

В.О. Надашкевич, І.П. Таранський, І.С. Рикованова, Н.І. Хтей
Національний університет “Львівська політехніка”

ПАНЄВРОПЕЙСЬКІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ

© Надашкевич В.О., Таранський І.П., Рикованова І.С., Хтей Н.І., 2012

Розглянуто особливості наявної транспортної системи країн ЄС-25 та України, а також останні тенденції, роль органів влади у забезпеченні розвитку. Розкрито сутність транспортної логістичної системи та її елементів. Підкреслено важливість інтеграції транспортної логістичної системи України у паневропейську.

Ключові слова: логістична транспортна система, євроінтеграція, інфраструктура логістики, транспортні коридори, паневропейські транспортні коридори.

TRANS-EUROPEAN ASPECTS OF UKRAINIAN TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEMS DEVELOPMENT

© Nadashkevych V.O., Taranskij I.P., Rykovanova I.S., Khtey H.I., 2012

Essence of the existing transport system's features in the EU-25 and Ukraine as well as recent trends and the role of government in promoting development. Added the substance of the transport logistics system and its elements. The importance to integrate Ukrainian transport logistics system to the Pan-European.

Key words: logistics transport system, euro-integration, logistics infrastructure, transport areas.

Постановка проблеми. Актуальні процеси євроінтеграції охоплюють усі сфери соціального та господарського життя регіону. Можна сказати, що ЄС створив і продовжує розбудовувати інтегрований простір логістичних потоків (матеріальних, інформаційних, фінансових). Процеси функціонування і розвитку такого простору мають транспортно-логістичну інфраструктурну основу і створюють передумови для формування єдиної транспортно-логістичної системи (ТЛС) Європи загалом, тобто паневропейської ТЛС, а не лише країн-членів ЄС. Інтеграція України в загальноєвропейську ТЛС має значні перспективи в контексті реалізації геостратегічних цілей держави щодо євроінтеграції та узгоджується з сучасними тенденціями логістизації економіки і комплексного планування транспорту на ланках постачання, виробництва та дистрибуції.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Під час підготовки роботи була проаналізована значна кількість довідкової інформації, нормативних документів Єврокомісії, публікацій українських та зарубіжних дослідників. Зокрема була проаналізована Біла книга транспорту (White Paper. European transport policy for 2010. Commission of the European Communities, Brussel, 12.09.2001, COM / 2001/ 370), Положення Європейського парламенту щодо систематичного підходу в галузі вантажних перевезень (Communication from the Commission to the Council, the European Parliament Intermodality and intermodal freight transport in the EU – A system approach to freight transport – Strategies Sustainability, Com/ 97/ 0243), аналітично-інформаційне видання “Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу” (за ред. М. Свенціцькі, Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, Київ, 2010), публікацій учених Гриценка С.І., Новікової А.М., Мироненка В.П., Шуми І.В.

Цілі статті. Визначити основні чинники вдосконалення ТЛС в Україні, з оглядом на її подальшу інтеграцію в єдину Паневропейську ТЛС, розроблену органами ЄС.

Виклад основного матеріалу. Враховуючи географічне положення України, тенденцію на ріст товаро-і пасажиропотоків Україна–ЄС, а також той факт, що український ринок транспортно-логістичних послуг знаходиться на стадії становлення, а логістична складова ТЛС тільки формується, виникає необхідність виявлення механізмів європейської транспортно-логістичної інтеграції та функціонування інтегрованої загальноєвропейської ТЛС, наукового обґрунтування і розроблення шляхів інтеграції у неї України та розбудови з урахуванням досвіду країн ЄС, ефективної національної ТЛС. Це сприятиме реалізації зовнішньоторговельних зв'язків України, народногосподарському розвитку її території, зростанню транзиту

та збільшенню обсягів валютних надходжень, оптимізації товаропотоків, інтенсифікації господарських зв'язків з ЄС та загальному посиленню позиції України як суб'єкта господарських відносин.

