

## ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ ДО ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

### INTEGRATION OF UKRAINE INTO THE TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM OF THE EUROPEAN UNION

*У статті розглянуто теоретичні аспекти формування транспортно-логістичних систем. Особливу увагу приділено напрямкам розвитку міжнародної транспортної логістики. Розглянуто транспортно-логістичну систему ЄС та стратегію її розвитку. Виділено роль України у формуванні міжнародної транспортно-логістичної системи ЄС. Представлено перспективи інтеграції України до транспортно-логістичної системи ЄС.*

**Ключові слова:** транспортна логістика, транспортно-логістична система, інтеграція, Європейський Союз, єврологістика.

*В статье рассмотрены теоретические аспекты формирования транспортно-логистических систем. Особое внимание уделено направлениям развития международной транспортной логистики. Рассмотрена транспортно-логистическая система ЕС и стратегия ее развития.*

*Выделена роль Украины в формировании международной транспортно-логистической системы ЕС. Представлены перспективы интеграции Украины в транспортно-логистическую систему ЕС.*

**Ключевые слова:** транспортная логистика, транспортно-логистическая система, интеграция, Европейский Союз, еврологистика.

*The article considers the theoretical aspects of the formation of transport and logistics systems. Special attention is paid to the directions of development of international transport logistics. Transport and logistics system of the EU and its development strategy are considered. The role of Ukraine in the formation of international transport and logistic system of the EU is highlighted. The prospects of Ukraine's integration into the transport system of the EU are presented.*

**Key words:** logistics, transport and logistics system, integration, European Union, Eurologistics.

УДК 339.9

Маловичко А.С.

к.е.н., доцент

Європейська вища школа бізнесу

**Постановка проблеми.** Господарча діяльність пов'язана з рухом матеріальних потоків: підприємства закуповують сировину, матеріали, комплектуючі, організують їх доставку та зберігання для забезпечення безперервності виробництва, здійснюють постачання продукції споживачам. Матеріали та пов'язані з ними інформаційні потоки є об'єктом логістики. У широкому розумінні логістика представляє собою господарчу діяльність з управління матеріальними потоками в галузях виробництва та товарного обігу: планування, контроль та управління транспортуванням, складування та інші операції, що здійснюються у процесі доставки сировини та матеріалів до виробничих підприємств та доведення готової продукції до споживача відповідно до його запитів [1].

Транспортно-логістичні операції з доставки товарів завжди відігравали значну роль у міжнародних господарчих зв'язках, однак через обмеженість фінансування розвитку транспортної інфраструктури просторові масштаби таких операцій були локальними і лише іноді виходили на трансконтинентальний або міжконтинентальний рівень («Шлях із варяг у греки», «Великий шовковий шлях» та ін.). Логістика набуває важливого значення в умовах глобалізації світового господарства. Так, лозунгом Світового конгресу з логістики є: «Логістика поєднує людей, країни та матеріали» [1]. На початку ХХ ст. виникла необхідність здійснювати діяльність, пов'язану з міжнародною доставкою товарів на регулярній основі, яка б контролювалась. Поєднання науково-технічних досягнень у транспортній галузі з використанням вискоєфективного обладнання у промисловості призвело до суттєвих змін

у ланцюгах поставок. Набуття цього напряму господарської діяльності масового характеру на трансконтинентальному та міжконтинентальному рівнях у ХХІ ст. призвело до підвищення актуальності міжнародного аспекту транспортної логістики як одного з важливих факторів глобалізації.

#### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Проблеми транспортної логістики досліджували вітчизняні та зарубіжні економісти: О.О. Бакаєв, Д.Дж. Бауерсокс, Л.В. Фролова, Л.Б. Миротина, О.М. Тридід. Вирішенню окремих завдань із формування та розвитку системи логістичної інфраструктури присвячено дослідження В.М. Бєляєва, В.Л. Диканя, Р.Р. Ларіної, Л.Б. Миротина, Т.А. Прокоф'євої.

Інтеграція України у загальноєвропейські структури і налагодження багатосторонньої кооперації з ЄС є головними геостратегічними пріоритетами нашої країни після отримання незалежності. У зв'язку з активним розвитком ділових зв'язків з іншими країнами перед Україною постали складні завдання, пов'язані з питаннями адаптації до нових умов господарювання в ринковому середовищі, інтеграції в європейську та світову транспортні системи. Саме тому орієнтація українського політикуму на інтеграцію до європейської економічної спільноти та перехід до ринкових відносин, а також певні економічні проблеми нашої країни зумовлюють підвищену увагу до розвитку й ефективного функціонування транспортної галузі України.

**Постановка завдання.** Головною метою даної статті є розгляд особливостей інтеграції транспортно-логістичної системи України до транспортно-логістичної системи ЄС.

