

БУДІВЕЛЬНИЙ ФАКУЛЬТЕТ

**Кафедра “Будівельні, колійні та
вантажно-розвантажувальні машини”**

Л.М. Козар

**МІЖНАРОДНІ ІНТЕГРАЦІЙНІ
ЛОГІСТИЧНІ ПРОЦЕСИ**

**Конспект лекцій
з дисципліни**

«МЕТОДИ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ»

Харків 2012

Козар Л. М. Міжнародні інтеграційні логістичні процеси:
Конспект лекцій. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 30 с.

Розглянуті процеси і тенденції глобалізації, форми міжнародної економічної інтеграції, історія становлення Європейського Союзу та його інститути. Охарактеризована участь України у процесах єврологістики та описані міжнародні транспортні коридори, що проходять її територією.

Конспект лекцій призначений для студентів спеціальності 8.090214 «Підйомно-транспортні, будівельні, дорожні, меліоративні машини та обладнання» (магістри) усіх форм навчання.

Конспект лекцій розглянуто та рекомендовано до друку на засіданні кафедри БКВРМ 4 жовтня 2010 р., протокол № 2.

Рецензент
доц. Є.В. Романович

Л.М. Козар

МІЖНАРОДНІ ІНТЕГРАЦІЙНІ ЛОГІСТИЧНІ ПРОЦЕСИ

Конспект лекцій
з дисципліни

«МЕТОДИ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ»

Відповідальний за випуск Козар Л.М.

Редактор Еткало О.О.

Підписано до друку 08.12.10 р.

Формат паперу 60x84 1/16 . Папір писальний.

Умовн.-друк.арк. 1,25. Тираж 30. Замовлення №

Видавець та виготовлювач Українська державна академія залізничного транспорту
61050, Харків - 50, майдан Фейербаха, 7
Свідчення суб'єкта видавничої справи ДК № 2874 від 12.06.2007 р.

БУДІВЕЛЬНИЙ ФАКУЛЬТЕТ

**Кафедра «Будівельні, колійні та вантажно-розвантажувальні
машини»**

Л.М. Козар

**МІЖНАРОДНІ ІНТЕГРАЦІЙНІ
ЛОГІСТИЧНІ ПРОЦЕСИ**

Конспект лекцій з дисципліни

«МЕТОДИ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ»

Харків 2011

Козар Л. М. Міжнародні інтеграційні логістичні процеси: Конспект лекцій. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – 25 с.

Розглянуті процеси і тенденції глобалізації, форми міжнародної економічної інтеграції, історія становлення Європейського Союзу та його інститути. Охарактеризована участь України у процесах єврологістики та описані міжнародні транспортні коридори, що проходять її територією.

Конспект лекцій призначений для студентів спеціальності 8.090214 «Підйомно-транспортні, будівельні, дорожні, меліоративні машини та обладнання» (магістри) усіх форм навчання.

Конспект лекцій розглянуто та рекомендовано до друку на засіданні кафедри БКВРМ 4 жовтня 2010 р., протокол № 2.

Рецензент

доц. Є.В. Романович

ЗМІСТ

Вступ	4
1 Глобальна логістика	4
1.1 Визначення «глобальної логістики»	4
1.2 Рушійні сили глобалізації	6
2 Міжнародна економічна інтеграція	8
2.1 Поняття і шляхи міжнародної економічної інтеграції	8
2.2 Форми міжнародної економічної інтеграції	8
2.3 Європейський Союз як логістичне інтеграційне об'єднання	12
3 Єврологістика та Україна	15
3.1 Інтеграція України в Європейську транспортно-логістичну систему	15
3.2 Асоціація «Європейська спілка транспортників України»	17
4 Міжнародні транспортні коридори	19
4.1 Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України	19
4.2 Пан'європейський транспортний коридор № 3	22
4.3 Пан'європейський транспортний коридор № 5	23
4.4 Пан'європейський транспортний коридор № 7	25
4.5 Пан'європейський транспортний коридор № 9	26
4.6 Міжнародний транспортний коридор Гданськ-Одеса	27
4.7 Транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (TRASECA)	28
Список літератури	30

ВСТУП

У наш час виробники в усьому світі швидко реагують на кон'юнктуру ринку та прагнуть за короткий термін адаптуватися в нових умовах. Але логістичні цілі будь-якого підприємства коригуються у зв'язку з розвитком інтеграційних процесів у світовому економічному просторі, де впроваджуються міжнародні логістичні системи, характерною ознакою яких є рух товарів через державні кордони. Стратегію і тактику створення таких макрологістичних систем називають *«глобальною логістикою»*.

Слід зазначити, що сучасна глобалізація сприймається світовим співтовариством як природний, закономірний і неминучий історичний процес, що є досить неоднозначним і суперечливим у своїх проявах.

Об'єднана Європа в особі Європейського Союзу інтенсивно працює над створенням Пан'європейської транспортно-логістичної системи, яка має забезпечити зростаючі потоки вантажів та пасажирів у межах розширеної до 27 країн-членів Спільноти. Неабияку роль у цих процесах відіграє Україна перш за все через її надзвичайно вигідне транзитне положення.

Однією з ознак глобалізації торговельних і транспортних ринків є організація міжнародних транспортних коридорів, у тому числі тих, що проходять територією України.

Саме питання глобалізації, євроінтеграції та ролі України у цих процесах станом на кінець 2010 р. і порушені у цьому конспекті лекцій.

