

5. Natsional'na dopovid' «Tsili staloho rozvytku: Ukrayina», yaka vyznachaye bazovi pokaznyky dlya dosyahnennya Tsiley staloho rozvytku [National Report "Sustainable Development Goals: Ukraine", which defines benchmarks for achieving the Sustainable Development Goals (CSR)], Available at: <http://www.un.org.ua/ua/publikatsii-ta-zvity/un-in-ukraine-publications/4203-2017-natsionalna-dopovid-tsili-staloho-rozvytku-ukraina-iaka-vyznachaie-bazovi-pokaznyky-dlia-dosyahnennia-tsilei-staloho-rozvytku-tssr> [Accessed: 19.04.2018].

6. Uryad skhvalyv Stratehiyu derzhavnoyi polityky z pytan' zdorovoho ta aktyvnoho dovholittya naseleння na period do 2022 roku [The Government approved the State Policy Strategy for Healthy and Active Longevity of the Population for the period up to 2022], Available at: <https://www.kmu.gov.ua/ua/news/uryad-shvaliv-strategiyu-derzhavnoyi-politiki-z-pitan-zdorovogo-ta-aktivnogo-dovgolittya-naseleння-na-period-do-2022-roku> [Accessed: 19.04.2018].

7. Active Ageing. Policy Framework .– Available at: [http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/67215/1/who\\_nmh\\_nph\\_02.8.pdf](http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/67215/1/who_nmh_nph_02.8.pdf) [Accessed: 19.04.2018].

УДК 656(4)

## СТАН ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ В КРАЇНАХ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Чучка І.М., Гаврилець О. В.

## STATE OF TRANSPORT AND LOGISTIC PROCESSES IN THE EUROPEAN UNION

Chuchka Ivan, Gavrilets Olesya

*В статті визначено роль та значення логістичної співпраці прикордонних областей України та Європейського Союзу у розвитку зовнішньоекономічної діяльності регіону. Обґрунтовано необхідність формування нових підходів до логістичної співпраці в прикордонні як ефективний засіб розвитку інноваційної діяльності України та ЄС. Інтеграція транспортно-дорожнього комплексу України в європейську та світову транспортні системи вимагає досліджень на рівні національної мережі транспортних коридорів.*

**Ключові слова:** *єврологістика, транспортно-логістична система, транспортні комунікації, логістичні термінали.*

*The article has defined the role and significance of logistic cooperation between the border regions of Ukraine and the European Union in the development of foreign economic activity in the region. The necessity of forming new approaches to logistic cooperation at the border as an effective means of development of innovation activity of Ukraine and the EU has substantiated. The integration of the Ukrainian transport and road complex into the European and world transport systems requires research at the level of the national network of transport corridors that can be integrated into the international system, as well as research on the development of logistics centers and the possibilities of constructing new more expedient ones.*

*In connection with the development of integration processes in the EU, it is proposed to intensify research in the direction of the development of a special type of Eurointegration - Euro logistics or logistics in the European dimension, which reflects the process of forming a pan-European transport and logistics network with the creation of appropriate communications and logistic terminals.*

**Keywords:** *euro-logistics, transport-logistic system, transport communications, logistic terminals.*

Використовуючи вигідне геополітичне розташування Закарпаття з країнами сусідами – Угорщиною, Словаччиною, Польщею та Румунією, Україна має значний потенціал не тільки для збільшення обсягів транзитних вантажів, але і для формування нових інституційних форм та механізмів щодо формування розгалуженої мережі складових системи міжнародних транспортних коридорів. П'ятий транспортний коридор з'єднує південні європейські країни та через територію України виходить на Транссибірську магістраль (Росія) і таким чином з'єднує Західну Європу з Далеким Сходом та Китаєм, перетинає держкордон України в Закарпатській області. У нашій області, яка входить до країн-членів Карпатського Євросереєгону, важливого значення набуває регіональна та міжнародна логістика, оскільки тут поєднуються (з угорської сторони - області Саболч-Сатмар-Берег, словацької – Кошицький край та район Сату-Маре Румунії) – залізничний, автомобільний, повітряний та річковий транспорти.

І тому логістична співпраця в прикордонних областях України та Європейського Союзу відіграє важливу роль у розвитку зовнішньоекономічної діяльності регіону. Формування нових підходів до логістичної співпраці в прикордонні є ефективним засобом розвитку інноваційної діяльності України та ЄС. Інтеграція транспортно-дорожнього комплексу України в європейську та світову транспортні системи вимагає досліджень на рівні національної мережі транспортних коридорів, які можуть інтегруватись в систему міжнародних, а також проведення досліджень щодо розвитку логістичних центрів та можливостей побудови нових більш доцільних.

