

УДК 658.5: 339.13

Ірина СТРУТИНСЬКА; Ірина МАРКОВИЧ

**Тернопільський національний технічний університет
імені Івана Пулюя, Тернопіль, Україна**

УКРАЇНА НА ШЛЯХУ ДО БІЛЬШ СТІЙКОГО ЄВРОПЕЙСЬКОГО СУСІДСТВА: НАПРЯМИ ТРАНСФОРМАЦІЇ ДЛЯ УКРАЇНСЬКОГО БІЗНЕСУ

***Резюме.** У цій статті проведено аналіз місця та ролі України у системі євро логістики, а також проведено пошук дієвого механізму вибудови національної системи зовнішньоекономічних зв'язків з урахуванням принципів євро логістики, що сприятиме новим напрямам трансформації національних бізнес-структур та їй, загалом, ефективному використанню та зростанню національної економічної системи.*

Тема статті знаходиться на перехресті двох надзвичайно актуальних науково-практичних напрямків, що безпосередньо торкаються процесів євроінтеграції та, без сумніву, є цікавими для України, яка визначила свій курс на євроінтеграцію як стратегічний. Ці два напрямки – це єврологістика та напрями трансформації бізнес-структур. Вважаємо, що саме ефективний процес єврологістики буде імперативом трансформації національного бізнесу.

***Ключові слова:** євро логістика, євроінтеграція, економічні зв'язки, міжрегіональні товарообмінні потоки, трансформація бізнесу.*

Iryna STRUTYNSKA; Iryna MARCOVUCH

Ternopil Ivan Puluj National Technical University, Ternopil, Ukraine

UKRAINE ON THE WAY TOWARD SUSTAINABLE EUROPEAN NEIGHBOURHOOD: DIRECTIONS FOR TRANSFORMATION OF UKRAINIAN BUSINESS

***Summary.** This article analyzes the place and role of Ukraine in the euro logistics system, and also searches for an effective mechanism for the development of the national system of foreign economic relations taking into account the principles of euro logistics, which will promote new directions of transformation of national business structures and, in general, effective use and the growth of the national economic system.*

European Union countries have achieved significant progress especially in strategic transport and logistics planning. The policy of creating a single transport and logistics system (Single European Transport Area) is adopted by the EU. This strategy is called Euro logistics. It seen as the infrastructural basis and important part of the European integration process, because it means the formation of a single transport and logistics area in Europe, which includes the European Union countries and the European Union's neighbors, such as Ukraine.

The formation and development of global trade, transport, logistics and information systems have great importance for Ukraine. It promotes the integration of Ukraine into the European economic and information space because it was defined as its priority of strategic and economic development at the national level and is an imperative for the transformation of national business.

Today's a lot of transport and logistics projects are implemented in the European Union. Ukraine is already actively involved in such projects. It because Ukraine has a favorable location, extensive internal transportation system and it's ready to cooperation with the European Union.

***Key words:** euro logistics, eurointegration, economic ties, interregional trade flows, business transformation.*

Постановка проблеми. Тема статті знаходиться на перехресті двох надзвичайно актуальних науково-практичних напрямків, що безпосередньо торкаються процесів

євроінтеграції та, без сумніву, є цікавими для України, яка визначила свій курс на євроінтеграцію як стратегічний. Ці два напрямки – це єврологістика та напрями трансформації бізнес-структур. Вважаємо, що саме ефективний процес єврологістики буде імперативом трансформації національного бізнесу.

Прогнозовані ефекти від реалізації логістичного потенціалу нашої країни полягатимуть в наступному: зниження частки сукупних народногосподарських витрат на просування вантажів і товарів в структурі ВВП на 5 – 10%; зниження рівня інфляції за рахунок зниження логістичних витрат; підвищення інвестиційної привабливості проектів по розміщенню виробництв; якісне підвищення ефективності функціонування споживчих ринків; підвищення доступності товарів за рахунок зниження споживчих цін; підвищення якості та рівня життя населення; вища конкурентоспроможність економіки через створення ефективного сучасного логістичного механізму з мінімальними витратами. Отже, необхідно виробити дієвий механізм участі України в процесах єврологістики, що сприяв би раціональному використанню наявного логістичного потенціалу, що сприятиме всебічному розвитку нашої країни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням та проблемам єврологістики та участі України в цих процесах присвячені праці таких вчених: О. О. Бакаєва, Ю. М. Цветова, А. М. Новикова, Я. Б. Олійник, І. Г. Смирнов, та інші. Однак у наукових працях здебільшого висвітлено проблеми формування Пан'європейської транспортно-логістичної системи та місце України у цій системі. Щодо питань емерджентності системи та, загалом, трансформаційним процесам бізнес-структур, що виникатимуть під даним впливом, приділено мало уваги.