Сучасні наукові дослідження ТЛС торкаються передусім економічних аспектів, однак слід відзначити виняткову важливість географічних чинників. Доцільно, щоб логістика як міждисциплінарна наука повніше розкривала географічні аспекти. Сьогодні зростає зацікавлення логістикою з боку вчених-географів соціально-економічної спеціалізації. Про це свідчить навіть поверхневий перегляд останніх дисертацій на www.lib.ua-ru.net. Цілком можливо, що скоро до вжитку увійде термін “логістична географія” – розділ господарчої географії, першочерговим покликанням якого буде дослідження транспортних коридорів і вузлів. Зазначимо, що аналіз інфраструктури логістики не є можливим без аналізу економіки загалом, економічної географії. В умовах інтернаціоналізації бізнес (зокрема, концепції інтернаціоналізації global born) розбудови економіки як відкритої системи неможливо проектувати ТЛС усіх рівнів, не маючи повної інформації про інфраструктуру сусідніх регіонів. У випадку України – це передусім ЄС та ЄЕП.

Згадані вище транспортні коридори і вузли виступають двома основними елементами матеріальної інфраструктури ТЛС. Під транспортними коридорами розуміється послідовна система шляхів міжнародного значення, в якій наявні транспортні шляхи різного характеру з відповідними технічними параметрами. Вважається, що поперечний переріз одного транспортного коридору не може перевищувати 35 км. До транспортних вузлів зараховують логістичні центри, складські термінали, перевантажувальні порти, а також перехресні пункти транспортних коридорів. Другорядним елементом є транспортні пункти, до яких належать залізничні і автобусні станції, річкові і морські порти, аеропорти тощо. [Współczesne technologie transportowe, praca zbiorowa pod red. L. Mindura, Warszawa 2002, s. 386].

Статистичні дані показують динамічний розвиток перевезень в країнах ЄС-25. Особливо швидкими темпами зростають вантажні перевезення, обганяючи не лише пасажирські перевезення, але й темп росту ВВП країн ЄС (табл. 1). Порівняти обсяги перевезень за видами транспорту можна за даними табл. 2.

Таблиця 1

Динаміка ВВП у зіставленні з динамікою перевезень товарів і пасажирів в країнах ЄС-25, % стосовно 1995 року

Показники	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
ВВП	100	102	104	108	111	115	117	118	121	123	125
Пасажирські перевезення	100	102	104	106	108	112	113	114	115	118	118
Вантажні перевезення	100	101	105	109	113	116	119	121	122	128	132

Джерело: [EU Energy & Transport in Figures: 2006, EC, DG TREN].

Таблиця 2

Обсяги перевезень за видами транспорту в ЄС-25, в млрд. ткм

Роки	Види транспорту					
	залізничний	автомобільний	річковий	морський	трубопровідний	рм
1995	358	1250	117	1133	112	2970
2001	359	1518	129	1388	130	3524
2002	358	1560	128	1404	126	3576
2003	364	1573	119	1435	128	3619
2004	392	1683	129	1484	129	3817
2005	392	1724	129	1525	131	3901
Приріст у 1995–2005 рр.	9 %	38 %	10 %	35 %	17 %	31 %

Джерело: [EU Energy & Transport in Figures 2006, op.cit].

Зважаючи на вищенаведену статистику, ЄС серйозно підходить до розвитку логістичної інфраструктури. Вперше пріоритети ЄС в логістичній політиці були визначені Єврокомісією в 1997 р. (Communication from the Commission to the Council, the European Parliament Intermodality and intermodal freight transport in the EU – A system approach to freight transport – Strategies Sustainability, Com/ 97/ 0243). У цьому документі вказується, що логістична інфраструктура належить до першочергових чинників загальноєвропейської конкурентоспроможності, а також визначаються пріоритети політики ЄС у сфері логістики:

- інтеграція національних ТЛС в єдину, загальноєвропейську;
- гармонійний розвиток логістичної інфраструктури і соціально-господарського комплексу;
- лібералізація ринку логістичних послуг;
- орієнтація на вимоги кінцевих споживачів.