1 ГЛОБАЛЬНА ЛОГІСТИКА

1.1 Визначення «глобальної логістики»

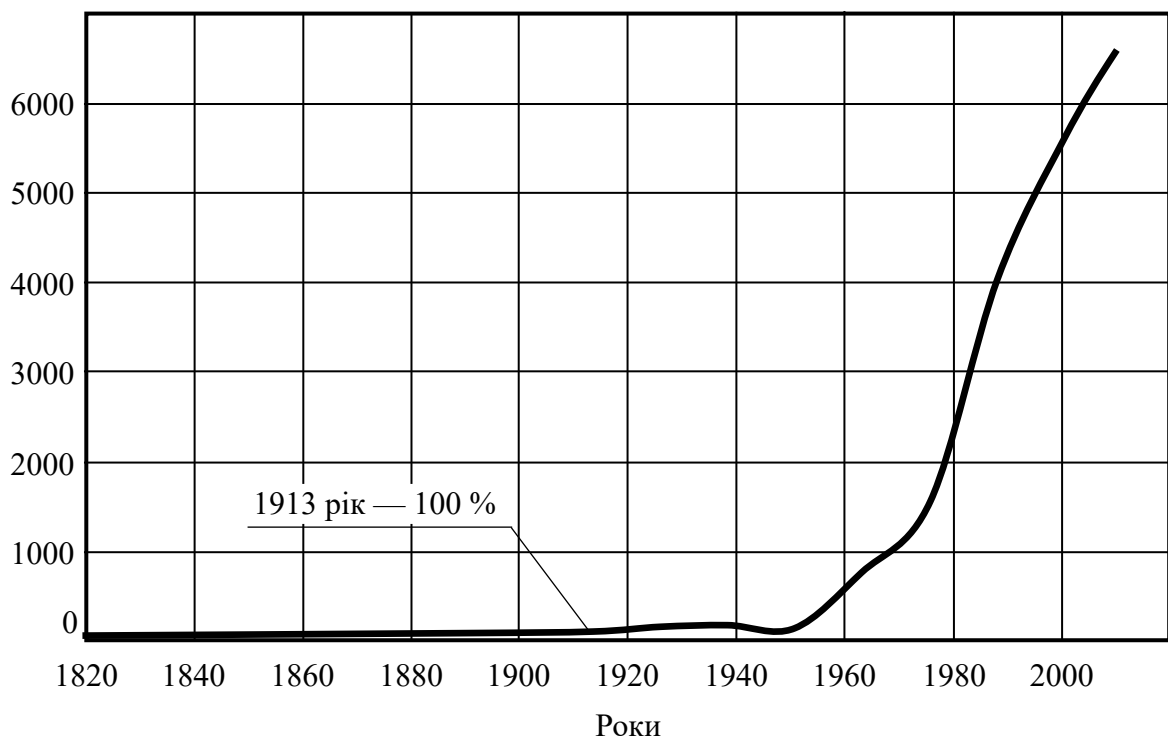
«Глобалізація» в широкому сенсі (з точки зору соціології) — це спектр процесів і тенденцій:

- розвиток світових ідеологій, інтенсивна боротьба за встановлення світового порядку;
- стрибкоподібний ріст числа і впливу міжнародних організацій, ослаблення суверенітету національних держав;

- поява і розвиток транснаціональних корпорацій, зростання обсягів міжнародної торгівлі;
- інтенсивні масові міграції та формування мультикультурних співтовариств;
- створення планетарних засобів масової інформації та експансія західної культури в усі регіони світу.

Аналіз цих тенденцій показує, що вони набули характеру синхронних суспільних змін на початку – середині ХХ століття. Стартовим поштовхом для глобалізації стала «революція» міжнародної торгівлі (рисунок 1.1).

Обсяг експорту з Європи, США, Японії, %



Під терміном «глобальна логістика» розуміють стратегію і тактику створення стійких макрологістичних систем, що зв'язують бізнес-структури різних країн світу на основі розподілу праці, партнерства і кооперації у формі договорів, угод, загальних планів, підтримуваних на міждержавному рівні.

1.2 Рушійні сили глобалізації

Основні рушійні сили сучасної глобалізації (рисунок 1.2):

- тривале зростання світової економіки;
- експансія новітніх технологій;
- розвиток та інтеграція макрорегіональних господарських структур;
- нові можливості для формування глобальних логістичних ланцюгів (каналів);
- реалізація процедур дерегулювання, що проводяться багатьма країнами для прискорення та здешевлення просування матеріальних потоків.



Рисунок 1.2 - Рушійні сили глобалізації

Економічне зростання є характерним сьогодні не лише для країн, які традиційно вважаються індустріально розвиненими. Активний обмін новітніми технологічними досягненнями (ноу-хау), результатами ефективних наукових розробок, винаходами сприяє зближенню економік країн різних рівнів.

На цей час сформовані *макрологістичні регіональні системи* в країнах ЄС, Південно-Східної Азії, Північної Америки. Цьому сприяють схожість політичних систем, устроїв життя населення, традицій, близькість історичних коренів, практика користування єдиними джерелами енергії і сировинними ресурсами, зв'язаність комунікацій, відсутність торговельних і митних бар'єрів. Однак загострення конкуренції примушує виробників шукати нові ринки збуту, дешеві джерела сировини і трудових ресурсів за межами національних меж своїх країн.

Міжнародний розподіл праці і кооперація привели до створення великої кількості транснаціональних компаній, що використовують у бізнесі *глобальні логістичні ланцюги і канали*. Перспективи їх розвитку пов'язані передусім з можливим збільшенням віддачі на вкладений капітал, нижчими тарифами логістичних посередників в інших країнах, кращими фінансовими умовами. Значну роль у вирішенні глобальних логістичних завдань відіграють так звані «*міжнародні канальні посередники*», до яких відносять:

- міжнародні транспортно-експедиторські фірми;
- транспортні компанії;
- компанії з управління експортними операціями;
- зовнішньоторговельні компанії і представництва;
- брокерські й агентські фірми;
- компанії з упаковки товарів в експортно-імпортних операціях;
- морські порти.

Процедури дерегулювання проводяться багатьма країнами для зняття торговельних, митних, транспортних і фінансових бар'єрів на шляху розвитку міжнародних торговельних, соціально-політичних і економічних взаємин. Ці процедури полегшують рух капіталу, товарів та інформації через національні межі.

У той же час не можна вважати, що всі обмеження на шляху розвитку глобальної логістики зняті. Існує досить багато бар'єрів, обумовлених низкою причин, у тому числі різними політичними системами, різним економічним і соціальним рівнем розвитку країн, податковою, митною, торговельною політикою. Такі бар'єри існують, наприклад, між країнами ЄС і Східної Європи, ЄС і Центральної Азії, ЄС і Росією, США і ЄС, США і Мексикою, США і Японією.

2 МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІЧНА ІНТЕГРАЦІЯ

2.1 Поняття і шляхи міжнародної економічної інтеграції

Міжнародну економічну інтеграцію можна визначити як процес господарсько-політичного об'єднання країн на основі розвитку глибоких стійких взаємозв'язків і розподілу праці між національними господарствами, взаємодії їх відтворювальних структур на різних рівнях і в різних формах.