Формування цілей статті. З огляду на складність та нераціональне використання наявного потенціалу національних логістичних систем різного рівня, актуалізується потреба раціонального їх використання на засадах єврологістики. Саме тому ціль даної наукової статті це дослідження та аналіз місця та ролі України у системі євро логістики, а також пошук дієвого механізму вибудови національної системи зовнішньоекономічних зв'язків з урахуванням принципів євро логістики, що сприятиме новим напрямом трансформації національних бізнес-структур та й, загалом, ефективному використанню та зростанню національної економічної системи.

Виклад основних результатів дослідження. З розвитком інтеграційних процесів у ЄС виник окремий напрям євроінтеграції – Єврологістика, або логістика в європейському вимірі, що відображає процес формування загальноєвропейської транспортно-логістичної мережі зі створенням відповідних комунікацій, стандартів і логістичної інфраструктури. Кінцевими результатами Єврологістики є скорочення витрат на експортно-імпортні поставки, на послуги при перетині кордонів у пунктах митного контролю, скорочення запасів у дорозі та на підприємствах. Концепція єдиної європейської територіально-логістичної системи (ТЛС) формувалася з початку розвитку інтеграційних процесів у Західній Європі. Так курс на створення єдиної транспортно-логістичної системи знайшов відображення в усіх основних документах ЄС, і розглядається як інфраструктурна основа та важлива складова процесу євроінтеграції починаючи з Римського договору (1957 р.), але, як одна з базових стратегій євроінтеграції Єврологістика отримала особливий розвиток наприкінці ХХ - на початку ХХІ ст. Концептуальний базис Пан'європейської транспортно-логістичної формувався поступово і до сих пір постійно розробляється та вдосконалюється.

На Загальноєвропейських транспортних конференціях в Празі, на о. Крит та у Гельсінкі концепція Єврологістики була розповсюджена на усю Європу, адже було створено мережу міжнародних транспортних коридорів (МТК) та загалом визначено її регіональні складники:

- ✓ TEN (Trans European Network) – Транс’європейська транспортна мережа на території ЄС та ЄАВТ;
- ✓ TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) – оцінка потреб розвитку транспортної інфраструктури країн-кандидатів на вступ до ЄС першої черги (нині – нових членів ЄС);
- ✓ TIRS (Transport Infrastructure Research Study in South-East Europe) – вивчення потреб розвитку транспортної інфраструктури в країнах Південно-Східної Європи (тобто нинішніх кандидатів на вступ до ЄС у 2007 році);
- ✓ ПЕК (Pan European Corridor) – 10 Пан’європейських транспортних коридорів (табл. 1), а також трансконтинентальні транспортні коридори – Євро-Азійський транспортний коридор (TRACEKA), “Балтика-Чорне море”, “Європа-Азія” та Чорноморське транспортне кільце (ЧТК);
- ✓ ПЕТГА (Pan European Transport Area) – 4 Пан’європейські транспортні зони [3, 6].

