УДК 303.722.4

РОЗВИТОК МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ТРАНСКОРДОННИХ РЕГІОНАХ

DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL TRANSPORT IN TRANSBOUNDARY REGIONS

Георгій Прокудін, Олексій Чупайленко
Національний транспортний університет
01010, м. Київ, вул. Суворова, 1

Formation of an international cross-border transport and logistics infrastructure meets international standards, increased productivity, transport and innovation activity of enterprises in the cluster, and provide for accelerated socio - economic development of the regions.

Під транспортно-логістичним кластером слід розуміти сконцентровану на певній території групу взаємозалежних підприємств, організацій і компаній, що спеціалізуються на наданні транспортно-логістичних послуг, а також пов'язаних з їх діяльністю організацій, які активно взаємодіють із споживачами логістичного сервісу і забезпечують конкурентні переваги відповідних територій. Кластер може включати підприємства і організації, обслуговуючі об'єкти транспортно-логістичної інфраструктури. Транспортно-логістичні кластери розвиваються в регіонах зі значним транзитним потенціалом [1].

Ядро кластера складають транспортні і логістичні компанії, що надають різні послуги в транспортній, складській, експедиційній і інших видах логістики, здійснююче зберігання і транспортування вантажів, їх сортування, пакування і перепаковування, доставку товарів в роздрібні мережі, митне оформлення товарів та ін. Такі компанії часто називають логістичними операторами, провайдерами або інтеграторами.

Україна має перспективи розвитку транспортно–логістичних кластерів, що підкріплюється стійким зростанням обсягів зовнішньої торгівлі і відповідним зростанням об'ємів перевезень. Найбільш стійким є зростання об’ємів торгівлі з країнами СНД (наприклад з 2005 р. по 2014 р. експорт зріс на 140,26%, а імпорт на 102,8%, а з країнами Європи відповідно по експорту зростання – 60,13%, а по імпорту – 117,55%) [2].

До загальних проблем створення в Україні кластерів різних типів слід віднести: недостатню сприйнятливість більшістю українських підприємств інновацій; нестачу кваліфікованих кадрів; низьку якість транспортної і інженерної інфраструктури; відсутність необхідного інформаційного забезпечення процесу кластеризації; недостатню зацікавленість суб'єктів малого і середнього бізнесу в об'єднанні у великі виробничі системи; відсутність інвесторів у зв'язку з низькою інвестиційною привабливістю регіонів; обмежений доступ до зарубіжних ринків.

Одним із пілотних проектів, спрямованих на формування транспортно-логістичних кластерів у межах транскордонних регіонів, сформованих на кордоні між Україною та ЄС, може стати логістичний кластер, що охоплюватиме Закарпатську область України, регіон Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина), Кошіцький край Словаччини та район Сату-Маре Румунії. Тобто, діяльність цього кластера поширюватиметься на всі чотири транскордонні регіони, сформовані між Україною та ЄС [2]. У вказаному кластері поєднуватимуться різні види транспорту, причому, як вантажного, так і пасажирського. Це стосується автомобільних доріг та автостанцій, залізничних колій і залізничних транспортних вузлів, аеропортів та аеродромів

Lviv Polytechnic National University Institutional Repository http://ena.lp.edu.ua

і об'єктів річкового судноплавства. Усіх їх пов'язуватиме між собою розгалужена мережа транскордонної транспортної логістики. Закарпатська область як базова для формування трьох із чотирьох транскордонних регіонів між Україною та ЄС (українсько-угорського, українсько-словацького та українсько-румунського), а також учасниця четвертого з них (українсько-польського), може виступити ініціатором створення не лише транспортно-логістичного, але й низки інших транскордонних кластерів.

Адже кластеризація є невід'ємною рисою ринку логістичних послуг ЄС, а через транскордонні регіони, сформовані між ЄС та Україною, проходить більшість транспортних комунікацій і важливих транспортних коридорів, що сполучають ЄС із країнами Східної Європи та Азії. Загалом на території Європи діє близько 25 базових (основних) логістичних кластерів та 60 другорядних логістичних кластерів [1].

В Україні розширюються організаційні заходи для формування транспортно-логістичних кластерів. Наприклад, в Херсонській області перспективним було визнано створення в Україні транспортно-логістичного кластера, який повинен об'єднати 106 підприємств і організацій, серед яких, 3 морських торгових порти, 7 річкових портів, 5 судноплавних компаній, суднoремонтні верфі, підприємства залізничного і автомобільного транспорту, аеропорт, авіапідприємства. Основні завдання кластера полягають у вдосконаленні транспортної системи області, налагодженні взаємодії підприємств транспортної галузі, реструктуризації транспортних структур. У Закарпатській області створено трансграничний логістичний кластер «Загонь» (Україна-Угорщина). Створення біля кордону з Україною логістичного центру, здатного грати роль моста транспортних перевезень між Азією, Росією, Україною і Західною Європою, забезпечить зростання міжнародних перевезень до об'єму, як мінімум 16 млн. т вантажів в рік [2].

Подальший розвиток та географічне поширення процесів транспортно-логістичної кластеризації в Європі, без сумніву, повинно охопити Україну, де транспортно-логістичні кластери можна формувати в зоні морських портів (Одеса, Іллічівськ, Миколаїв, Херсон, Маріуполь та інші), а також у прикордонних зонах (Ужгород, Ковель, Львів тощо), та регіонах (Києва, Харкова, Дніпропетровська тощо). Враховуючи проходження територією України чотирьох з десяти Пан'європейських транспортних коридорів (№ 3; № 5; № 7; № 9) та чотирьох трансконтинентальних транспортних коридорів (Європа – Азія, TRACEKA, Балтика – Чорне море, Чорноморське транспортне кільце), а також надзвичайно вигідне транзитне положення України можливо говорити про створення на території України мережі головних та основних транспортно-логістичних кластерів, як інтегральної складової частини Пан'європейської мережі транспортно – логістичних кластерів [2].

Враховуючи, що транспортно-логістична галузь відіграє важливу роль в громадському виробництві нашої країни, формування транспортно-логістичних кластерів матиме велике соціальне і економічне значення як для регіональної, так і для національної економіки України. Транскордонні транспортно-логістичні кластери в Україні повинні стати мостами транзитних транспортних перевезень між Азією, Росією, Україною і Західною Європою.

Література:

1. Фреяк А. В. Вплив транскордонного співробітництва на розвиток транзитної спеціалізації прикордонних регіонів (на прикладі Західного регіону України) / А. В. Фреяк // Ученые записки Таврического национального университета имени В. И. Вернадского. Серия: Экономика и управление. – 2012. – Т. 25 (64), №.1. – С. 194-204.

2. Полякова О. М., Глобалізація транспортно-логістичних систем у світовій економіці / О. М. Полякова // Вісник економіки транспорту і промисловості УкрДАЗТ. – 2011. – Вип. 26. – С. 32-34.

Lviv Polytechnic National University Institutional Repository http://ena.lp.edu.ua