На мікрорівні цей процес іде шляхом взаємодії підприємств:

- *горизонтальна інтеграція* – злиття фірм, які виробляють однорідні товари, з метою їх подальшої реалізації через спільну систему розподілу та отримання при цьому додаткового прибутку, а також виробництво за кордоном товарів, аналогічних тим, що виробляються в країні базування;

- *вертикальна інтеграція* – об'єднання фірм, які функціонують у різних виробничих циклах.

На макрорівні міжнародна економічна інтеграція йде шляхами:

- розвитку міжнародної торгівлі товарами і послугами;
- зростання міжнародного руху капіталу;
- зростання міжнародного руху робочої сили.

2.2 Форми міжнародної економічної інтеграції

Форми інтеграційних об'єднань на макрорівні розрізняють за глибиною процесів, що відбуваються в них (таблиця 2.1).

Таблиця 2.1 – Форми міжнародної економічної інтеграції

Форми	Ключові характеристики
-------	------------------------

міжнародної економічної інтеграції	тарифіввнутрішніхЗниження	тарифіввнутрішніхУсунення	тарифзовнішнійСпільний	них інститутівнаціональ-Існування	робочої силикапіталів таВільний рух	політикиекономічноїГармонізація	інтеграціяПолітична
Зона преференційної торгівлі	+	—	—	—	—	—	—
Зона вільної торгівлі	+	+	—	—	—	—	—
Митний союз	+	+	+	—	—	—	—
Спільний ринок товарів	+	+	+	+	—	—	—
Єдиний внутрішній ринок	+	+	+	+	+	—	—
Економічний і валютний союз	+	+	+	+	+	+	—
Політичний союз	+	+	+	+	+	+	+

Преференція (англ. Preference, у свою чергу від лат. Praeferentia – перевага) – пільга, надавана окремим державам, підприємствам, організаціям для підтримки певних видів діяльності. Преференції здійснюються у формі зниження податків, знижок з мит, звільнення від платежів, надання вигідних кредитів. Преференції надаються державою і носять адресний характер. У відносинах між державами преференції надаються як на засадах взаємності, так і в односторонньому порядку.

Найпростішою формою економічної інтеграції (таблиця 2.1) є *зона преференційної торгівлі* – зона з пільговим торговельним режимом, коли дві або декілька країн зменшують взаємні тарифи з імпорту товарів, зберігаючи рівень тарифів у торгівлі з іншими

країнами. Найбільш показовим історичним прикладом такої форми інтеграції є преференційна система Британського співтовариства (з 1932 р.), що об'єднувала 48 держав.

У зонах вільної торгівлі діє пільговий торговельний режим для країн-учасниць за рахунок усунення внутрішніх тарифів за умови їх збереження в торгівлі з іншими країнами. Типовими прикладами є Європейська асоціація вільної торгівлі (1960 р.), зона вільної торгівлі «США – Канада» (1988 р.), Північноамериканська угода про вільну торгівлю (НАФТА).

Слід зазначити, що зону вільної торгівлі треті країни можуть «атакувати з тилу», ефективно використовуючи відмінності в рівнях зовнішніх митних тарифів.

Наступною сходинкою міжнародної економічної інтеграції є *митний союз* – угода двох або декількох держав, що передбачає усунення внутрішніх тарифів та встановлення спільного зовнішнього тарифу. Таким чином, митний союз передбачає заміну декількох митних територій однією за повної ліквідації митних податків у межах митного союзу і створення єдиного зовнішнього митного тарифу (надійний захист внутрішніх товаровиробників). Угоди про створення митного союзу діяли у Бенілюксі (з 1948 р.), в Європейському Союзі (з 1968 р.).

Однак такі стратегічні напрями, як галузі оборонної промисловості, окремі сектори енергетики тощо, зазвичай залишаються поза сферою загальної тарифної політики митного союзу.

На основі митного союзу створюється *спільний ринок товарів*, що доповнений злагодженою галузевою політикою, у тому числі і у сфері науково-технічних досліджень. Формуються наднаціональні органи управління і контролю, яким передається частина національного суверенітету держав.

Коли забезпечується вільний рух не тільки товарів, а й послуг, капіталів та громадян (робочої сили), формується *єдиний внутрішній ринок*. Це потребує вирішення таких завдань:

- розроблення спільної політики розвитку окремих галузей і секторів економіки (наприклад, в Європейському Союзі пріоритетними сферами були визнані сільське господарство й транспорт);

- створення умов для вільного переміщення капіталу, робочої сили, послуг та інформації (що доповнить вільне переміщення товарів);

- формування спільних фондів сприяння соціальному та регіональному розвитку.

Прикладом єдиного внутрішнього ринку сьогодні може бути Європейський Союз.

Далі стає можливим перехід до вищої форми інтеграції — *економічного і валютного союзу*, метою якого є створення єдиного економічного, валютно-фінансового, правового та інформаційного простору. Здійснюється *гармонізація* (встановлення рівноваги між завданнями, що потребують виконання в заданий період) внутрішньої та зовнішньої економічної політики. У країнах-учасницях функціонує, як правило, єдина грошова одиниця.

Ознаками економічного союзу є:

- ліквідація будь-яких торговельних обмежень і проведення єдиної зовнішньоторговельної політики;

- вільне переміщення товарів, послуг, капіталу та громадян;

- жорстка координація (по суті – єдність) економічної, фінансової та соціальної політики.

Прикладом таких союзів є Бенілюкс (з 1960 р.), Сполучені Штати Америки, Радянський Союз (до 1991 р.), Європейський Союз (в першому наближенні).

Після економічного і валютного союзу можна перейти до завершального ступеня – *політичного союзу*, у якому поряд з економічною забезпечується і політична інтеграція:

- спільна зовнішня політика;

- загальна політика безпеки;

- єдине громадянство;

- право громадян держав-учасниць обирати і бути обраними як в національні, так і наднаціональні органи влади;

- співпраця у сфері правосуддя і внутрішніх справ;

- розширення діяльності у сфері культури, освіти, захисту прав та інтересів усіх громадян.