Таблиця 1

Пан’європейські транспортні коридори ПЕК

Table 1

European Transport corridors of ПЕК

№ ПЕК	Характеристика коридору
I	• Гельсінкі – Таллінн – Рига – Каунас і Клайпеда – Варшава і Гданськ;
II	• Берлін – Познань – Варшава – Берестя – Мінськ – Смоленськ – Москва – Нижній Новгород;
III	• Брюссель – Ахен – Кельн – Дрезден – Вроцлав – Катовіце – Краків – Львів – Київ;
IV	• Дрезден/Нюрнберг – Прага – Відень – Братислава – Дєр – Будапешт – Арад – Бухарест – Констанца/Крайова – Софія – Салоніки – Пловдив – Стамбул;
V	• Венеція – Трієст/Копер – Любляна – Марибор – Будапешт – Ужгород – Львів – Київ;
VI	• Гданськ – Катовіце – Жиліна, західна гілка: Катовіце – Брно;
VII	• Дунайський (водний); (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна)
VIII	• Дуррес – Тірана – Скоп’є – Бітола – Софія – Димитровград – Бургас – Варна;
IX	• Гельсінкі – Выборг – Санкт-Петербург – Псков – Москва – Калінінград – Київ – Любашівка/Роздільна – Кишинів – Бухарест – Димитровград – Александруполіс;
X	• Зальцбург – Любляна – Загреб – Белград – Ніш – Скоп’є – Велес – Салоніки.

Із метою визначення пріоритетних проектів подальшого розвитку Єврологістики до 2020 р. у червні 2004 року в Сантьяго-де-Компостела, Іспанія Європейська комісія прийняла рішення створити групу високого рівня (групу), з питань транс’європейських транспортних мереж. Результатом роботи якої стала доповідь «Транспортні мережі для

світу та розвитку. Продовження головних Транс'європейських транспортних осей в сусідні країни та регіони». Новими ідеями ЄС в сфері Єврологістики стали:

1) розширення транспортних зон від Атлантики до Чорного і Каспійського морів. Тобто Морські магістралі: зв'язують Балтійське, Баренцове, Атлантичний океан, Середземне, Чорне і Каспійське моря, а також прибережні держави в зонах морів і з розширенням через Суецький канал до Червоного моря;

2) створення Транс'європейських транспортних осей, що перетинають всю Європу, а саме: Північна вісь: для підключення північної частини ЄС з Норвегією на Півночі і з Білорусією та Росією за межами Сходу;

3) утворення мультимодальних сполучень транспортних коридорів з морськими шляхами через порти, а саме: центральна вісь: для з'єднання центру ЄС з Україною на Чорному морі і через зв'язки по внутрішніх водних шляхах на Каспійське море;

4) у Південно-Східній осі: зв'язати ЄС через Балкани і Туреччину на Кавказ і Каспійське моря, а також в Єгипет і Червоне море;

5) у Південно-Західній осі: для підключення південно-західної ЄС із Швейцарією та Марокко й за її межами, у тому числі лінії зв'язку, що з'єднує Марокко, Алжир і Туніс;

6) визначення найважливіших проектів розвитку транспортної інфраструктури Європи [4, 5].

Дані тенденції розвитку євро логістики сприяє виходу бізнесу країн учасниць на міжнародні ринки, що приводить до важливих змін у їх формі діяльності. При цьому створені глобальні логістичні системи виступають потужним засобом економії дефіцитних національних ресурсів: матеріальних, сировинних, енергетичних, фінансових, трудових. Забезпечують нові ефективні напрями трансформації для бізнес-структур. У сучасних умовах такі системи дозволяють знайти найбільш продуктивні форми організованих товарних ринків і матеріальних потоків та більш ефективніше забезпечують сукупний попит споживачів.

Зменшення обмежень у товарообміні між країнами ЄС, а також поступове зменшення торгових бар'єрів між країнами, об'єднаними для проведення змін в структурі і організації логістичних систем, логістичних ланцюгів, а також мереж поставок, дають змогу окреслити головні тенденції їх розвитку:

- централізація і географічна концентрація місць розподілу товарів;
- зростаюча інтеграція як результат розвитку логістичного управління;
- розвиток стратегічного спільного підходу і оптимальна чисельність постачальників;
- поліпшення рівня якості логістичного обслуговування клієнтів;
- зростання значення аутсорсингу;
- зростання частки транспорту, яка інтегрована в обслуговування потреб перевезень виробниками і дистрибуторами;
- застосування принципів щодо екологічного управління логістичними системами.