Необхідність цілісного погляду на логістику, підкреслена і в “Білій книжці транспорту” – базисному документі ЄС, що конкретизує завдання ЄС і національних урядів щодо досягнення цілей логістичної політики (White Paper. European transport policy for 2010. Commission of the European Communities, Brussel,

12.09.2001, COM / 2001/ 370). Біла книга формулює як засади внутрішньої політики (розвиток транспортних мереж, збільшення безпеки пересування, використання різних видів транспорту), так і зовнішньої (вдосконалення сполучення з країнами-сусідами, об'єднання сполученням цілого континенту). Відповідно до планів, викладених у Білій книзі, планується сформувати Паневропейську транспортну мережу, що включає Транс'європейську мережу (всередині країн – членів Європейського Союзу), 10 Паневропейських коридорів на території нових членів ЄС та території СНД (для розширення сполучення з країнами-сусідами), 4 Пан'європейські транспортні регіони та євроазійське сполучення. Три з десяти Паневропейських коридорів повинні проходити через територію України: третій коридор (Німеччина–Польща–Україна), п'ятий (Італія–Словенія–Угорщина–Україна–Словаччина–Хорватія–Боснія та Герцоговина) та дев'ятий (Фінляндія–Росія–Україна–Молдова–Румунія–Литва–Білорусь–Греція–Болгарія).

“Біла книга транспорту” звертає увагу на забезпечення принципів стабільного, тривалого розвитку (sustainable development), що передбачає пошук екологічних та енергоощадних їх вирішень. Зазначається, що необхідно диверсифікувати вантажоперевезення за видами транспорту і широко застосовувати інтермодальні перевезення. Структура вантажоперевезень в ЄС-25 у 2005 р. виглядала так: автомобільний транспорт – 45 %, морський – 39 %, залізничний – 10 %, річковий і трубопровідний – по 3 % (EU: Energy & Transport in Figures 2006). Через надмірну частку автотранспорту, відсутність чи занедбаність альтернативних гілок 30 % транспортних коридорів перевантажені. Інтенсивні автомобільні вантажоперевезення є причиною швидкого зношення дорожнього полотна, забруднення повітря, обмежують свободу вільного пересування та створюють загрозу безпеці руху. Для вирішення цієї проблеми пропонується розвивати авто-річкові та авто-залізничні інтермодальні перевезення. Впровадження систем інтермодальних перевезень, серед яких можна виокремити три основні:

1) “на барана” (анг. *Piggyback*) – автотранспортні причепа ставляться на вагони за допомогою підйомного крана;

2) “рухома дорога”, або RoLa (нім. *Rollende Landstrasse*) – автотранспорт заїжджає з перону або ж за допомогою спеціальної лавети ззаду останньої платформи рухомого складу потяга;

3) бімодальна система, яка передбачає використання універсальних платформ для руху, як залізничним полотном, так і автодорогами, потребує будівництва спеціальних перевантажувальних портів, які разом з логістичними центрами мають формувати мережу транспортних вузлів інтегрованої ТЛС. (Джерело: Logistyka, red. D. Kisperska-Mogoń, St. Krzyżoniak, Poznań 2009).

На національних рівнях уряди країн конкретизують завдання для своїх країн своїми постановами і розпорядженнями. Так, в Польщі ухвалена Транспортна політика РП на 2001–2015 рр. Передбачається розбудова транспортних коридорів і подолання диспропорції у їх орієнтації. А вже в 1990-ті роки основні експресні дороги і автостради розбудовувалися зі спрямуванням Схід–Захід, що спричинило поганий зв'язок на осі Північ–Південь. Територія держави розділена на вісім регіонів, в умовних центрах яких будуть розбудовуватися логістичні центри (ЛЦ). Сьогодні Польща має вже два готові взірцеві ЛЦ. Це:

1) Європа-парк – Мшчонув, покладений на залізничній лінії Берлін–Москва та трасі Варшава–Катовіце (Е67) за 35 км від Варшави. Займає 110 га, має 4,5 км залізничних шляхів;

2) Logistic City – Пьотрковський дистрибуційний центр, розташований на перетині доріг Е67, Е75, А1, S12. Має 115 га площі і 450 тис. кв. м забудованих поверхонь.