Позитивні зрушення в економіках країн, що увійшли в інтеграційне об'єднання:

- скорочення трансакційних витрат і підвищення темпів взаємної торгівлі (*трансакція* (англ. transaction, у свою чергу від лат. trans – крізь і actio – дія) – банківська операція з переведення коштів з одного рахунка на інший);

- стримування зростання цін, поліпшення якості товарів та скорочення неефективних виробництв під впливом конкуренції між виробниками з різних країн;

- приплив іноземних інвестицій від корпорацій з країн, що не увійшли до об'єднання і прагнуть зберегти за собою певний сегмент ринку, закритого загальним митним бар'єром.

2.3 Європейський Союз як логістичне інтеграційне об'єднання

Європейський Союз (Євросоюз, ЄС) – міжнародне утворення, якому властиві ознаки міжнародної організації і держави, однак формально він не є ні тим, ні іншим. Це нова унікальна у своєму роді наднаціональна, наддержавна форма. Євросоюз є суб'єктом міжнародного публічного права, має повноваження на участь у міжнародних відносинах і відіграє в них велику роль.

Головним нововведенням, пов'язаним зі створенням Європейського Союзу, у порівнянні з іншими міжнародними утвореннями, є те, що члени Союзу відмовилися від певної частини національного суверенітету заради створення політичного об'єднання з єдиною структурою.

За станом на кінець 2010 р. в ЄС входять 27 європейських держав, загальна чисельність населення – більше 500 млн.

Хронологія вступу країн до ЄС:

- 1957 р. – Бельгія, Німеччина, Італія, Люксембург, Нідерланди, Франція;

- 1973 р. – Великобританія, Данія, Ірландія;

- 1981 р. – Греція;

- 1986 р. – Португалія, Іспанія;

- 1995 р. – Австрія, Фінляндія, Швеція;

- 2004 р. – Угорщина, Кіпр, Латвія, Литва, Мальта, Польща, Словаччина, Словенія, Чехія, Естонія;

- 2007 р. – Болгарія, Румунія.

Європейське Економічне Співтовариство (ЄЕС), європейські співтовариства (ЄЕС, Європейське об'єднання вугілля і сталі – ЄОВС, ЄВРОАТОМ), Європейський Союз (ЄС) – все це назви одного і того ж об'єднання, що відображають більш ніж 40-річну еволюцію регіональної інтеграції в Європі. ЄС є одним з основних економічних центрів сучасної світової економіки і перевершує за сукупним ВВП і обсягом зовнішньої торгівлі США і Японію. Його частка в сукупному ВВП країн ОЕСР – понад 50 %, а у світовій торгівлі – понад 40 %.

Історія становлення Європейського Союзу почалася у 1951 р. з утворення Європейського об'єднання вугілля і сталі (ЄОВС), до складу якого увійшли шість країн (Бельгія, Італія, Люксембург, Нідерланди, Франція та ФРН). У середині країн були зняті всі тарифні та кількісні обмеження на торгівлю цими товарами.

25 березня 1957 р. був підписаний Римський договір про створення Європейського Економічного Співтовариства (ЄЕС) на базі ЄОВС і Європейського співтовариства з атомної енергії.

У 1967 р. три європейських співтовариства (Європейське об'єднання вугілля і сталі, Європейське Економічне Співтовариство і Європейське співтовариство з атомної енергії) об'єдналися в Європейське Співтовариство.

14 червня 1985 р. підписана Шенгенська угода про вільне пересування товарів, капіталів і громадян – договір, що передбачає скасування митних бар'єрів усередині Євросоюзу з одночасною жорсткістю контролю на зовнішніх кордонах ЄС (набула чинності 26 березня 1995 р.).

7 лютого 1992 р. в м. Маастріхт (Нідерланди) підписаний договір про створення Європейського Союзу (набув чинності 1 листопада 1993 р.). Договір завершив справу попередніх років щодо урегулювання грошової та політичної систем європейських країн.

З метою досягнення вищої форми економічної інтеграції між державами ЄС було створено євро – єдину грошову одиницю ЄС. У безготівковому вигляді на території держав-членів ЄС євро був уведений з 1 січня 1999 р., а готівкові банкноти – з 1 січня 2002 р.. Євро замінив собою ЕКЮ – умовну розрахункову одиницю Європейського Співтовариства, що являла собою кошик валют усіх держав-членів ЄС.

Євросоюз вирішує питання, що стосуються, зокрема, загального ринку, митного союзу, єдиної валюти (при збереженні власної валюти деякими із членів), загальної сільськогосподарської та рибальської політики.

Інститути Європейського Союзу:

- *Європейська рада* – вищий політичний орган ЄС. Як рада глав держав на вищому рівні, рада фактично визначає завдання Союзу і його відносини з державами-членами. На сесіях головує президент або прем'єр-міністр країни, що головує в керівних органах ЄС, по черзі протягом півроку;

- *Європейська комісія* (КЄС, Комісія європейських співтовариств) – вищий виконавчий орган ЄС. Єврокомісія складається з 27 членів, по одному від кожної держави-члена. Комісія відіграє головну роль у забезпеченні повсякденної діяльності ЄС. Кожний комісар, як і міністр національного уряду, відповідає за певний напрямок роботи;

- *Європейський парламент* – збори з 786 депутатів, що напряму обираються громадянами країн-членів ЄС терміном на п'ять років. Депутати об'єднуються відповідно до політичної орієнтації;

- *Європейський суд* (офіційна назва – Суд європейських співтовариств) – судовий орган ЄС вищої інстанції. Суд складається з 27 суддів (по одному від кожної з держав-членів) і дев'яти генеральних адвокатів. Суд регулює розбіжності між державами-членами, між державами-членами та самим Європейським Союзом, між інститутами ЄС, дає висновки щодо міжнародних угод.

Для проведення єдиної валютно-фінансової політики та вирівнювання рівня економічного розвитку різних регіонів усередині ЄС створені:

- *Єдиний центральний банк;*
- *Європейський інвестиційний банк;*
- *Європейська рахункова палата;*
- *Європейський фонд розвитку;*
- *Економічний і соціальний комітет;*
- *Комітет регіонів.*

В усіх основних документах ЄС знайшов відбиття курс на

створення *єдиної транспортно-логістичної системи Європейського Союзу*, у якій функціонують такі нові утворення, як європлатформи, сухопутні, водні і прикордонні термінали, що характеризуються як логістичні центри.

