

ПОСИЛЕННЯ РОЛІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СКЛАДОВОЇ РИНКОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ У РОЗВИТКУ ЕКОНОМІЧНОЇ СПІВПРАЦІ ПРИКОРДОННИХ РЕГІОНІВ

Ерфан Є.А.
Гурчумелія У.І.

У даній статті висвітлюється роль транспортно-логістичної інфраструктури у розвитку економічного співробітництва прикордонних регіонів, розглядаються проблеми розвитку та функціонування транспортної інфраструктури в Україні, а також перспективи розбудови прикордонної транспортно-логістичної інфраструктури Закарпатської області. Запропоновано практичні рекомендації щодо розвитку і розміщення транспортно-логістичних центрів в Закарпатській області.

Ключові слова: транспортно-логістична система, транспортна інфраструктура, міжнародний транспортний коридор, транспортно-логістичний центр, транспортний проект, логістичний парк, логістично-промисловий комплекс, мультимодальні перевезення, індустріальний парк.

ВСТУП

Європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортно-логістична система України все ще не відповідає стандартам і вимогам ЄС і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм.

Процеси розвитку національних господарств у контексті глобалізації та регіоналізації посилюють увагу до транспортної інфраструктури в економічних дослідженнях. Водночас провідними сучасними світовими тенденціями на транспорті є перехід на логістичні технології роботи та виникнення як в концептуальній, так і практичній площині міжнародних транспортних коридорів (МТК) для перевезення вантажів і пасажирів, які проходять через декілька країн, регіонів, континентів.

Міжнародний транспортний коридор — це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, обладнання та устаткування рухом, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства.

Створення транспортних коридорів і входження їх у міжнародну транспортну систему є загальнодержавним пріоритетом у розвитку транспортно-дорожнього комплексу.

Новими елементами транспортної інфраструктури, які потребують детального вивчення, є транспортно-логістичні центри (ТЛЦ), які можуть бути створені в межах Закарпатської області, як складова мережі міжнародних мультимодальних транспортних коридорів.

Транспортно-логістичні центри (ТЛЦ) мають виключне значення, оскільки вони здійснюють зв'язок між віддаленими один від одного економічними районами та підтримку інтегрованого управління матеріальними потоками. Саме тому вони повинні бути не тільки складовою частиною державної та регіональної транспортної системи, але й відігравати провідну роль у формуванні транспортної інфраструктури та раціоналізації всієї системи вантажо- та пасажироруху.

Питання формування і функціонування транспортно-логістичної інфраструктури ЄС та шляхи її удосконалення розглядалися провідними європейськими науковцями та спеціалізованими науково-дослідними центрами. Так теоретичні та прикладні питання розвитку транспортно-логістичної інфраструктури відображені в роботах: Ф. Пфоля, К. Кльозе, С. Абта, Я. Вітковського, І. Фехнера. Також темі інфраструктури приділили увагу Нільс Генднер та Вібке Дюме у праці «Стратегічна інтеграція транспортних систем», Паоло Дель Сіте в «Положення про інфраструктуру (включаючи TEN-T)», Марко Валеріо Салуці в «Продуктивність постійної мобільності», Д. Гольтген у «Транс-європейська мережа у XXI столітті» та багато ін., які розглядають концепцію логістичної інфраструктури, особливості розвитку об'єктів логістичної інфраструктури в тій чи іншій європейській країні. Однак ці питання вирішуються без ув'язки із проблемами розвитку економіки прикордонних територій. Вітчизняні дослідники, такі як Довба М. О., Никифорок Н. І., М.І. Долішній, М.А. Козоріз, Є.В. Крикавський, В.П. Мікловда, М.А. Окландер,

Ерфан Єва Алоїсівна, к.е.н., доцент кафедри міжнародних економічних відносин Ужгородського національного університету

Гурчумелія Уляна Іванівна, асистент кафедри МБГ ІТФ Ужгородського національного університету

О.М. Тридід, Н.І. Чухрай певним чином адаптували концепцію логістичної інфраструктури до потреб українського ринку [4]. Однак малодослідженими залишаються перспективи створення транспортно-логістичних структур на Закарпатті та аналіз позитивних аспектів розміщення логістичного центру на території області.