**Виклад основного матеріалу дослідження.**

Вибіркові дослідження показують, що в господарському циклі товару лише 2% часу витрачається на виробництво, інші 98% прямо або опосередковано пов'язані з рухом товару. Витрати на рух товару становлять більше 15% загальної вартості валового національного продукту [2].

Транспортна та зовнішньоекономічна діяльність знаходяться у тісному зв'язку та здійснюють значний вплив одна на іншу. Узагальнення досвіду закордонних фірм демонструє, що витрати товароруку розподіляються таким чином: 46% – транспортування магістральним транспортом за кордони регіону, 26% – складування, 10% – підтримка на необхідному рівні товарно-матеріальних запасів, 6% – операції з відвантаження та отримання товарів, 4% – пакування, 3% – обробка заказів [2].

Під поняттям транспортної логістики розуміють функціональну сферу логістики, що оптимізує логістичні операції на шляху матеріальних потоків від постачальника до кінцевого споживача, що здійснюється із застосуванням транспортних засобів [3]. До завдань транспортної логістики належать питання, пов'язані з організацією переміщення вантажів транспортом загального користування. Діяльність транспорту у ринкових відносинах має розвиватись за такими напрямками:

- поглиблене вивчення попиту з використанням транспортних балансів регіонів;
- підвищення якості та надійності обслуговування клієнтів;
- удосконалення всього комплексу вантажно-розвантажувальних та складських робіт;
- надання інформаційних, експедиційних послуг;
- підвищення рівня договірних відносин;
- розвиток сервісних послуг;
- створення підприємств, які б входили до складу різних асоціацій, акціонерних товариств, орендних фірм та ін.;
- створення посередницьких фірм із постачання рухомого складу, матеріально-технічного забезпечення, маркетингу, реклами;
- поширення використання контейнерів [4].

Міжнародна транспортна логістика представляє собою процес організації міжнародного ланцюга поставки та управління цим ланцюгом. Цей ланцюг охоплює постачання сировини, необхідної для виробництва, управління матеріальними ресурсами на підприємстві, що здійснює міжнародну діяльність, постачання готової продукції на склади та розподільчі центри, сортування, переробку, пакування, розподіл продукції у містах споживання.

До основних специфічних завдань транспортної логістики належать [4]:

- створення міжнародних транспортних систем, транспортних коридорів та транспортних мереж;

- вибір виду транспорту;
- вибір типу транспортного засобу;
- реалізація транспортних процесів із використанням різних видів транспорту;
- використання раціональних маршрутів доставки;
- формування системи міжнародних перевезень;
- виконання умов поставки товару за зовнішньоекономічними договорами;
- забезпечення технологічної єдності транспортно-складського процесу;
- спільне планування транспортного процесу зі складським та виробничим;
- забезпечення мінімального часу оформлення митних процедур;
- контроль та управління процесами переміщення вантажів та транспортних засобів

Для світового ринку логістичних послуг характерні не тільки великі обсяги (12% валового світового продукту) та динаміка, але й просторова структура, в якій перевага належить країнам Західної Європи – 27,5% та Північної Америки – 26,7% [2]. Значних успіхів у координації транспортно-логістичних систем досягли країни ЄС. Транспортно-логістичні системи охоплюють не лише процес перевезення як транспортні, а в цілому процес доставки вантажів/перевезення пасажирів незалежно від виду транспорту, але з урахуванням необхідних об'єктів, термінів та якісних показників перевезення. Транспортно-логістичні системи використовують принципи побудови багаторівневих систем, що забезпечує можливість управління матеріальними потоками на різних рівнях управління, при цьому важливе значення надається інформаційному забезпеченню системи.

Транспортно-логістична стратегія ЄС отримала назву «еврологістика», її розглядають як інфраструктурну основу та важливу складову частину процесу євроінтеграції. Курс на створення єдиної транспортної системи закріплюється в усіх головних документах ЄС починаючи з Римського договору (1957 р.) [5].

Концептуальна основа європейської транспортно-логістичної інтеграції формувалася поступово. Так, концепція європейських транспортних осей (1983 р.) передбачала створення швидкісних залізничних доріг та внутрішніх водних шляхів. Перші нараховували 23 тис. км залізничних шляхів, 10 тис. км. з яких становили нові лінії для поїздів зі швидкістю руху до 250 км/г, а 18 тис. км. – для нових вантажних поїздів зі швидкістю руху до 200 км/г. На сьогоднішній день швидкісні залізничні перевезення широко використовуються у старих країнах ЄС, а найближчим часом їх планують впровадити і в нових – Центральній Європі та Балтії. Програма модернізації передбачає розширення та поглиблення також водних

шляхів, оснащення їх новими шлюзами та плотинами, модернізацію річкових портів та перетворення їх у транспортно-логістичні центри інтермодальних перевезень [5].