У наш час існує *концепція єврологістики*. Починаючи з Римського договору і зокрема на Європейських транспортних конференціях у Празі (1993 р.), на острові Крит (1994 р.) і в Гельсинкі (1997 р.), ця концепція поширилась на всю Європу.

Предметом теорії єврологістики та її логістичних центрів є:

- закономірності функціонування і розвитку в європейському масштабі ринкової системи організації господарського життя;

- закономірності глобалізації та формування потокових процесів сукупного попиту і сукупної пропозиції на товари і фактори виробництва, що знаходяться у міжнародному обороті;

- теорія компромісів і процесів інтеграції в європейське співтовариство, інструменти аналізу та програмування відкритої національної економіки в умовах взаємодії із країнами Європи.

3 ЄВРОЛОГІСТИКА ТА УКРАЇНА

3.1 Інтеграція України в Європейську транспортно-логістичну систему

Євроінтеграція – це перш за все створення єдиної сучасної транспортно-логістичної інфраструктури країн-учасниць Європейського Союзу. З недавнім розширенням Євросоюзу його логістичні проекти підійшли безпосередньо до українського кордону. У багатьох із них Україна вже нині бере активну участь.

Транспортно-логістичні операції з доставки товарів завжди відігравали дуже велику роль у міжнародних господарських зв'язках, але через обмеженість розвитку засобів транспорту і зв'язку вони рідко виходили на трансконтинентальний або міжконтинентальний рівень.

Світовий ринок логістичних послуг нині характеризується не тільки великими обсягами та динамікою, а й просторовою

структурою, у якій перевага належить країнам Західної Європи (зокрема ЄС) – 27,5%, Північної Америки (зокрема США) – 26,7%, країнам Азійсько-Тихоокеанського регіону (зокрема Японії) – 19 % [1].

Особливо значних успіхів щодо транспортно-логістичної стратегії досягли країни ЄС. Ця стратегія отримала назву єврологістики і розглядається як інфраструктурна основа та важлива складова процесу євроінтеграції. Курс на створення єдиної транспортно-логістичної системи знайшов відображення в усіх основних документах ЄС.

Створювана Пан'європейська транспортно-логістична система (ТЛС), має надійно зв'язати країни ЄС із сусідніми країнами та регіонами світу, з якими зростають обсяги торгівлі [2].

Сполучення з країнами-сусідами Євросоюзу відіграють важливу роль у формуванні інтегрованої Пан'європейської ТЛС. 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. Також 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 [3].

Участь 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 дол.

У проектах єврологістики Україні відводиться важливе місце через її надзвичайно вигідне транзитне положення. Це підтверджує найвищий серед країн Європи транзитний рейтинг. Визначаються такі напрямки участі України у Європейській транспортно-логістичній інтеграції:

- 1) Пан'європейські транспортні коридори (ПЄК);
- 2) Трансконтинентальні транспортні коридори (ТКТК);

3) Пан'європейські транспортні зони (PETrA);

4) Міжнародні логістичні термінали (МЛТ).

Інтеграція в Європейську транспортно-логістичну систему визначена як стратегічний напрямок розвитку України. Прийняті такі державні документи:

- «Програма створення і функціонування національної мережі МТК в Україні» (1998 р.);

- «Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2001-2010 роках» (2001 р.);

- «Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період і до 2020 року" (2001 р.);

- «Програма формування мережі логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України» (на стадії розроблення).

Згідно з цими документами 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 [1].

Отже, Євросоюз наполегливо прямує до створення єдиної транспортно-логістичної інфраструктури ЄС, яка б відповідала найсучаснішим вимогам. З цією метою на новому етапі логістичного розвитку об'єднаної Європи визначені нові орієнтири - це розширення Єдиного європейського простору на Схід, включаючи насамперед Україну. Передбачається створення єдиної Європейської транспортно-логістичної системи, яка через мережу міжнародних транспортних коридорів та логістичних центрів буде пов'язана з транспортно-логістичними системами Азії та інших континентів і частин світу, що нині формуються.

Україна в силу свого надзвичайно вигідного транзитного положення та розвинутої транспортно-логістичної інфраструктури повинна посісти в цій системі чільне місце. *Інтеграція у європейську та світову транспортно-логістичні системи є одним із стратегічних завдань розвитку України як незалежної держави.*

3.2 Асоціація «Європейська спілка транспортників України»

З метою зміцнення позицій вітчизняного транспорту на міжнародному ринку і беручи до уваги приєднання сусідніх держав України до Євросоюзу ряд провідних західноукраїнських транспортних компаній у 2005 р. створили асоціацію «Європейська спілка транспортників України» (АЄСТУ) [4].

Стратегічним напрямком діяльності асоціації є всебічне сприяння інтеграції національної транспортної системи в міжнародний транспортний ринок, гармонізації національного законодавства з європейським, рівноправному входженню в систему міжнародного поділу праці, забезпеченню вільного транзиту вантажів, ефективному функціонуванню національної мережі міжнародних транспортних коридорів відповідно до світових стандартів при комплексному обслуговуванні міжнародних перевезень.

Асоціацією розроблено Концепцію створення *Міжнародного транспортно-логістичного центру (МТЛЦ)* на території України в м. Чоп на кордоні з ЄС.

Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією створює усі необхідні передумови для збільшення обсягів транзиту вантажів.

Транспортна система України потребує на даному етапі істотного удосконалення та модернізації. Один з головних напрямів підвищення ефективності та якості транспортного обслуговування в міжнародному сполученні є *перехід на логістичні технології* організації управління матеріальними потоками в процесі доставки товару споживачеві [5].

Необхідність створення МТЛЦ на території України зумовлюють такі обставини:

- територіальна спряженість з міжнародними транспортними магістралями, розвинена і диверсифікована транспортна мережа (*диверсифікація* (пізнолат. *Diversificatio* – зміна, розмаїтість, від лат. *Diversus* – різний + *facere* – робити) – розширення асортименту транспортних послуг, орієнтація на міжнародний транспортний ринок);

- вигідне економіко-географічне положення (прикордонна зона);

- наявність необхідної інфраструктури (транспортної, складської і зв'язку);

- тяжіння до існуючих або перспективних центрів ділового співробітництва;

- наявність історично сформованої системи зовнішньоторговельних зв'язків із закордонними партнерами і бази для її розвитку.