Аналіз наукових публікацій свідчить, що недостатньо уваги приділяється як розвитку транспортної інфраструктури, так і логістичній складовій ринкової інфраструктури – логістичним центрам. Логістичні центри як структурні ланки транскордонних інноваційних кластерів, матимуть змогу забезпечити ефективне комплексне логістичне обслуговування процесу постачання та обробки вантажів, а також стануть органом керування інтермодальними перевезеннями на західному кордоні України.

Проблема розвитку прикордонних територій є дуже актуальною не тільки в нинішніх умовах, вона буде такою і в майбутньому. Отже, необхідно розвивати теоретичні основи розвитку прикордонних територій, посилюючи роль транспортно-логістичної інфраструктури.

Метою даного дослідження є дослідження ролі транспортно-логістичної інфраструктури у розвитку економічного співробітництва прикордонних регіонів, перспектив становлення, розвитку та формування транспортно-логістичних центрів.

Відповідно до визначеної мети, було поставлено та вирішувались наступні завдання:

- дослідити та проаналізувати ключові елементи транспортної інфраструктури України;
- визначити перспективи розвитку сучасних транспортних коридорів ;
- розробка практичних рекомендацій щодо розвитку і розміщення об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури в межах Закарпатської області.

Об'єктом дослідження даної статті є транспортно-логістична інфраструктура прикордонного регіону України.

1 ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

Активізація співробітництва між Україною та ЄС неможлива без ефективного функціонування транспортної інфраструктури, але для цього Україні необхідно перш за все вирішити внутрішні проблеми галузі, що сильно постраждали від світової фінансової кризи.

Ефективне використання потужностей транспортної інфраструктури прикордонних територій України запобігатиме втраті позицій України як транзитної держави на ринках залізничних перевезень, транспортно-експедиторських і термінальних послуг.

На даний час транспортна галузь нашої країни задовольняє тільки базові потреби економіки і населення у перевезенні. Не відповідає сучасним вимогам і рівень безпеки, енергоефективність, якість перевезень, техногенне навантаження на навколишнє середовище. У зв'язку з цим необхідно вирішити багато проблемних питань, які перешкоджають ринковим перетворенням, підвищенню рівня конкурентоспроможності вітчизняних послуг у транспортно-логістичній сфері, налагодженню тісного економічного співробітництва, а також знижують темпи інтеграції України до ЄС.

На сучасному етапі транспортна система України потребує істотного вдосконалення та модернізації, що в свою чергу дасть змогу підвищити якість транспортних послуг і, в першу чергу, в частині міжнародного сполучення. Національна транспортна мережа повинна пройти ряд перетворень для того, щоб відповідати світовим стандартам комплексного транспортно-експедиторського обслуговування міжнародних перевезень.

Одним із програмних документів Уряду, за яким до сьогодні в Україні здійснювались заходи щодо покращення ситуації, є Програма розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів на 2006-2010 роки, на фінансування якої було передбачено 15838,3 млн. грн. (таблиця 1).

Таблиця 1 Обсяги фінансування Програми розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів на 2006–2010 роки (млн. грн.)

Напрямки фінансування	Всього	у т.ч. з Державного бюджету
Розвиток залізничних МТК	301,1	-
Розвиток автомобільних МТК	13463,7	2214,7
Розвиток морського і річкового транспорту	2026,2	76,7
Розвиток транспортно-складських (логістичних) центрів	45,0	-
Науково-дослідні та проектні роботи, аналітичні дослідження і розробка нормативних документів з питань вдосконалення роботи транспорту	3,3	1,9
Всього	15838,3	2293,3

Сьогодні ж метою сприяння швидкому економічному і соціальному розвитку країни, і, беручи до уваги, що транспорт як інфраструктурна галузь, повинен розвиватись випереджаючими темпами, затверджено Транспортну стратегію

України на період до 2020 року. На основі даного документу, метою якого є модернізація транспортних підприємств, оновлення парку рухомого складу на всіх напрямках роботи галузі, передбачається

розробка ряду цільових державних програм розвитку з визначенням конкретних джерел фінансування.