З огляду на це розглядати євро логістику необхідно не тільки як інструмент євроінтеграції, але і як важливий чинник сталого, тобто економічного, екологічно та соціального збалансованого розвитку економіки. Актуальність цих питань порівняно недавно визначають західні вчені, вони навіть запропонували термін "зелена логістика" ("Green Logistics") та впроваджують її принципи на рівні підприємства, регіону, країни, світу.

Для України формування і розвиток глобальних торговельних, транспортних та інформаційних логістичних систем має основне значення, адже дозволяє прискорити її

інтеграцію в європейський економічний та інформаційний простір, що, визначено пріоритетом її стратегічно-економічного розвитку на загальнодержавному рівні.

Однак, на сьогодні існує неефективне протікання регіональних потоків, яке пов'язане, перш за все, з нераціональним використанням наявного потенціалу регіонального розвитку. На високий знос основних засобів транспортних підприємств, відсутність комплексних регіональних логістичних центрів приводять до зростання витрат ресурсів та часу, пов'язаних із протіканням регіональних потоків від виробника до споживача [7-9].

Саме тому темпи і масштаби розбудови транспортної інфраструктури України не співставні з подібними процесами у країнах Азії та Сходу, а також найближчих сусідів України – Росії, і, навіть, Білорусі, які, подібно до ЄС, активно розбудовують свої транспортні мережі.

Внаслідок активної розбудови транспортної інфраструктури сусідніми державами зростає конкуренція щодо надання транспортних послуг та обслуговування основних трансконтинентальних і транснаціональних вантажопотоків (рис. 1).

Таке нераціональне використання наявного потенціалу логістичних систем різного рівня, потребує впровадження нових підходів до управління їх економікою на засадах єврологістики. Отже, виконання логістикою євро інтегруючої функції, яка охоплює усі аспекти оптимізації економічних потоків на мікро-, регіональному та міжрегіональному рівнях враховуючи еко складову, обумовлюватиме формування логістичних систем, що забезпечуватимуть сталий та конкурентоспроможний розвиток України та її Євро інтеграцію.