За умови державної підтримки Україна, маючи вигідне геополітичне розташування, може значно збільшити обсяг транзитних вантажних перевезень, забезпечивши таким чином зростання надходжень у бюджет.

МТЛЦ повинен забезпечити високу якість обслуговування з урахуванням принципів:

- *«усі послуги в одному місці»;*

- *«доставка вантажу «від дверей до дверей»;*

- *«точно в строк»;*

- *«мінімальні витрати».*

4 МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ

4.1 Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України

Міжнародний транспортний коридор (МТК) — 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, устаткування для управління рухом, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства [6].

Міжнародна мережа транспортних коридорів визначена деклараціями: Першої (31.10.1991, Прага), Другої (14-16.03.1994, Крит) та Третьої (23-25.06.1997, Гельсінкі) пан'європейських конференцій з питань транспорту. Затверджені десять

Пан'європейських міжнародних транспортних коридорів, які отримали назву «критські».

Територією України проходять такі транспортні коридори:

- Пан'європейський №3;
- Пан'європейський №5;
- Пан'європейський №7 Дунайський (водний);
- Пан'європейський №9;
- Гданськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море);
- Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА).

Карта міжнародних транспортних коридорів, що проходять автомобільними шляхами України, подана на рисунку 4.1.

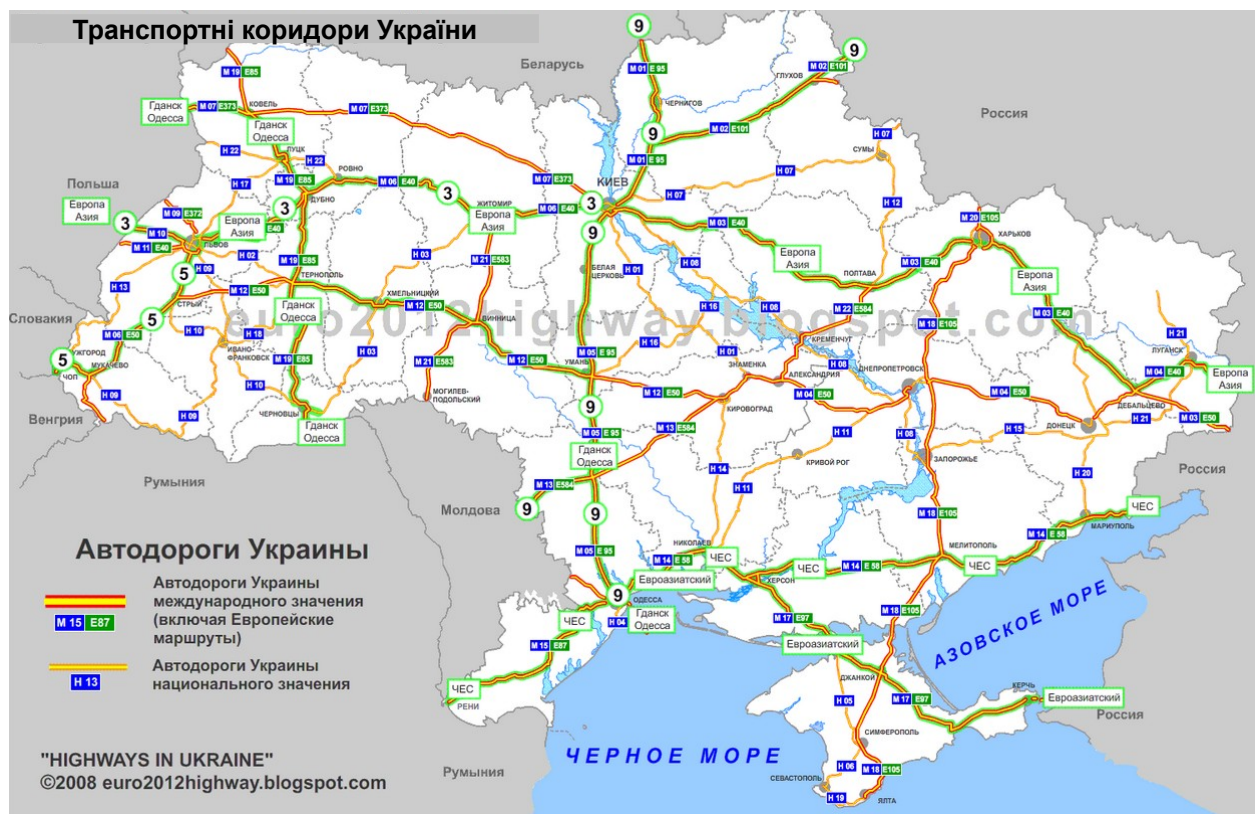


Рисунок 4.1 — Транспортні коридори України (автошляхи)

Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

Прийняті постанови Кабінету Міністрів України:

- від 30 жовтня 1996 р. № 1324 «Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи»;

- від 16 грудня 1996 р. № 1512 «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів»;

- від 4 липня 1997 р. № 821 «Про затвердження Концепції створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної мережі»;

- від 20 березня 1998 р. № 346 «Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів України».

Програма, затверджена постановою № 346, передбачала комплекс заходів, спрямованих на розбудову міжнародних транспортних коридорів на період до 2005 р., прискорення розвитку усіх видів транспорту та автомобільних шляхів, удосконалення системи пропуску транспортних потоків через державний кордон, реалізацію інвестиційних проектів з модернізації МТК.

За 1998-2004 рр. реалізовано ряд важливих завдань Програми. На модернізацію інфраструктури МТК, впровадження нових технологій, розвиток інформаційних систем, проведення науково-дослідних робіт спрямовано близько 3,8 млрд грн, у тому числі [6]:

- на залізничному транспорті – близько 1,6 млн грн;

- на автомобільних шляхах – близько 1,3 млрд грн;

- у морських портах – понад 0,9 млрд грн.