Транспортний сектор України сьогодні – це значний і важливий сегмент економіки країни. Частка транспортного сектору у валовому внутрішньому продукті України становить близько 10 % (9,3 % у 2008 р.). Чисельність зайнятих працівників у цій галузі становить майже 7 % від загальної кількості зайнятого населення. Україна має 21,9 тис. км залізниць, 169,4 тис. км автомобільних доріг, майже 2,2 тис. км внутрішніх водних шляхів, 18 морських та 10 річкових портів, 36 аеропортів (www.mintrans.gov.ua).

Цікаво, що структура вантажоперевезень в Україні традиційно істотно відрізняється від ЄС-25, приблизно відповідаючи її проектованим параметрам: залізничний – 52 %, трубопровідний – 32 %, автомобільний – 9 %, морський – 5 %, водний – 2 % (www.ukrstat.gov.ua). Сьогодні Міністерство транспорту та зв'язку України реалізує п'ять значних проектів, однак усі вони переважно мають локальний характер – будівництво нового кільця довкола Києва, експрес-дороги Львів – Краковець, аеропорту Львів, реконструкція зал. станцій Донецьк і Дарниця (www.mintrans.gov.ua). Значну роль у розвитку ТЛС може відігравати і приватна ініціатива, чому свідчить досвід українського агроконцерну НУБЛОН, який самотужки розвиває річково-залізнично-автомобільні інтермодальні перевезення. Розгалужена річкова система дає значні перспективи для розвитку річного транспорту щодо перевезення насипних і габаритних вантажів з подальшим їх перевантаженням на залізничний і автомобільний транспорт. До перспективних проектів у цьому контексті слід зарахувати будівництво каналу Дунай–Чорне море та розвитку транзитного судноплавства на Дніпрі, що однак пов'язано з реконструкцією Березенського каналу Дніпро–Двіна Білорусії, що також може розглядатися як розширення 9-го Міжнародного транспортного коридору Гельсінкі – Александрополіс.

Однак для успішного розвитку транспортного сектору Україні слід вирішити чималу кількість проблем, таких як зношеність матеріальних активів, відсутність комплексного підходу, хаотичність приватизації у транспортній сфері, несприятливий інвестиційний клімат. Вирішення цих проблем виходить за компетенції галузевого міністерства, досягаючи рівня законодавчого органу. Насамперед слід виділити такі актуальні питання:

- ухвалення нової редакції Повітряного кодексу України, який би не суперечив нормам міжнародного повітряного права;
- внесення змін до закону України “Про автомобільний транспорт” відповідно до Директиви 96/96/С, 2001/9/С, 2001/11/С, 96/26/С;
- внесення змін до закону України “Про дорожній рух” (відповідно до Директиви 2000/30/С).

Європейський Союз проявляє свою зацікавленість у розвитку транспортної інфраструктури України, що бачимо не лише з доктринальної Білої книги транспорту, але й з офіційних заяв та ініціатив Представництва ЄС в Україні (http://ec.europa.eu/delegations/ukraine/index_uk.htm). ЄС фінансує функціонування Аналітично-дорадчого центру Блакитної стрічки у Києві, який займається фундаментальними та прикладними аспектами інтеграції України в європейський простір. 30 червня 2010 р. зазначена установа опублікувала звіт під назвою “Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу” визначає конкретні заходи, які необхідно включити до програми реформ Уряду. Документ має на меті сприяти громадському обговоренню бажаних реформ у транспортній галузі України з особливим наголосом на можливості застосування в Україні директив ЄС щодо транспорту.