Географічне положення України як транзитної держави та розширення міжнародної торгівлі визначають особливу роль транспортного обслуговування зовнішньоекономічної діяльності. Транспорт при цьому розглядається як елемент макрологістичної системи міжнародної торгівлі. В Україні налічується 33 діючих аеропорти, 20 державних морських торговельних портів, вісім річкових портів, шість залізниць, понад 90 авіаційних та 150 судноплавних компаній різних форм власності, понад 75 тис. суб'єктів господарювання, на балансі яких є автомобільний транспорт [6].

Стан логістичної системи України є незадовільним, що підтверджують дослідження Всесвітнього банку, згідно з якими по індексу логістичної ефективності Україна займає 102-е місце серед 155 країн [2]. Оцінювання проводилось за такими критеріями: ефективність процедур митного оформлення, інфраструктура транспортної логістики, доступність і легкість організації міжнародних поставок. У структурі вітчизняного логістичного ринку транспорт займає 89%, управління ланцюгами поставок – 1%, експедирування – 2%, зберігання – 8% [7].

У проектах єврологістики Україна займає важливе місце, що пов'язано з її вигідним географічним положенням. Про це свідчить високий серед країн ЄС транзитний рейтинг британського інституту Rendell – 3,75 бали [8]. Виділяють такі напрями участі України в європейській транспортно-логістичній інтеграції:

- 1) пан'європейські транспортні коридори ПЕК;
- 2) трансконтинентальні транспортні коридори ТКТК;
- 3) пан'європейські транспортні зони;
- 4) міжнародні логістичні термінали.

Російським ученим І.Г. Смирновим була запропонована формула участі України в європейській транспортно-логістичній інтеграції [9]:

$$PEC+TCTC+BlackSeaPETrA+ILT, \quad (1)$$

Через територію України проходять чотири пан'європейські транспортні коридори (PEC), чотири трансконтинентальні транспортні коридори (TCTC), також Україна належить до Чорноморської транспортної зони (BlackSeaPETrA) [9]. Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація низки міжнародних угод, конвенцій та інших документів із питань організації транспортних систем і перевезень стали першими кроками, з яких почалася інтеграція українського транспортно-дорожнього комплексу в Європейську транспортну систему. На інтеграцію України до Європейської транспортно-логістичної системи орієнтовані такі державні документи [10]:

– Програма створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні (1998 р.);

– Комплексна програма затвердження України як транзитної держави в 2001–2010 рр. (2001 р.);

– Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 р. (2001 р.);

– План дій Україна – Європейський Союз, Політика сусідства (2005 р.);

– Програма формування Союзу, Політика сусідства (2006 р.);

– Програма формування мережі логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України та ін.

Сучасний стан логістичного ринку України, а також проблеми транспортної логістики країни дають змогу спрогнозувати розвиток логістичного ринку найближчим часом. Прогнози щодо логістичного ринку:

– економічна криза посилила конкуренцію і пришвидшила процес консолідації логістичного ринку;

– передбачається посилення вимог до якості послуг, збільшення попиту на комплексні послуги, посилення тенденції перерозподілу попиту у великих, середніх і вузькоспеціалізованих компаніях;

– експерти прогнозують у майбутньому стабілізацію ринку з темпами зростання 3–5%;

– зростання контрактної логістики протягом наступних трьох-п'яти років;

– збільшення обсягів роздрібної торгівлі як ключового фактору розвитку транспортної галузі та логістичного ринку;

– подальший розвиток транспортної інфраструктури;

– зростання на ринку малотоннажних перевезень та експрес-доставок, що спричинено збільшенням обсягів Інтернет-торгівлі;

– основними критеріями під час вибору перевізника залишаться якість і швидкість виконання замовлення за оптимальною вартістю [7].

**Висновки з проведеного дослідження.** Отже, концепція «Широкої Європи», тобто розширення єдиного європейського простору на північ, включаючи Україну, передбачає єврологістику як невід'ємну частину та створення єдиної європейської транспортно-логістичної системи, яка б через мережу міжнародних транспортних коридорів та логістичних центрів була би пов'язана з транспортно-логістичними системами Азії та іншими частинами світу й активно залучала ресурси української транспортної системи. Поступова цілеспрямована інтеграція транспортного комплексу України до загальноєвропейської та світової транспортної системи шляхом розвитку МТК може забезпечити не лише додаткові надходження до бюджету, а й стимулювати