Зазначеною стратегією передбачаються середньорічні темпи росту обсягів вантажних перевезень в Україні на рівні 3,7 відсотка. До 2012 року планується здійснити підтримку транспортного сектору з проведенням ефективної тарифної, податкової політики і залучення інвестицій. У післякризовий період, який на думку уряду розпочнеться у 2013 році, очікувані середньорічні темпи приросту вантажних перевезень повинні досягти 6,3 відсотка. А вже у 2020 році у порівнянні з 2008 роком перевезення вантажів повинні збільшитись на 43,1 відсотка. При чому особлива увага приділяється утіманню позицій України як транзитної держави.

У зв'язку з цим, досліджуючи дану тематику і враховуючи, що у транспортній галузі України питома вага залізничного транспорту становить 52%, слід привернути увагу до того, що основним конкурентом у зазначеній галузі в плані транзиту через західні регіони України є Білорусь. За останні роки транзит даним видом транспорту через цю країну, в основному через Брестський перехід, зріс до 50,6 млн. тонн на рік, перевищивши при цьому сухопутний транзит України. Це вказує на те, що до Білорусі перейшли багато тих вантажопотоків, що раніше йшли через західні кордони України. Це негативно відображається на функціонуванні МТК-5, який мав би бути основним маршрутом при перевезенні вантажів з південно-європейських країн.

Крім того, сьогодні відбувається процес розробки ще ряду альтернативних транспортних ланцюгів, що сполучатимуть ЄС та країни СНД із країнами Близького Сходу й Південно-Східної Азії.

Ще у 2009 році в м. Сочі Росія, Україна, Словаччина і Австрія підписали угоду про створення спільного підприємства з питань організації залізничного транспортного коридору Москва-Київ-Ужгород-Братислава-Вена. На думку ініціаторів даного проекту організація маршруту дозволить створити умови для збору вантажів азійських держав, у тому числі і продовження так званого «Шовкового шляху» постачання вантажів в Європу без перевантаження. Росія вже побудувала термінал «Добра» на території Словаччини, яка у свою чергу повинна організувати внутрішні постачання, а спільна функція всіх сторін – побудувати логістичну інфраструктуру і створити умови приваблення вантажів.

Сьогодні ж Росія розпочинає новий міжнародний транспортний проект, спрямований на участь та подальший контроль над процесом надходження товаропотоків з Китаю до країн Євросоюзу. Даний транспортний коридор створюватиметься у рамках розробленої російськими фахівцями програми, яка передбачає участь п'яти держав (Росії, України, Словаччини, Угорщини та Німеччини) у процесі формування у Центрально-Східній Європі нового центру світового товарообігу. Очікується, що одним із основних партнерів Росії у цьому питанні Словаччина.

Перспективність проекту пояснюється очікуваннями різкого збільшення імпорту товарів з Китаю до ЄС, що ймовірно призведе до зміни транспортних потоків у Європі. Тому, з реалізацією цього проекту його ініціатор планує отримати економічні вигоди та зайняти панівне становище у процесі транзиту товарів з Китаю до Європи.

Враховуючи масштабність проекту та прогнозовані великі обсяги переміщень товарів жодна з європейських держав не в змозі самостійно забезпечити власними зусиллями прийом, логістичне супроводження, зберігання з подальшим спрямуванням вантажів у належному напрямку. Через це приймання більшості китайських товарів, котрі надходять до ЄС, відбуватиметься у Братиславі – Кошице (Словаччина) – Мукачеві (Україна), формування якого й є основною метою зазначеного проекту. Транспортна, у першу чергу, залізнична та авіаційна інфраструктура словацьких міст Братислава і Кошице наразі здатні забезпечити приймання, обробку та подальшу передислокацію товарів, котрі надходять цим шляхом до інших європейських країн. Окрема частина з цих товарів переправлятиметься у подальшому до України та Росії. Для цього, у рамках зазначеного проекту, планується здійснити цілий комплекс адміністративно-будівельних робіт, і в тому числі провести відповідності до міжнародних стандартів реконструкцію Мукачівського аеропорту, а також прокласти від Мукачева до Кошице і Братислави залізничні колії з подвійним полотном (радянського та європейського стандартів), котрі забезпечать рух російських потягів до зазначених європейських міст. Таким чином російські потяги зможуть без перевантажень, або ж заміни колісних пар отримувати товари у будь-якому місці вказаного маршруту і доставляти їх до просторів СНД.