Міністерством транспорту та зв'язку України розроблена Програма розвитку і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів України на 2006 – 2010 рр., якою передбачено:

- розбудова автомобільної та залізничної мережі міжнародних транспортних коридорів, морських та річкових портів, приведення її у відповідність до європейських стандартів, як складової транс'європейської та євразійської мережі МТК;

- створення комплексу послуг, що відповідають міжнародним стандартам;

- покращення якості міжнародних перевезень та підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг до рівня, привабливого для вантажовласників і пасажирів;
- удосконалення й адаптація законодавчої та нормативно-правової бази до європейських вимог з питань здійснення розбудови національної мережі МТК;
- кардинальне покращення показників ефективності перевезень, а також створення умов ефективної господарської діяльності;
- визначення єдиної системи пріоритетів та шляхів їх реалізації на окремих маршрутах міжнародних транспортних коридорів, основних напрямків і задач у сфері розвитку національної мережі МТК на період до 2020 р.;
- створення надійної матеріально-технічної бази морських та річкових портів, яка відповідає у кількісному і якісному відношенні вимогам розвитку зовнішньої торгівлі;
- удосконалення технологій перевезень з метою підвищення швидкості перевезень, зменшення простоїв, особливо на прикордонних станціях.

4.2 Пан'європейський транспортний коридор № 3

МТК № 3 (рисунок 4.2) пролягає за *маршрутом*: Берлін/Дрезден – Вроцлав – Львів – Київ.



Рисунок 4.2 – Пан'європейський транспортний коридор № 3

Країни-учасниці: Німеччина, Польща, Україна.

Протяжність основного ходу – 1640 км, у тому числі по Україні:

- залізничного – 694 км;

- автодорожнього – 617 км.

Меморандум про взаєморозуміння щодо коридора № 3 підписано у вересні 1996 р. міністрами транспорту України, Німеччини та Польщі.

Залізничний маршрут цього транспортного коридора повністю електрифікований, двоколіїний і обладнаний пристроями автоблокування (648 км).

Існуюча залізнична інфраструктура коридору за більшістю показників, відповідає загальноєвропейським вимогам.

У 2003 р. на станції Мостиська II Львівської залізниці введено в дію колієперевідний пристрій для автоматичної зміни колісних пар SUW 2000 для переходу з національної колії 1520 мм на європейську 1435 мм.

У 2002 р. за кошти Європейського Союзу побудовано мостовий перехід через річку Західний Буг на українсько-польському державному кордоні. Побудований і діє у відповідності до європейських стандартів автомобільний пункт пропуску «Краковець».

У районі пункту пропуску «Ягодин» створений залізничний термінал, а у Раві-Руській спільними зусиллями України та Польщі, за участю приватного капіталу, створений транспортно-складський комплекс.

У рамках реалізації проекту TACIS здійснюється підготовка до реконструкції міжнародних пунктів пропуску на україно-польському кордоні «Ягодин-Дорогуськ», «Рава-Руська-Хребенне», а також пункт пропуску «Ужгород-Вишне Немецьке» на україно-словацькому кордоні.

4.3 Пан'європейський транспортний коридор № 5

МТК № 5 (рисунок 4.3) пролягає за *маршрутом*: Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів.

Країни-учасниці: Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна.

- Протяжність* – 1595 км, у тому числі по Україні:
- залізничний – 266 км;
 - автодорожній – 338,7 км (у тому числі відгалуження 47,2 км).



Меморандум про взаєморозуміння підписано в грудні 1996 р.

Рисунок 4.3 – Пан європейський транспортний коридор №5
 Головною проблемою транспортного коридора № 5 на території України для автомобільного та залізничного сполучення є подолання Карпатських гір.

Для нової автомобільної траси, питання про будівництво якої вивчається вже декілька років і для якої виконано техніко-економічне обґрунтування, виникає необхідність будівництва великого тунелю та інших споруд великої вартості.

Що стосується залізничного сполучення, особливою проблемою щодо облаштування міжнародного транспортного коридора № 5 є однокільний Бескидський тунель, який побудовано у 1886 р., і на цей час його технічний стан вкрай незадовільний. Тунель обмежує швидкість руху поїздів, пропускну та перевізну спроможність усього коридора, перешкоджає зростанню обсягів перевезень. Подальше погіршення його стану може призвести до повного припинення руху поїздів цим напрямком.

Продовжується реалізація реконструкції (відновлення) автомобільного шляху Київ – Чоп, на що освоєно кредитів на суму 75 млн дол. США.

4.4 Пан'європейський транспортний коридор №7

МТК № 7 (рисунок 4.4) є водним і пролягає по річці Дунай.



Рисунок 4.4 – Пан'європейський транспортний коридор №5

Країни-учасниці: Німеччина, Австрія, Словаччина, Угорщина, країни колишньої Югославії, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна [7].

Протяжність – 1600 км, у тому числі по Україні – 70 км.

До 1996 р., у зв'язку з ембарго Югославії, по цьому коридору міжнародні транзитні перевезення були обмежені.

У 2004 р. введено першу чергу проекту з відновлення глибоководного судноплавного ходу Дунай – Чорне море, що дозволить активізувати діяльність українських транспортних підприємств та збільшити вантажообіг на українській ділянці МТК № 7.

Білоруссю через Чернігів та Київ до Одеси. У 2004 р. завершено будівництво першої черги швидкісної автомагістралі за напрямком Жашків-Червонознамянка.

Відновлення автомобільного шляху за зазначеним напрямком забезпечить пропуск автопоїздів загальною масою 40 т, що сприятиме підвищенню обсягів перевезень у міжнародному сполученні.

4.6 Міжнародний транспортний коридор Гданськ-Одеса

Цей МТК (рисунок 4.6) з'єднає *Балтійське море з Чорним морем*.



Рисунок 4.6 — Міжнародний транспортний коридор Гданськ-Одеса

Країни-учасниці: Польща, Україна.

Протяжність основного ходу – 1816 км, у тому числі по Україні:

- залізничного – 918 км;
- автодорожнього – 1208 км (у тому числі відгалуження – 247,1 км).

4.7 Транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (TRASECA)

У травні 1993 р. в Брюсселі на міжнародній конференції під керівництвом ЄС країни Грузія, Вірменія, Азербайджан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменістан, Казахстан і Узбекистан домовилися забезпечити виконання програми ЄС, спрямованої на розвиток транспортного коридора із Західної Європи через Чорне море, Кавказ, Каспійське море в Центральну Азію.