Об'єднана Європа в особі Європейського Союзу нині інтенсивно працює над створенням Пан'європейської транспортно-логістичної системи, яка, з одного боку, має забезпечити зростаючі потоки вантажів та пасажирів у межах розширеної до 28 країн-членів Спільноти, а з іншого – надійно зв'язати країни ЄС з сусідніми країнами та регіонами світу, з якими здійснюються зростаючі обсяги торгівлі товарами та послугами, міжнародних інвестицій.

З розвитком інтеграційних процесів у ЄС виник окремий напрям євроінтеграції – Єврологістика, або логістика в європейському вимірі, що відбиває процес формування загальноєвропейської транспортно-логістичної мережі зі створенням відповідних комунікацій і логістичних терміналів [1].

Кінцевими результатами Єврологістики є скорочення витрат на експортно-імпорتنі поставки, на послуги при перетині кордонів у пунктах митного контролю, скорочення запасів у дорозі та на підприємствах. Формування інтегрованої мережі транспортно-логістичних комунікацій у ЄС має відповідне політично-правове підґрунтя, оскільки транспорт у більшості європейських країн належить до сфери державного регулювання. Концепція єдиної європейської територіально-логістичної системи (ТЛС) формувалася з початку розвитку інтеграційних процесів у Західній Європі. Так, ще в Римському договорі про заснування Європейського Економічного Співтовариства (ЄЕС, 1957 р.) йшлося про необхідність створення Європейської мережі транспортних шляхів. Невідкладна потреба формування єдиної європейської транспортно-логістичної системи була зазначена в Маастрихтському договорі про Європейський Союз (1992 р.). Політичні рішення були підкріплені публікацією «Білої книги», що проголосила про створення і розвиток транс'європейської мережі транспортної, телекомунікаційної та енергетичної інфраструктури шляхом об'єднання 15 національних мереж і виділення 26 пріоритетних проєктів у транспортному секторі. З 1993 року формувався спільний ринок транспортно-логістичних послуг, у межах якого логістичні оператори країн-членів ЄС могли вільно пропонувати свої послуги без будь-яких прикордонних обмежень [2].

Для реалізації концепції транс'європейської транспортно-логістичної системи було проведено конференції з транспорту в Празі (1993р.), на о. Крит (1994р.) і в Гельсінкі (1997 р.), на яких розглянуто питання створення мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК). У 2000 р. Радою міністрів з транспорту ЄС у Празі було заслухано звіт про хід створення мережі транспортно-логістичної системи Євросоюзу, а в 2001 р. видано «Білу книгу» ЄС з транспортно-логістичної політики, в якій викладено план реалізації програми TEN (Транс'європейські мережі – Trfns-EuropeanNetwork), визначено строки і шляхи розв'язання основних завдань щодо формування європейської ТЛС на подальші 10-15 років [3].

Також важливу роль у формуванні інтегрованої Пан'європейської ТЛС відіграють сполучення з країнами-сусідами Євросоюзу. У цьому контексті важливим є укладення Угоди Між Швейцарією та ЄС про нові альпійські залізничні сполучення у Швейцарії, територія якої характеризується дуже високою інтенсивністю перевезень. У Західних Балканах основні проекти стосуються Дунаю. У структурі Пан'європейської ТЛС важливу роль відіграє мережа внутрішніх водних шляхів міжнародного значення. Пан'європейські транспортні зони представлені морськими басейнами і включають Чорноморську, Баренцеву, Євроарктичну та Середземноморську мультимодальні територіально-транспортні зони, які мають певний характер геопросторової організації та комплексно-пропорційного розвитку транспортно-логістичної діяльності [4].

У 2002 р. на засіданні Європейської ради в Копенгагені визначено необхідність поліпшення транспортно-логістичної інфраструктури з метою транспортного сполучення із сусідніми країнами, в тому числі з Україною, а також прийнято програму щодо залучення до процесу транспортно-логістичної системи Європи перетворилась у важливий напрям проведення транспортної політики ЄС. Основний чинник цього феномену полягає в тому, що в умовах посилення процесу економічної інтеграції підвищується ступінь економічної взаємодії країн ЄС, посилюються транспортно-економічні зв'язки і транскордонний товарообмін, зростають обсяги вантажообігу, що зумовлює необхідність об'єднання ТЛС держав і впливає на розвиток процесу ЄТЛІ (Європейської транспортно-логістичної інтеграції).