На основі аналізу, проведеного українськими та зарубіжними експертами, Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки ПРООН/ЄС підготував перелік основних заходів, спрямованих на прискорення розвитку та підтримку транспортної системи. Зокрема, ключові рекомендації Уряду та інших заінтересованих сторін передбачають таке:

- забезпечити більшу відкритість для входження нових транспортних компаній, залучення приватного капіталу, розвитку конкуренції в усіх галузях транспорту (включаючи рухомий склад залізниць), залишаючи державне регулювання ринку лише для елементів, які необхідні для забезпечення належного рівня безпеки на транспорті;
- держава повинна здійснювати моніторинг ефективності роботи усіх видів транспорту та запобігати асиметрії у конкуренції між ними;
- доцільно домагатися включення у ціну для споживачів оплати інших зовнішніх транспортних витрат, таких як витрати на утримання доріг, усунення забруднення довкілля та ліквідацію наслідків дорожньо-транспортних пригод;
- проаналізувати правову систему, яка регламентує транспорт і пов’язане з ним будівництво, екологічні та інші питання на предмет їх відповідності законодавству ЄС з метою внесення необхідних поправок;
- транспортна політика також повинна утворювати основу для дій місцевих органів влади стосовно формування інтегрованих систем громадського транспорту, який має бути пріоритетним;
- доречно підготувати загальний план розвитку (Генеральний план) транспорту України, ґрунтуючись на прогнозах обсягу руху, досвіді інших країн та науково-дослідній роботі, проведеній власними науковими установами країни.

Висновки. Підсумовуючи, підкреслюємо важливість розроблення і реалізації української логістичної стратегії, з оглядом на інтеграцію у загальноєвропейську ТЛС, що неможливо без вивчення актуальних процесів і тенденцій у єврологістиці, дослідження логістичної інфраструктури ЄС, насамперед сусідніх до України країн. Слід приділяти особливу увагу річковому та залізничному видам транспорту як екологічним і енергоощадним, пріоритетним для ЄС, одночасно не забуваючи про розвиток автотранспорту і звичайно перевантажувальних портів, без яких неможливе злагоджене функціонування інтегрованих ТЛС.

1. *Логістика: навч. посібник / О.М. Тридід, Г.М. Азаренкова, С.В. Мішина, І.І. Борисенко. – К.: Знання, 2008. – 566 с.*
2. *Geografia regionalna światowa / pod red. J. Makowskiego. – Warszawa: PWN, 2006. – 364 s.*
3. *Współczesne technologie transportowe / pod. red. L. Mindura. – Warszawa, 2002. – 386 s.*
4. *Logistyka: infrastruktura techniczna na świecie / pod red. M. Mindura. – Warszawa: PIB, 2008. – 642 s.*
5. *Geografia Ekonomiczna Unii Europejskiej / pod. red. I. Fierli. – Warszawa: PWE, 2007 – 348 s.*
6. *Logistyka / red. D. Kisperska-Moroń, St. Krzyżoniak. – Poznań, 2009 – 323 s.*
7. *Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / за ред. М. Свенціцькі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.*
8. *White Paper. European transport policy for 2010. Commission of the European Communities, Brussel, 12.09.2001, COM / 2001/ 370.*
9. *Communication from the Commission to the Council, the European Parliament Intermodality and intermodal freight transport in the EU – A system approach to freight transport – Strategies Sustainability, Com / 97/ 0243.*
10. *Интернет-ресурс: Перспективи розвитку транспортно-логістических кластеров в Украине / С.И. Гриценко. – Google Scholar. – 9 с.*
11. *Новікова А.М., Мироненко В.П., Сучасний стан, тенденції та перспективи розвитку транспортних зв’язків України з країнами світу // Автошляховик України. – 2005. – № 1. – С. 12–14.*
12. *Шум І.В. Особливості інтеграції України в європейську транспортно-логістичну систему: суспільно-географічний аналіз // Економічна та соціальна географія. – 2003. – Вип. 54. – С. 260–268.*
13. *Интернет-ресурс: Державний комітет статистики України: <http://www.ukrstat.gov.ua>.*
14. *Интернет-ресурс: Міністерство транспорту та зв’язку України: <http://www.mintrans.gov.ua/>.*
15. *Интернет-ресурс: Представництво ЄС в Україні: http://ec.europa.eu/delegations/ukraine/index_uk.htm.*