З даного приводу вже ведуться активні переговори на рівні урядів та профільних підприємств Росії та Словаччини. При цьому, фахівцями чітко усвідомлюється той факт, що за певних умов, серйозну конкуренцію Словаччині у питанні співпраці з Росією у рамках вказаного проекту може скласти Україна, котра має розвинуту транспортно – логістичну структуру на Заході держави, зокрема у Закарпатті (у містах Ужгород, Мукачеве і Чоп). З точки зору масштабів вказаного проекту, відстань від вищезгаданих словацьких міст, які претендують стати центром прийомки, зберігання та подальшого розподілу китайських товарів (Кошице та Братислава) до кордонів України, котра становить відповідно 70 та 300 км, не є суттєвим фактором, здатним завадити Україні претендувати на свою активну участь у співпраці з Росією. Через це, словацькою стороною вживаються цілеспрямовані кроки по випередженню потенційних конкурентів та отриманню пріоритетного статусу у зазначеному російському проекті.

Однак, на цю тему існує й інша думка, яка полягає в наступному. По території Словаччини таку магістраль прокласти просто не доцільно. Єдина на сьогодні широка колія (1520 мм), довжиною 95 км веде з м. Чоп і закінчується в м. Кошице. Звідси

стандартна євро магістраль, шириною колії у 1435 мм, веде до Братислави, а потім – до границі з Австрією обхідним шляхом через гори і має протяжність 438 км. На відміну від цього, значно дешевше було б прокласти ширококоліїну магістраль із Чопа через Угорщину – через м. Ніредьгазу до м. Гедешхалом, що біля кордону з Австрією, з двома мостами через Тису і Дунай. Такий транспортний коридор буде коротшим (близько 350 км) і дешевшим у будівництві.

Власне ЄС зацікавлений у створенні таких коридорів, які є дешевшою та швидшою альтернативою наявним на сьогодні шляхам доставки товарів. Головними партнерами Російської Федерації у вказаних процесах все ж на сьогодні вважаються Німеччина, Угорщина та Словаччина.

Основний акцент у вказаних проектах робиться на будівництві транспортно-логістичних парків, у рамках яких створюються максимально сприятливі умови для збільшення обсягів транзитних перевезень, створення потужностей для перевантажування, зберігання та переробки продукції. При цьому угорська територія, за домовленістю сторін, слугуватиме транзитною та логістичною базою у системі перевезень китайських товарів до ЄС.

Як вже зазначалося, російські державні та приватні компанії вкладають інвестиції у розширення потужностей угорських логістичних центрів та будівництво нових консигнаційних складів, інтермодальних транспортних комплексів для обслуговування саме цих нових обсягів вантажопотоків. Одним з основних таких проектів слід вважати російсько-угорський проект з розбудови та розширення потужностей логістичного парку у районі міста Загонь (Угорщина) на українсько-угорському кордоні, з прокладенням до нього широкої залізничної колії протяжністю 1520 м від міста Чоп (Україна), а також розбудови Чопсько-Загонського вузла на умовах розширення потужностей складських та перевантажувальних об'єктів виключно з угорського боку кордону. Схожі проекти мають місце й у російсько-словацькому співробітництві у зазначеній галузі. Зокрема, пропонується проект з розбудови потужного логістичного комплексу поблизу м. Кошице (на зразок угорського), а також продовження широкої колії з Кошице до Братислави та далі до австрійського кордону, що значно посилить транзитний потенціал Словаччини. Україна і у цьому проекті має статус виключно коротко транзитної території без видимої перспективи залучення до власне логістичної інфраструктури.

Враховуючи викладене, у разі пасивної позиції з боку України по даному питанню та нежиття активних заходів для формування відповідної інфраструктури по обслуговуванню та забезпеченню транзиту, створення логістичних парків та спеціальних митних зон для складування, перевантажування й експортної переробки транзитних товарів, наша держава ризикує втратити значну долю потенційних прибутків від розгортання

нових проектів та зростання масштабів транзиту українською територією.

За висновками вітчизняних фахівців, внаслідок затвердження такої схеми співпраці, Україна втратить перспективні робочі місця, що могли б бути створені у разі будівництва логістичного центру з українського боку кордону, а також недоотримає значну кількість потенційних інвестицій та новітніх систем технологічного й інформаційного обслуговування вантажопотоків; можливість створення конкурентоспроможного комплексу транспортних і логістичних послуг; привернення достатнього масштабу додаткових вантажопотоків на Україну, за рахунок чого вдалося б збільшити обсяг переробки вантажів.