інвестиційну активність, залучення іноземного капіталу, вдосконалення технологій транспортування, транспортної інфраструктури країни в цілому та економічний розвиток регіонів. Нинішні умови транспортування вимагають об'єднання промислових, торговельних, транспортно-експедиторських компаній, обслуговуючих інфраструктуру ринку, в інтегровані логістичні системи (ланцюги), адже саме вони здатні швидше, своєчасно і з мінімальними витратами здійснювати поставку продукції споживачам.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Сокур І.М. Транспортна логістика / І.М. Сокур, Л.М. Сокур, В.В. Герасимук. – Київ : Центр учбової літератури, 2009. – 220 с.
2. Офіційний сайт Світового банку [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.worldbank.org>.
3. Тридід О.М., Логістика : [навч. посіб.] / О.М. Тридід, Г.М. Азаренкова, С.В. Мішина, І.І. Борисенко. – К. : Знання, 2008. – 566 с.
4. Берман Б. Розничная торговля: стратегический поход / Б. Берман, Дж.Р. Эванс ; пер. с англ. ; 8-е изд. – М. : Вильямс, 2003. – 1184 с.
5. Офіційний сайт Європейської Комісії [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://ec.europa.eu/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/index_en.htm).
6. Офіційний сайт Міжнародного транспортного форуму [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.internationaltransportforum.org>.
7. Агличанова Ю. Огляд ринку логістики України / Ю. Агличанова [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.promdex.com/community/detail/1149.html>.
8. Офіційний сайт центру гуманітарних технологій [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://gtmarket.ru/ratings>.
9. Смирнов І.Г. Логістика туризму / І.Г. Смирнов [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://uchebnikonline.com/logistika/logistika\\_turizmu\\_-\\_smirnov\\_ig.htm](http://uchebnikonline.com/logistika/logistika_turizmu_-_smirnov_ig/logistika_turizmu_-_smirnov_ig.htm).
10. Офіційний сайт Верховної ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws>.

## ІНВЕСТИЦІЙНІ СТРАТЕГІЇ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ОСНОВІ SWOT- ТА PEST-АНАЛІЗУ

### INVESTMENT STRATEGIES OF STATE-PRIVATE PARTNERSHIP ON THE BASIS OF SWOT- AND PEST-ANALYSIS

*У статті розглянуто базові засади інструментарію SWOT- та PEST- аналізу. Визначено прикладні аспекти його використання для вирішення різноманітних проблем національної економіки. Побудовано відповідні матриці для державно-приватного партнерства в інвестиційній сфері. Розроблено рекомендації з їх використання як основи інвестиційних стратегій. Анонсовано очікувані результати.*  
**Ключові слова:** державно-приватне партнерство, інвестиційні стратегії, SWOT-аналіз, PEST-аналіз, інструментарій, національна економіка.

*В статье рассмотрены базовые принципы инструментария SWOT - и PEST- анализа. Определены прикладные аспекты его использования для решения разнообразных проблем национальной экономики. Построены соответствующие матрицы для государственно-частного партнерства в*

*инвестиционной сфере. Разработаны рекомендации по их использованию как основы инвестиционных стратегий. Анонсированы ожидаемые результаты.*

**Ключевые слова:** государственно-частное партнерство, инвестиционные стратегии, SWOT-анализ, PEST-анализ, инструментарий, национальная экономика.

*The article discusses the basic principles and tools of SWOT- and PEST - analysis. The practical aspects of its application for solving problems of national economy are determined. The corresponding matrix for public-private partnership in the investment area is constructed. The recommendations of it using as the basis of investment strategies are grounded. The expected results are announced.*

**Key words:** public-private partnerships, investment strategy, the SWOT-analysis, PEST-analysis, tools, the national economy.

УДК 334+338.2

**Слободянюк Н.О.**

к.е.н., доцент кафедри фінансів та банківської справи  
 Донецький національний університет економіки і торгівлі  
 імені Михайла Туган-Барановського,  
 м. Кривий Ріг

**Постановка проблеми.** Стратегічне управління базується на вивченні від-носин, які можна охарактеризувати за допомогою системи «середовище – організація» [1, с. 153]. Більшість серед існуючих сьогодні концепцій управління розглядає організацію як відкриту систему, котра постійно взаємодіє з окремими елементами зовнішнього середовища: іншими організаціями, банками, організаціями, що належать до соціально-політичних

та економічних інституцій держави, місцевих органів тощо, і дає змогу організаціям підтримувати більш-менш стійке становище, виживати в умовах, що постійно змінюються. У складних умовах трансформаційної економіки однією з головних проблем є визначення можливостей реалізації стратегічних інвестиційно-інноваційних проектів з урахуванням факторів кризового середовища. До інструментарію, який надає можливість визначити