

## **РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СПІВТОВАРИСТВА**

Процес глобалізації, що охопив світову економіку в останні кілька десятиліть, все сильніше втягує господарство України в загальні тенденції світового соціально-економічного розвитку, а це, безумовно, призводить до розширення вітчизняних ринків збуту, застосування новітніх технологій та інновацій, зростання товарообмінних операцій між країнами. Як наслідок, постає потреба у високорозвиненій транспортній системі при інтеграції у європейську та світову економіку. У зв'язку із цим, транспортна система держави стає локомотивом ефективного входження України у європейське співтовариство.

Транспортна галузь охоплює не тільки доставку вантажів всередині країни, а й експортно-імпортні і транзитні вантажопотоки, які, як правило, здійснюються кількома видами (інтермодальні та мультимодальні перевезення) транспорту. Вимоги вантажовідправників та вантажоодержувачів до якості сервісу транспортних компаній постійно зростають. Саме тому зростає необхідність застосування сучасних методів логістики.

Відомо, що у кінцеву ціну товару входить вартість різноманітних послуг логістичних (які складають понад 15–20% цієї вартості) посередників, що займаються доведенням готової продукції від виробника до споживача. Застосування логістики на макрорівні, на думку експертів, дозволяє знизити рівень запасів на 30–50% і скоротити час руху продукції на 25–45%. Так, у розвинених країнах створення логістичних систем дозволило знизити загальні логістичні витрати на 12–35%, у тому числі зниження витрат на перевезення, сягнуло 20% [2].

Європейське Економічне Співтовариство будує свою концепцію розвитку транспортно-логістичної інфраструктури на інтермодальному підході, суть якого не в прямій конкуренції, а у взаємодії видів транспорту. Основними напрямками розвитку транспорту Європи вважаються:

- ◆ об'єднання національних транспортних мереж в єдину європейську структуру (програма TENs);
- ◆ інтеграція видів транспорту з метою формування інтегрованих систем, взаємодіючих видів транспорту на одному маршруті;
- ◆ вдосконалення і розвиток інтермодальних перевезень;

- ◆ розвиток високошвидкісних пасажирських і вантажних перевезень;
- ◆ перерозподіл доходів у рамках єдиного транспортного ринку;
- ◆ пріоритетний розвиток економічних та екологічно чистих транспортних засобів;
- ◆ забезпечення високого рівня безпеки та неухильне зниження ймовірності катастроф;
- ◆ висока професійна підготовка транспортних операторів та їх соціальний захист [3].

Відповідно, у Європі широко застосовуються п'ять категорій логістичних операторів 1PL – 5PL (Party Logistics). Тому, структуру європейського логістичного ринку послуг можна зобразити у вигляді 5-рівневої піраміди, в основі якої зосереджена найчисленніша група фірм – операторів, що надають послуги рівня 1PL (First Party Logistics). Вони спеціалізуються на окремих напрямках логістичного бізнесу – перевезенні, зберіганні та митному оформленні вантажів. Специфіка моделі сегменту 1PL полягає в тому, що діяльність цих компаній заснована на експлуатації власних матеріальних активів, а розвитку управлінських функцій приділяється значно менша увага. Тому з усіх можливих схем роботи на логістичному ринку 1PL – найбільш вартісна, оскільки вимагає постійних витрат на закупівлю нових вантажівок, вагонів, суден, будівництво складів тощо.

Наступну позицію займають транспортно-експедиторські компанії, які спеціалізуються на наданні 2PL-послуг (Second Party Logistics). Дана модель логістичного бізнесу задовольняє потреби вибагливіших клієнтів, які більше зацікавлені в тому, щоб отримувати різні види логістичних послуг від одного провайдера: доставку вантажів «від дверей до дверей», «точно в термін» та широкий спектр послуг безпосередньо на терміналі. Такий підхід відповідає міжнародній практиці, оскільки західні компанії прагнуть скорочувати кількість провайдерів, що спрощує процедуру контролю руху товару та знижує витрати кожної ланки логістичного ланцюга. Відповідно, учасники сегмента 2PL розширюють асортимент послуг і перекваліфікуються на мультимодальних операторів [2].

Сегмент ринку 3PL – це мережа транспортно-експедиторських та кур'єрських компаній, що вимагає суттєвого збільшення інвестиційного потенціалу для оренди і переоснащення складів, придбання автотранспорту тощо. 3PL-оператору доводиться розвивати логістичні активи, виходячи із запитів конкретного клієнта, наприклад, створення мережі дистрибуційних центрів з метою надання відповідних послуг замовнику. Разом з тим, управління комплексними проектами вимагає вміння одночасно оперувати як власними активами, так і активами підрядників, тобто, об'єднувати в одну систему велику кількість

різноманітних транспортних і складських об'єктів. Окрім того, логіст повинен віртуозно керувати складськими приміщеннями, які є основною ланкою будь-якого комплексного проекту.