Слід зазначити, що Україна знаходиться у вкрай вигідному геополітичному положенні, та має усі підстави бути рівноправним партнером у кожному з названих проектів. Країни Євросоюзу усвідомлюють необхідність та потенційну користь від участі українських партнерів у багатосторонній співпраці у вказаній галузі. На підтвердження цього свідчить той факт, що угорські та німецькі партнери на постійній основі виступають з ініціативами щодо налагодження дієвого співробітництва з нашою державою як у напрямку створення дзеркальних транспортно-логістичних парків, так і у напрямі включення українських існуючих транспортних мереж до міжнародних транспортних коридорів.

Угорська сторона також має намір реалізувати ряд нових проектів по спорудженню додаткових логістичних центрів в українсько-угорському прикордонні. Зокрема представники Угорщини мають намір реалізувати проект по створенню логістичного центру з угорського та українського боків кордону в районі Дийда-Берегдоруц. При цьому план проекту передбачає будівництво комплексу як на угорській, так й українській територіях.

З огляду на викладене, зберігається і, навіть підвищується інтерес до розвитку транзиту через територію Закарпатської області та його забезпечення відповідною інфраструктурою. Водночас загострюватиметься конкуренція за право отримання основного прибутку з транзиту через створення масштабних логістично-промислових комплексів та системи мультимодальних перевезень і надання складських послуг, оптимізації процесу оформлення вантажів через інформаційні технології. Тому транспортно-логістична система України, що об'єднує усі сучасні види транспорту, потребує на даному етапі вдосконалення та модернізації, у тому числі на законодавчому рівні, для підвищення якості транспортно-логістичних послуг й, у першу чергу, міжнародного сполучення.

Розвиток логістичних комплексів у прикордонних регіонах органічно вписується у затверджену урядом Концепцію створення промислових парків в Україні, а також Програму створення логістичних центрів на території Закарпатської області, що передбачають подальшу розбудову транспортної інфраструктури держави, мають усі об'єктивно необхідні передумови для

створення міжнародного транспортно-логістичного центру у Закарпатській області на базі діючих у прикордонній зоні підприємств, а також провідних підприємств країн-операторів вантажних потоків.

Для підвищення власної конкурентоспроможності у перехопленні міжнародного транзиту вбачається доречним зайняття більш активної позиції щодо створення відповідних складських та експортно-переробних потужностей, об'єднаних у логістичні комплекси, не тільки з угорського, але й з українського боку кордону, можливо, за „дзеркальним” принципом.

Сьогодні є актуальним питання трансформації ланцюгів постачань, нових тенденцій і перспектив ринку логістики.

Оптимізація ланцюгів постачань полягає у структуруванні внутрішніх потоків для підвищення ефективності затрат без втрати рівня сервісу і передбачає наступні етапи: побудову прямих постачань за рахунок закриття децентралізованих складів; оптимізацію транспортування як за рахунок зміни маршрутів, так і за рахунок зниження вартості транспортування, зниження рівня запасів по всьому ланцюгу поставок; спрощення ланцюга постачань шляхом стандартизації потоку товарів, оптимізацію дистрибутивної мережі.

2 ПЕРСПЕКТИВИ РОЗБУДОВИ ПРИКОРДОННОЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАКАРПАТТЯ

Сьогодні в Україні не менше двох третин ринку займають транспортні компанії. За ними йдуть складські, митні оператори. На думку експертів, ємність ринку логістики може зрости від 12-15 млрд. дол. США до 50-60 млрд. дол. США у 2013 році. При цьому необхідними умовами стійкості для вітчизняних компаній є адаптація їх до стандартів і вимог міжнародних логістичних компаній та наступна інтеграція у міжнародні логістичні мережі. Особливою перспективою є самостійне створення і розвиток логістичної мережі. Наведені процеси набувають особливої актуальності у розвитку економічних зв'язків прикордонних територій України.

Оскільки геополітичне розташування системи прикордонних переходів Закарпатської області таке, що місцева транспортна мережа є складовою 5-го (Критського) міжнародного транспортного коридору, то це визначає ключову роль регіону в забезпеченні євразійських транспортно-торговельних зв'язків.