Друге пояснення Єврологістики – це великі територіальні відмінності в розвитку основних видів транспорту між країнами ЄС та всередині країн. Так, в Італії кращий стан із транспортними шляхами на півночі, а у Швеції, Фінляндії – на півдні. Значні територіальні відмінності спостерігаються й щодо розвитку окремих видів транспорту. Найвищий рівень розвитку автотранспорту та його інфраструктури характерний для Німеччини, Франції Великої Британії, найнижчий – для Ірландії. Найбільші обсяги вантажообігу залізничного транспорту – в Німеччині, Франції, Італії, Фінляндії, найменші – у Греції, Ірландії, Люксембурзі. Інфраструктура повітряного транспорту найкраще розвинута в Німеччині, найгірше – у Фінляндії, Греції, Швеції та Ірландії. Перевезення внутрішніми водними шляхами пропонують 9 країн ЄС, з них найкраще відповідна інфраструктура розвинута в Бельгії, Німеччині, Нідерландах. Найбільші торгові флоти й морські порти мають Велика Британія, ФРН, Швеція, Нідерланди, Греція. Трубопровідний транспорт найкраще розвинутий у Франції, Німеччині, Італії, Великій Британії, Фінляндії, Швеції. Отже, одне із важливих завдань Єврологістики – вирівняти рівень розвитку транспорту між країнами ЄС, сприяти усуненню «білих плям» з карти транспортно-логістичної інфраструктури об'єднаної Європи.

Активізація участі України в процесах Єврологістики має бути спрямована на те, щоб значна частина цього транзитного потоку товарів пройшла через транспортну систему нашої країни, що може принести додатково до бюджету України 7 млрд долорів США.

У проектах Єврологістики України відводиться важливе місце через її надзвичайно вигідне транзитне положення. Це підтверджує найвищий серед країн Європи транзитний

рейтинг. Визначаються наступні напрямки участі України у Європейській транзитно-логістичній інтеграції:

1. Пан`європейські транспортні коридори (ПЄК);
2. Трансконтинентальні транспортні коридори (ТКТК);
3. Пан`європейські транспортні зони (PETrA);
4. Міжнародні логістичні термінали (МТЛ) [5].

На інтеграцію України в Європейську транспортно-логістичну систему, визначену як стратегічний напрямок розвитку держави, орієнтують такі державні документи: «Програма створення і функціонування національної мережі МТК в Україні» (1998), «Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2001-2010 роках» (2001), «Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період до 2020 року» (2001), а також «Програма формування мережі логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України», що нині розробляється. Згідно цих документів визначена мета створення мережі ПЄК та ТКТК, яка передбачає розроблення територіальної схеми ПЄК та ТКТК в Україні та пропозиції щодо створення 45 логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України.

#### Список використаних джерел

1. Смирнов І.Г. Єврологістика в ретроперспективі: дорожня система Давнього Риму (Український контекст) // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2008. – №4 (39). – С. 38-50.
2. Николайчук В.Е. Транспортно-складская логистика: учебное пособие. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко», 2006. – 451с.
3. Звіт про хід створення транспортно-логістичної системи ЄС. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.europa.eu](http://www.europa.eu). Int.
4. Олійник Я.Б. Єврологістика та Україна: Площини взаємодії в ХХІ ст./ Я.Б. Олійник, І.Г. Смирнов, Ц.В. Шум // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2007. – №6(35). – С. 6-12.
5. Офіційний сайт «PORT OF ROTTERDAM» [Електронний ресурс].-Режим доступу: <http://www.portofrotterdam.com/en/Port/port&maps/Pages/home.aspx>

#### References

1. Smirnov I.G. (2008), Yevrolohistyka v retroperspektyvi: dorozhnia systema Davnoho Rymu (Ukrainyskyi kontekst) [Eurologistics in retrospect: the road system of Ancient Rome (Ukrainian context)], Foreign Trade: Law and Economy, №4 (39), P. 38-50.
2. Nikolaychuk V.E. (2006), Transportno-skladskaia lohystyka: uchebnoe posobyе [Transport-warehouse logistics: tutorial], M.: Publishing and Trading Corporation «Dashkov and Co.», 451p.
3. Report on the progress of the EU transport and logistics system. [Elektronnyi resurs], Available at: [www.europa.eu](http://www.europa.eu). Int. [Accessed: February 11, 2018].
4. Oliynyk Ya.B., Smirnov I.G., Shum Ts.V. Yevrolohistyka ta Ukraina: Ploshchyny vzaemodii v KhKhI st [Euronology and Ukraine: Plans of interaction in the XXI century.] Foreign Trade: Law and Economy, 2007, №6(35), P. 6-12.
5. Official site «PORT OF ROTTERDAM» [Electronic resource], Available at: <http://www.portofrotterdam.com/en/Port/port&maps/Pages/home.aspx> [Accessed: February 11, 2018].