвиватися і розширювати сферу впливу.

За досить глибокого дослідження питань стратегічного управління і питань конкурентоспроможності, на сьогодні недостатньо вивченими і висвітленими для широкого загалу зацікавлених суб'єктів залишаються питання стратегічного управління конкурентоспроможністю виробничих підприємств. Тому, на нашу думку, важливими є питання дослідження теоретичних і прикладних аспектів стратегічного управління конкурентоспроможністю виробничих підприємств в умовах нестабільності середовища їх функціонування.