Закарпаття, яке межує з Словаччиною, Угорщиною, Румунією і Польщею, має на своїй території прикордонний транспортний комплекс, що входить до шести міжнародних і чотирьох міждержавних залізничних і автомобільних переходів. Область завдяки цьому, а також наявності міжнародного аеропорту і можливості розвитку річкового транспорту може стати мостом, що сполучатиме Європу і Азію.

Крім цього, маючи вигідне геополітичне розташування і державну підтримку через значне збільшення обсягів транзитних вантажних перевезень

область може забезпечити зростання надходжень у бюджет.

Як свідчать численні дослідження, для того, щоб досягти підвищення ефективності та якості міжнародного транспортного обслуговування, необхідно переходити на логістичні технології організації управління товарними потоками у процесі постачання. У світовій практиці для цього широко застосовуються транспортно-логістичні центри, які є одночасно і координаторами руху вантажопотоків. Такі центри створюють основу для налагодження зв'язку між постачальниками, замовниками, споживачами, експедиторами, перевізниками та забезпечення взаєморозрахунків. Вважається, що функціонування таких центрів дає змогу зменшити загальні витрати на транспортування, а також скоротити: час постачання вантажів - на 20 відсотків, складські запаси - на 30 відсотків, на половину зменшити витрати на обробку супроводжуваних товарно-транспортних документів. Якщо розглядати створення зазначених центрів у регіональному аспекті, то результатом їхньої діяльності буде позитивний вплив на розвиток регіону, зокрема, поліпшення економічних та соціальних показників, створення нових робочих місць, розвиток сучасних виробничих структур, підвищення життєвого рівня населення і наближення України до Європейської спільноти.

За рахунок економічно виправданої тарифної політики, розширення спектру основних та супутніх послуг, збільшення номенклатури вантажів, мінімізації строків обробки вантажів, впровадження передових технологій обробки інформації складських та оперативних робіт створення саме на території Закарпаття транспортно-логістичних центрів, які надаватимуть послуги із збереження, перевантаження, сортування буде поштовхом для активізації зовнішньої торгівлі між країнами Євросоюзу та СНД із використанням 5-ого міжнародного транспортного коридору.

Окрім цього, враховуючи те, що як на території області, так і у сусідніх країнах діють підприємства-оператори вантажних потоків, а також існує перспектива розбудови прикордонної транспортної інфраструктури Закарпаття, можна говорити і про створення транскордонних транспортно-логістичних кластерів у Закарпатській області. Звичайно це можливе лише за активної співпраці органів державної влади і місцевого самоврядування, міжурядових організацій, оскільки створення таких структур передбачається на багатосторонніх засадах, самих співучасників транспортно-логістичних центрів, а також за умови здійснення комплексу організаційно-адміністративних заходів.

Транспортно-логістичні центри в Закарпатській області як структурні ланки транскордонних інноваційних кластерів, матимуть змогу забезпечити ефективне комплексне логістичне обслуговування процесу постачання та обробки вантажів, а також стануть органом керування інтермодальними перевезеннями на західному кордоні України.

Діяльність транспортно-логістичних центрів повинна будуватися на пропозиції максимально

повного переліку транспортних і супутніх послуг на основі договірних відносин із кожним учасником логістичного ланцюга (формування банку даних логістичних ланцюгів); організації комплексного транспортного обслуговування; стандартизації, уніфікації перевізних та інших документів, необхідних для виконання перевезення, єдиній маркетинговій стратегії й тактиці учасників логістичного ланцюга на ринку транспортних послуг, географічному розподілі структурних підрозділів транспортно-логістичного центру з метою максимального охоплення ринку транспортних послуг; організації співробітництва з українськими і міжнародними організаціями, що займаються питаннями транспортної логістики; побудові роботи на основі світових стандартів і міжнародних договорів, угод, конвенцій; інтеграції з міжнародними логістичними центрами і забезпеченні інформаційного обміну з ними тощо.

Необхідною умовою створення та функціонування транспортно-логістичних центрів є організація інформаційної підтримки, яка повинна повністю забезпечити взаємодію клієнтів і партнерів логістичних центрів, а також розрахунок оптимального маршруту перевезень та контроль графіка постачання, ведення розрахунків з усіма учасниками перевезення та виконання інших встановлених функцій транспортно-логістичних центрів.