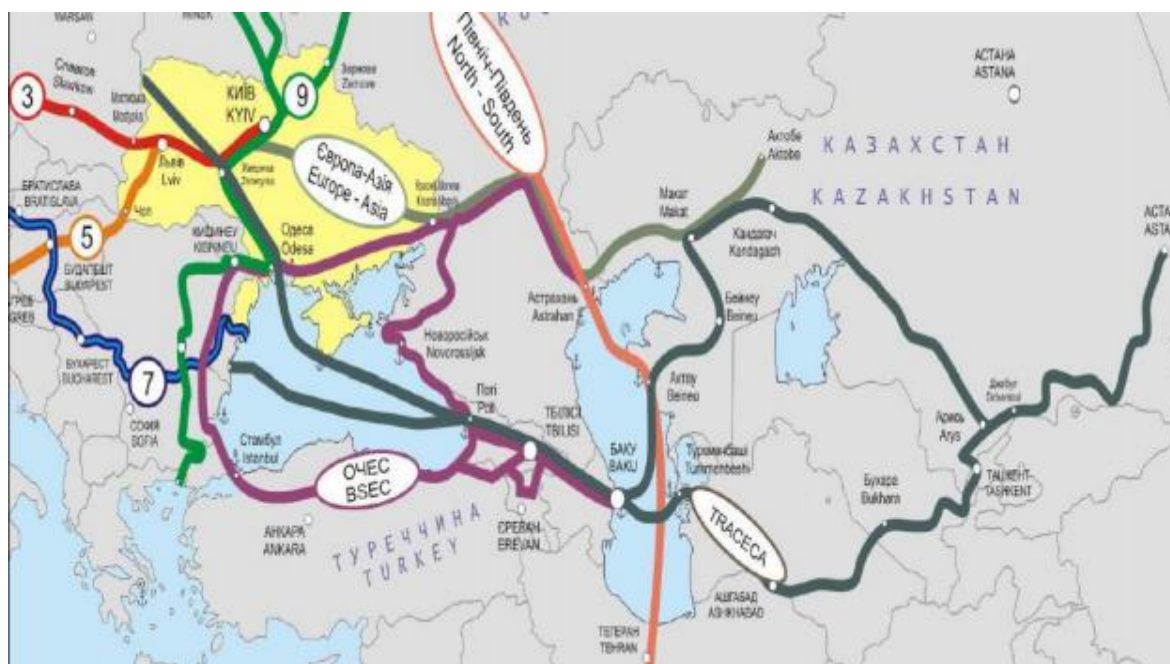


Рисунок 1. Ключові міжнародні транспортні коридори на території України

Figure 1. Key international transport corridors are on territory of Ukraine

Отже, слід вибудовувати національну систему зовнішньоекономічних зв'язків з урахуванням принципів єврологістики. Для цього вважаємо, що необхідно досліджувати та розвивати такі напрямки участі України у Європейській транспортно-логістичній інтеграції:

1) Пан'європейські транспортні коридори РЕС, адже 4 з цих 10 ПЕК – № 3, № 5, № 7, № 9 – проходять по території України (див. табл. 1). При цьому РЕС № 9 визнано ЄС одним з найважливіших, до того ж Туреччина виявляє бажання подовжити ПЕК № 9 від Одеси до Стамбулу (морська ділянка), що Україна безумовно підтримує;

2) Трансконтинентальні транспортні коридори ТСТ: Євро-Азійський транспортний коридор (TRACEKA), “Балтика-Чорне море”, “Європа-Азія” та Чорноморське транспортне кільце (ЧТК);

3) Пан'європейські транспортні зони (РЕТrA) загалом включає чотири проекти: Чорноморської, Середземноморської, Адріатично-Іонічної та Баренцевої євроарктичної зон. При цьому Чорноморській транспортній зоні (або Black Sea РЕТrA), в якій знаходиться Україна, відводиться особлива роль в системі Єврологістики, як важливій зв'язуючій ланці;

4) Міжнародні логістичні термінали (або центри) ІЛТ. Вважаємо, що особливої уваги вимагають ті пункти, де спостерігаються найпотужніші вантажопотоки, які входять/виходять з території України або концентруються всередині країни. В цих пунктах слід вже зараз споруджувати потужні сучасні міжнародні логістичні хаби (МЛЦ) [7, 8]. Це, насамперед: прикордонні, внутрішні, водні.

Отже, підсумовуючи вище наведену інформацію можна запропонувати наступну „формулу” участі України в Європейській транспортно-логістичній інтеграції = РЕС + ТСТС + Black Sea РЕТrA + ІЛТ [1, 2].

Вважаємо, що саме такий підхід до управління процесами єврологістики активізує національну систему зовнішньоекономічних зв'язків, що сприятиме новим напрямкам трансформації національних бізнес-структур, а саме:

- вихід вітчизняних виробників на світові ринки, активне їх залучення до глобальних ланцюгів поставок;
- зменшення логістичних витрат за рахунок ефективного співробітництва (партнерства) з логістичними операторами;
- застосування сучасних цифрових (інформаційних) технологій, що сприятиме гарантії надійності доставки товарів, збереженню вантажів і прозорості усіх бізнес-процесів;
- становлення ефективної логістичної системи – чинник глобального успіху, за рахунок оптимізації тотальних витрат, якості та рівня сервісу;
- створення мережі виробничих та логістичних кластерів;
- інтегрованість та економічна відстань – взаємодія усіх бізнес партнерів та оптимізація усіх транспортних і трансакційних витрат (зокрема спрямованих на подолання фізичної відстані).

Висновки. Вважаємо, що Україна в силу свого надзвичайно унікального вигідного транзитного положення та розвинутої транспортно-логістичної інфраструктури повинна зайняти чільне місце в єдиній Європейській транспортно-логістичній системі. Використання наявного потенціалу, розбудова мережі логістичних центрів, міжнародних транспортних коридорів допоможе нашій країні інтегруватись з транспортно-логістичними системами Азії та інших континентів і частин світу, що нині формуються.

Conclusions. We believe that Ukraine, due to its extremely unique advantageous transit situation and developed transport and logistics infrastructure, should take a prominent place in the single European transport and logistics system. The use of existing capacities, the development of a network of logistics centers, international transport corridors will help our country to integrate with the transport and logistics systems of Asia and other continents and parts of the world currently being formed.