Характерною особливістю 4PL-операторів є те, що вони не тільки організовують і керують всім ланцюгом вантажопотоку клієнта, але й надають консультаційні послуги з оптимізації виробничого процесу замовника. Тому їх частіше називають 4PL-консультантами, до них належать відомі європейські фірми-провайдери, такі як: CPCS, SCMO, BMT, Morpheus, Deloitte, Cargemini, and Accenture.

У світовій логістиці існує рівень 5PL (Fifth Party Logistics), або Е-логістика. 5PL – це управління всіма складовими єдиного ланцюга постачання вантажів за допомогою електронних засобів інформації [2], але зазвичай це «вищий пілотаж» навіть для західних провайдерів.

Значна кількість проектів у галузі транспортно-логістичної інфраструктури одержує фінансову підтримку ЄС через бюджет програми TENs (єдиної трансєвропейської мережі). Кошти у бюджет даної програми надходять з Європейського фонду регіонального розвитку, Фонду Згуртування, Європейського Інвестиційного банку, Світового банку, а також за сприяння державно-приватної співпраці.

На організацію економічного простору ЄС суттєво вплинуло його безпрецедентне розширення на Схід, що відбулося ще у 2004 р. Це посилює неоднорідність економічного простору, одночасно, відкриваючи Євросоюзу нові можливості, пов'язані з потужним територіальним та людським потенціалом країн, що приєдналися. Окрім кваліфікованої дешевої робочої сили ЄС отримав додаткові площі для розташування розподільчих центрів, та надання широкого спектру логістичних послуг. У результаті було створено велику кількість нових логістичних центрів. У Центральній і Східній Європі більшість розподільчих і складських приміщень застаріли для здійснення операцій прийому, зберігання, розміщення, перевантаження і розподілу вантажопотоків. Нові забудовники модернізували старі складські приміщення, та реконструювали логістичну систему [3].

У результаті, значна частина коштів з бюджету Європейських Фондів була спрямована в країни Центральної і Східної Європи. Протягом 2006–2010 рр. розмір інвестицій досяг 20,7 млрд. євро, а за період 2011–2015 рр. планується інвестувати 4,5 млрд. євро (табл. 1) [1].

*Таблиця 1*

**Обсяг інвестицій в інфраструктурні проекти TENs мережі для країн Центральної і Східної Європи [1]**

<u>Країна</u>	<u>2000/01</u>	<u>2002/03</u>	<u>2004/05</u>	<u>2006/10</u>	<u>2011/15</u>	<u>Загалом, млн. євро</u>
Болгарія	263,5	291,1	264,3	312,5	261,5	1392,9
Чехія	1467,6	2650,2	2936,1	4125,1	1537,5	12716,6
Естонія	106,2	169,3	177,5	195,9	0	649
Угорщина	823,3	1563,2	1365,6	2016,2	469,9	6238,2
Литва	39,1	37,6	68,0	149,2	37,1	331
Латвія	117,7	234,3	379,9	642,2	441,9	1816
Польща	833,8	1463,3	4365,7	9503,1	39,8	16205,7
Румунія	155,3	135,4	173,9	195,8	192,6	853
Словаччина	18,5	885,6	1312,3	2459,2	1313,0	5988,7
Словенія	572,2	680,2	717,1	846,2	174,4	2990,2
<b>Разом</b>	4397,2	6646,9	4458,6	1404,1	3154,7	

Показники табл. 1 свідчать, що рівень інвестицій у транспортно-логістичну інфраструктуру знизився до 1 % від обсягу ВВП. Фінансові надходження ЄС на період з 2007 по 2013 роки також зменшились. Незважаючи на це, розроблено нову програму JASPERS, яка є Спільною ініціативою Європейської Комісії, Європейського інвестиційного банку, Європейського банку реконструкції та розвитку для підтримки ключових інфраструктурних об'єктів у нових країнах-учасницях на шляху приєднання їх до європейської спільноти [1].

У зв'язку із цим, для успішної інтеграції транспортно-логістичного комплексу України в європейський простір, необхідна добре підготовлена і ефективна інформаційно-телекомунікаційна система, що об'єднає логістичні центри транспортних вузлів, здатних трансформувати різні інформаційні потоки в локальних, корпоративних, територіальних і глобальних (Internet) обчислювальних мережах на базі нових інформаційних технологій.

Отже, необхідно створити систему управління транспортними підприємствами, що своєчасно реагують на зміни як внутрішнього, так і зовнішнього середовища, тим самим забезпечивши єдність як внутрішньої логістики кожного учасника перевезення, так і зовнішньої – при їх партнерській взаємодії в складі транспортно-логістичного комплексу.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Irena Asakaite and Berk Celik Mapping of Logistics Infrastructure of Central and Eastern Europe for Automotive Industry [Електронний ресурс] // Graduate Business School // Master Thesis No. 2006:72.
2. Зайцев Е.Н. Разработка методологии синтеза комплексной системы управления смешанными перевозками с целью повышения эффективности транспортно-логистических систем при неопределенности факторов их взаимодействия. – СПб., 2006. – 356 с.
3. Рибчук А.В. Глобальна виробнича інфраструктура світового господарства: теорія практика: Монографія / А.В. Рибчук. – Дрогобич: Вимір, 2009. – 436 с.