Розвитку транспортно-логістичних центрів на Закарпатті сприяє наявність на її території вільної економічної зони «Закарпаття», в рамках якої активно розвиваються торгові та розподільчі центри, промислові підприємства, що зумовлює додаткові транспортні навантаження на рух товаропотоків. Сьогодні в області ведеться робота за участю ЗАТ «Єврокар» із створення індустріального парку з елементами логістики «Соломоново» (автомобілебудування) на українсько-словацькому кордоні, індустріального парку з елементами логістики «Розівка» (електронна промисловість) за участі ТОВ «Джейбіл Сьоркіт Україна» та транскордонного індустріального парку з елементами логістики «Берег – Дийда» на українсько-угорському кордоні за участю ТОВ «Закарпатське інвестиційне агентство».

На даний час проект створення індустріального парку «Соломоново» є одним з найбільш перспективних осередків створення нових високотехнологічних виробництв, залучення інвестицій, створення нових робочих місць, збільшення надходжень до бюджетів всіх рівнів та цільових фондів.

Спільна робота виробничих підприємств, аеродромного та логістичного комплексу може забезпечити умови їх економічно вигідної діяльності, створення значної кількості робочих місць, збільшення надходжень до бюджетів всіх рівнів та цільових фондів.

Разом з тим, у нашому регіоні опрацьовується питання щодо створення транспортно-логістичного центру «Міжнародний аеропорт «Мукачеве».

Існування такого індустріального парку з елементами логістики буде мати потужний економічний ефект для розвитку не тільки регіону, а й країни в цілому. Цей об'єкт при його ефективному управлінні та використанні з часом може стати своєрідним транспортним мостом між країнами Євросоюзу, країнами колишнього СРСР та навіть більш віддаленими країнами Азії.

На території Мукачівського індустріального парку з елементами логістики можливе запровадження режиму спеціальної митної зони у відповідності до Кіотської конвенції щодо спрощення та гармонізації митних процедур. Вигідність географічного розташування на перетині маршрутів вантажно-пасажирських перевезень майже в центрі Закарпатської області та інші переваги, наявні на даний час, створюють передумови для того, що Мукачівський індустріальний парк з елементами логістики може стати осередком економічного розвитку області на зразок того як це відбувалося в Ірландії після створення економічної зони на базі міжнародного аеродрому Шеннон.

Також, в області планується реалізація ще ряду проектів: транспортно-логістичного центру «Дякове» на українсько-румунському кордоні; транспортно-логістичного центру «Чоп-Загонь» на українсько-угорському кордоні та ін.

Важливим елементом транспортно-логістичної схеми стане повітряний транспорт, який має перспективу розвитку на базі Ужгородського та Мукачівського аеродромів.

Враховуючи значний інтерес вантажовласників та експедиторів країн Західної, Центральної та Південно-Східної Європи до здійснення інтермодальних перевезень вантажів за схемою залізничний–автомобільний–водний–повітряний транспорт, з метою реалізації заходів щодо розвитку інфраструктури міжнародного транзиту Комплексною програмою утвердження України як транзитної держави передбачається спорудження річкового порту на р. Тиса в районі м. Чоп (кордон України, Угорської Республіки та Словацької Республіки).

Слід зазначити, що організація перевезень можлива лише за умови відкриття річки Тиса для міжнародного судноплавства, для чого необхідне укладення країнами басейну р. Тиса (Україна, Угорська Республіка, Словацька Республіка, Союзна Республіка Югославія) Конвенції про режим судноплавства на річці Тиса.

Відкриття водного сполучення України з країнами басейну р. Дунай через територію Угорської Республіки та країни колишньої Югославії матиме вагомий наслідок на міжнародному, національному та регіональному рівнях, оскільки розташування порту, який стане початковою (та кінцевою) точкою воднотранспортної мережі р. Тиса, забезпечить прямий доступ до більш короткого і, відповідно, більш дешевого, порівняно з маршрутом через альтернативні порти, транспортного шляху із країн СНД на ринки Центральної, Південної Європи та у зворотному напрямку. Спільне використання воднотранспортної мережі річки Тиса сприятиме

інтеграції України у європейську транспортну систему, в якості транзитної держави дозволить стати невід'ємною ланкою між країнами Європи та країнами СНД.