Використана література

1. Новикова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. – К. : НДІПМБ, 2003. – 494 с.
2. Олійник Я. Б. Міжнародна логістика / Я. Б. Олійник, І. Г. Смирнов: Навч. пос. – К.: Обрії, 2011. – 544 с.
3. Смирнов І. Г. Єврологістика як напрям євроінтеграційної стратегії України // Актуальні проблеми міжнародних відносин. Вип. 66. Ч. II. – К.: КІМВ КНУ ім. Тараса Шевченка, 2007. – С. 84 – 93.
4. Смирнов І. Г. ЕС: без логістики не в'їхати // Logistics. – 2007. – № 6. – С. 28 – 30.
5. Олійник Я. Б., Смирнов І. Г., Шум І. В. Єврологістика та Україна: площини взаємодії в XXI ст. // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2007. – № 6 (35). – С. 6 – 12.
6. Смирнов І. Г. Україна в системі єврологістики: новітні напрями інтеграції // Logistics. – 2008. – № 1. – С. 8 – 12.
7. Струтинська І. В. Детермінанти інноваційного розвитку автомобілебудівної галузі та логістичної інфраструктури в Україні / І. В. Струтинська // Монографія. – Тернопіль: Астон, 2012.
8. Струтинська І. В. Становлення та розвиток логістичних центрів як чинник економічної стабілізації підприємств автомобілебудівної галузі: дис. кандидата економічних наук. 08.00.04 / Струтинська Ірина Володимирівна. – Тернопіль, 2011. – 263 с.
9. Україна втрачає потенціал логістичного центру Європи // Україна й світова організація торгівлі – 25.11.2010. [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://wto.in.ua/?lang=ua&get=34&id=1918>.

References

1. Novykova A.M. Ukrayina v systemi mizhnarodnykh transportnykh korydoriv. K.: NDIPMB, 2003. – 494 s.
2. Oliynyk Y.B. Mizhnarodna lohistyka / Y.B. Oliynyk, I.H. Smyrnov: Navch.pos. K.: Obriyi, 2011. – 544 s.
3. Smyrnov I.H. Yevrolohistyka yak napryam yevrointehratsiynoyi stratehiyi Ukrayiny // Aktual'ni problemy mizhnarodnykh vidnosyn. Vyp. 66. Ch. II.-K.: KIMV KNU im. Tarasa Shevchenka, 2007. S. 84 – 93.
4. Smyrnov Y.H. ES: bez lohystyky ne v'ekhat' // Logistics. 2007. #6. S. 28 – 30.
5. Oliynyk Ya. B., Smyrnov I.H., Shum I.V. Yevrolohistyka ta Ukrayina: ploschyny vzayemodiyi v KhKhI st. // Zovnishnya torhivlya: pravo ta ekonomika. 2007. #6 (35). S. 6 – 12.
6. Smyrnov Y.H. Ukrayna v systeme evrolohystyky: noveyshye napravlenyya yntehratsyy // Logistics. 2008. #1. S. 8 – 12.
7. Strutyns'ka I.V. Determinanty innovatsiynoho rozvytku avtomobilebudivnoyi haluzi ta lohistrychnoyi infrastruktury v Ukrayini / I.V. Strutyns'ka // Monohrafiya. Ternopil': Aston, 2012.
8. Strutyns'ka I.V. Stanovlennya ta rozvytok lohistrychnykh tsentriv yak chynnyk ekonomichnoyi stabilizatsiyi pidpryyemstv avtomobilebudivnoyi haluzi: dys. kandydata ekonomichnykh nauk. 08.00.04 / Strutyns'ka Iryna Volodymyrivna. Ternopil', 2011. 263 s.
9. Ukrayina vtrachaye potentsial lohistrychnoho tsentru Yevropy // Ukrayina ysvitova orhanizatsiya torhivli – 25.11.2010. [Elektronnyy resurs]. Rezhym dostupu : <http://wto.in.ua/?lang=ua&get=34&id=1918>.

Отримано 01.04.2018