Програма TRASECA (англійська аббревіатура «транспортний коридор Європа-Кавказ-Азія») була розроблена як один із компонентів міждержавної програми TACIS. Остання розроблена Європейською комісією у 1992 р. з метою зміцнення демократії в СНД і Монголії.

У 1996 р. на конференції в Афінах до програми TRASECA було включено Україну. Маршрут проходження коридора поданий на рисунку 4.7.



Рисунок 4.7 – Міжнародний транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (TRASECA)

Активна робота з реалізації Програми розпочалася з вересня 1998 р., коли в Баку президенти 12 країн: України, Молдови, Болгарії, Румунії, Туреччини, Грузії, Вірменії, Азербайджану, Киргизстану, Таджикистану, Казахстану та Узбекистану підписали Основну багатосторонню угоду про міжнародний транспорт щодо розвитку коридора Європа-Кавказ-Азія (далі ОБУ).

У березні 2000 р. згідно з положеннями ОБУ було створено Міжурядову комісію (МУК) TRASECA (до її складу увійшли міністри транспорту країн-учасниць ОБУ) та Постійний секретаріат (ПС) з офісом у м. Баку. Одночасно у кожній із 12 країн-учасниць були засновані національні комісії та

призначені національні секретарі TRASECA. За час, що минув після підписання ОБУ, відбулися три конференції МУК TRASECA.

З 2000 р. ПС МУК TRASECA регулярно проводить засідання робочих груп за участю національних секретарів, експертів Єврокомісії та ін.

З початку реалізації програми TACIS TRASECA (1993 – 2004 рр.) Європейською комісією було погоджено до реалізації та профінансовано 53 проекти на загальну суму 110 млн євро, у тому числі:

- 39 технічного сприяння на суму 57,7 млн євро;
- 14 інвестиційних на суму 52,3 млн євро.

Україна задіяна в реалізації 13 регіональних проектів технічної допомоги та 3 інвестиційних вартістю 8,2 млн євро, спрямованих на розвиток інфраструктури Іллічівського морського порту та покращення роботи морської переправи Іллічівськ – Поті/Батумі (реалізовані в 1998 – 2000 рр.).

Україна, разом з іншими країнами-учасницями ОБУ, брала участь у реалізації проектів технічного сприяння:

- «Гармонізація прикордонних процедур» (2002 – 2003 рр.);
- «Єдина політика обкладання транзитним митом та тарифи» (2002–2003 рр.);
- «Загальна юридична база для транзитних перевезень» (2003 – 2004 рр.);
- «Координаційна група TRASECA» (2002 – 2003 рр.);
- «Техніко-економічне обґрунтування удосконалення автомобільних і залізничних прикордонних переходів між Молдовою та Україною і для модернізації мультимодальних терміналів у Молдові і Україні» (2003 р.);
- «Підвищення кваліфікації керівного складу транспортної галузі» (2003-2005 рр.).

В Україні постійно проводиться робота щодо реалізації положень Основної багатосторонньої угоди. Створена та працює Робоча група з питань організації виконання ОБУ. Представники України беруть активну участь у роботі усіх конференцій МУК TRASECA та засідань робочих груп Постійного секретаріату МУК TRASECA.

Однією із важливих ланок коридора Європа-Кавказ-Азія є чорноморська траса, що з'єднує Україну і Грузію. З 1996 р. тут діє автомобільна, а з 1999 р. залізнична поромна переправа Іллічівськ-Поті (Батумі), створена за ініціативою України. Це

дало можливість після підписання тристоронньої угоди між Грузією, Україною і Болгарією відкрити регулярне залізничне поромне сполучення на лінії Поті-Іллічівськ-Варна.

У 2004 р. обсяг перевезень на лінії Іллічівськ-Поті перевищив 1 млн т.

У 2004 р. почала діяти залізнична поромна переправа Іллічівськ-Деренжі (Туреччина).

До 2002 р. маршрут TRASECA в Україні закінчувався в порту Іллічівськ. За пропозицією Мінтрансу України в кінці 2001 р. було ухвалено рішення щодо продовження TRASECA сухопутною територією України від Іллічівська до прикордонного з Польщею пункту «Ягодин» (з перспективою виходу на Балтійське море).

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Смирнов, І.Г. Інтеграція у європейську транспортно-логістичну систему – стратегічний вибір України (Геопросторовий аспект) [Текст] / І.Г. Смирнов, І.В. Шум // Український географічний журнал. – 2005. – №3. – С. 32-37.

2 Смирнов, І.Г. Єврологістика в ретроперспективі: дорожня система Давнього Риму (Український контекст) [Текст] / І.Г. Смирнов // Зовнішня торгівля: Право та економіка. – 2008. – № 4(39). – С. 38-50.

3 Олійник, Я.Б. Єврологістика та Україна: Площини взаємодії в ХХІ ст. [Текст] / Я.Б. Олійник, І.Г.Смирнов, І.В. Шум // Зовнішня торгівля: Право та економіка. – 2007. – № 6 (35). – С. 6-12.

4 Асоціація «Європейська спілка транспортників України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.estu.com.ua/index.html>.

5 Про схвалення плану заходів щодо виконання у 2002–2005 роках Комплексної програми утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 роках [Електронний ресурс] : розпорядження Кабінету Міністрів України від 16.11.2002 р. № 659-р. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=659-2002-%F0>.

6 Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mintrans.gov.ua/ru/show/ transports.html>.

7 Пан'європейський транспортний коридор VII (Німеччина, Австрія, Словачія, Угорщина, Хорватія, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/uk/ transports/83.html>.

Л.М. Козар

**МІЖНАРОДНІ ІНТЕГРАЦІЙНІ
ЛОГІСТИЧНІ ПРОЦЕСИ**

**Конспект лекцій з дисципліни
«МЕТОДИ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ»**

Відповідальний за випуск Козар Л.М.

Редактор

Підписано до друку
Формат паперу 60×84 1/16. Папір писальний.
Умовн.-друк.арк. 1,5. Обл.-вид.арк. 1,75
Замовлення № . Тираж 30 прим. Ціна

Видавництво УкрДАЗТу, свідоцтво ДК 2874 від 12.06.2007
Друкарня УкрДАЗТу,
61050, Харків - 50, майд. Фейєрбаха, 7