Створення ефективної інтермодальної системи шляхом спорудження річкового порту на р. Тиса в районі м. Чоп за рахунок конкурентоспроможних тарифів і додаткових обсягів транзитних вантажів через Україну забезпечить обсяг виробництва у сумі 34,7 млн. дол. на рік, до того ж бюджетні надходження для території області складатимуть 1,3 млн. дол. на рік

ВИСНОВКИ

Сучасна криза не є причиною для того, щоб відкладати проведення реформ, у тому числі й у сфері транспорту та логістики. Загальновідомо, що під час будь-якої кризи структурні зміни в економіці йдуть швидше. Економічні структури, які проявляють свої обмежені можливості до кризи та під час кризи, будуть тим більш неефективними у період зростання після кризи. Відсутність реформ фактично стримуватиме зміни і можливе зростання. Тому, зміни, які наблизили б Україну до держав ЄС і дозволили б краще скористатися її особливим географічним положенням, потенціалом і можливостями, слід реалізувати якомога швидше.

Адже пасивна роль України в плані прийняття повноцінної участі у євроінтеграційних процесах, зокрема залучення до загальноєвропейських транспортних мереж, може призвести до суттєвих економічних втрат, у тому числі грантових та інвестиційних коштів. У комплексі це містить ознаки загрози національній безпеці України, зокрема у плані гальмування ефективного розвитку та світової

гармонізації національної транспортної галузі. У цьому контексті Україна втрапить можливості покращення свого світового іміджу як надійного та ефективного партнера з транзиту на континенті, що вкрай негативно позначиться на євроінтеграційних перспективах нашої держави.

Ефективне використання потужностей транспортної інфраструктури прикордонних територій України запобігатиме втраті позицій України як транзитної держави на ринках залізничодорожніх перевезень, транспортно-експедиторських і термінальних послуг.

На сучасному етапі транспортна система України потребує істотного вдосконалення та модернізації, що в свою чергу дасть змогу підвищити якість транспортних послуг і, в першу чергу, в частині міжнародного сполучення. Національна транспортна мережа повинна пройти ряд перетворень для того, щоб відповідати світовим стандартам комплексного транспортно-експедиційного обслуговування міжнародних перевезень.

Тому, враховуючи вищевикладене, Україні доцільно здійснити ряд економічних та законодавчих реформ, які унеможливлять у подальшому виникнення передумов втрати можливостей активного та своєчасного реагування на перспективи залучення до міжнародних проектів з питань розвитку транспортно-логістичної мережі континенту.

Розвиток таких сучасних форм господарювання, як технологічні парки, інноваційні бізнес-інкубатори та кластери утворення сприятиме вирішенню проблем як окремих муніципальних утворень, так і регіону в цілому. Такі утворення розглядаються як важливий елемент соціальної, економічної та інноваційної політики держави.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДжЕРЕЛ

1. Крикавський Є.В. Логістичне управління: Підручник. Львів: – Видавництво Нац. ун-ту “Львівська політехніка”, 2005. – 684 с.
2. Чухрай Н., Гірна О. Формування ланцюга поставок: питання теорії та практики. Монографія. – Львів: Інтеллект-Захід, 2007. – 232 с.
3. Чухрай Н.І., Хтей Н.І., Патора Р. Партнерський маркетинг у постачанні: світовий і вітчизняний досвід // Вісник Нац. ун-ту “Львівська політехніка”: Логістика. – 2004. – № 499. – С. 339–346.
4. Матеріали Logistics Innovation Forum 2011 «Инновационные решения и технологии эффективного управления логистикой и складом. Борьба за эффективность», 16 лютого 2011 р., м. Київ.
5. Матеріали XIV Московського Міжнародного Логістичного Форуму, 11 лютого 2011 р., м. Москва.
6. Основи економіки транспорту. Підручник / За ред. Щелкунова В.І., Кулаєва Ю.Ф., 2011. - 392 с.
7. Пароконна В.В. Поглиблення економічних зв'язків прикордонних областей України з країнами ЄС у транспортній сфері // Транспорт. – 2010. - №49. - С.64-68.
8. Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / За ред. Марчіна Свенчіцкі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.