

УДК 65.012.34:332.135(4)

**Ткач О.В.***доктор економічних наук,  
професор кафедри менеджменту і маркетингу  
Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника***Волощук І.А.***аспірант,  
викладач кафедри менеджменту і маркетингу  
Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника*

## **ФОРМУВАННЯ ЄДИНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ: ВАЖЛИВА СКЛАДОВА ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ**

У статті розглядається поняття єврологістики та її роль у транспортно-логістичній системі. Визначено напрями розбудови Пан'європейської транспортно-логістичної інтеграції враховуючи Україну як важливу європейську державу, розкрито суть концепцій єврологістики. А також аналізується сучасний стан розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні, напрями інтеграції в європейські та світові господарські структури.

**Ключові слова:** єврологістика, Європейська конференція міністрів транспорту (ЄКМТ), концепція європейських транспортних осей, концепція європейських інтермодальних транспортних мостів, пан'європейські транспортні коридори, пан'європейські транспортні зони.

### **Ткач О.В., Волощук І.А. ФОРМИРОВАНИЕ ЕДИНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ: ВАЖНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЕВРОИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ**

В статье рассматривается понятие еврологистики и ее роль в транспортно-логистической системе. Определены направления развития Пан'европейской транспортно-логистической интеграции, включая Украину, как важное европейское государство, раскрыта суть концепций еврологистики. А также анализируется современное состояние развития транспортно-логистической инфраструктуры в Украине, направления интеграции в европейские и мировые хозяйственные структуры.

**Ключевые слова:** еврологистика, Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ), концепция европейских транспортных осей, концепция европейских интермодальных транспортных мостов, пан'европейские транспортные коридоры, пан'европейские транспортные зоны.

### **Tkach O.V., Voloshchuk I.A. FORMING OF SINGLE LOGISTIC SYSTEM: CONSTITUENT OF EUROINTEGRATION PROCESSES IS IMPORTANT**

In the article the concept eurologistics and its role in the transport and logistics system. The directions of development of pan-European transport and logistics integration considering Ukraine as a major European power, essence eurologistic concepts and also analyzes the current state of development of transport and logistics infrastructure in Ukraine, lines of integration into European and world economic structure.

**Keywords:** eurologistic, European Conference of Ministers of Transport (ECMT), the concept of European transport axes concept of European intermodal transport bridges, pan-European transport corridors, pan-European transport area.

**Постановка проблеми.** Єврологістика є однією з важливих складових та підстав процесів євроінтеграції, тобто створення єдиної сучасної транспортно-логістичної інфраструктури країн-учасників Європейського Союзу. З недавнім розширенням Євросоюзу це завдання отримало новий значно ширший географічний формат. З іншого боку, транспортно-логістичні проекти Євросоюзу підійшли безпосередньо до українського кордону, у багатьох із них Україна вже нині бере активну участь. Саме цей аспект визначає актуальність даного наукового дослідження.

**Аналіз основних досліджень і публікацій.** Наукові джерела та публікації з цього напрямку поки що нечисленні. Згадки про нього можна знайти в працях А.В. Новікової, Є.В. Крикавського, В.І. Сергєєва, І.В. Шума, І.Г. Смирнова, О.О. Бакаєвої та ін.

**Постановка завдання.** Мета цього розділу полягає в розкритті сутності Європейської транспортно-логістичної інтеграції (єврологістики) та Європейської конференції міністрів транспорту як головного фактора розвитку цих процесів, а також у з'ясуванні шляхів інтеграції України в європейську та світову транспортно-логістичні системи, враховуючи стратегічний курс держави на інтеграцію в єв्रोструктуру.

**Виклад основного матеріалу.** Особливо значних успіхів у координації 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, 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 інтеграції формувалася поступово [1].

Логістика набуває виключно важливого значення в сучасних умовах глобалізації світового господарства. Недарма представники ХІІ Світового конгресу з логістики (Гельсінкі, 1997) обрали своїм гаслом вислів «Логістика з'єднує людей, країни, ринки та материки». Транспортно-логістичні операції з доставки товарів завжди відігравали дуже велику роль у міжнародних господарських зв'язках, але в зв'язку з обмеженістю в розвитку засобів транспорту і зв'язку просторові масштаби таких основних операцій були невеликими (тобто локальними) й іноді виходили на трансконтинентальний або міжконтинентальний рівень (хоча відомі такі трансконтинентальні торговельно-транспортні маршрути як «Шлях з варяг у греки», «Бурштиновий шлях», «Великий шовковий шлях» та ін. До речі, перший і третій з них перехрещувались на території України, утворюючи так

званий «Великий транспортний хрест», що нині перебуває на етапі відродження). Становище змінилося з розвитком залізниць і засобів зв'язку (телефон, телеграф, радіо) у кінці XIX – на початку XX ст., коли діяльність, пов'язану з міжнародною доставкою товарів, можна було здійснювати на регулярній та контрольованій підставі. Поєднання цих науково-технічних досягнень у галузях транспорту і зв'язку із застосуванням високопродуктивного устаткування в промисловості призвело до першої «революції» у ланцюгах постачання, коли така діяльність набула масового, регулярного характеру на трансконтинентальному і міжконтинентальному рівнях. Друга «революція» у ланцюгах постачання, відбулася в останній третині XX ст., вона сприяла виникненню логістики, яка у XXI ст. набула глобального значення. Отже, вивчати міжнародні, глобальні аспекти логістики – важливе завдання в сучасних умовах економічної глобалізації.

Під терміном «еврологістика» розуміється стратегія і тактика створення і управління великими системами з стійкими структурами матеріальних і інформаційних потоків, що функціонують на основі інтегрованих інтересів європейських країн – розподілу праці, партнерства і кооперування, закономірностей ринкової економіки.

У глобальних єврологістичних ланцюгах зростає віддача від вкладеного капіталу за рахунок більш низьких тарифів логістичних посередників, кращих фінансових умов. Створенню єврологістичних каналів сприяють великі міжнародні транспортно-експедиторські фірми, страхові компанії, що використовують глобальні транспортні мережі.

Перспективним напрямом співробітництва в рамках розвитку євро логістики є залучення додаткових обсягів транзитних вантажопотоків через митну територію України. У межах пункту перетину кордону на території України доцільно зосереджувати термінали, склади, перевантажувальні комплекси та іншу транспортну інфраструктуру, яка необхідна для комплексної обробки під митним контролем значних обсягів експортно-імпорتنних і транзитних вантажів.

Світовий ринок логістичних послуг, нині характерні не тільки великі обсяги вального світового продукту та динаміка, але й просторова структура, в якій перевага належить країнам Західної Європи, Північної Америки, Азійсько-Тихо-океанського регіону (Японії). Особливо значних успіхів у координації транспортно-логістичної стратегії досягли країни ЄС [7]. Ця стратегія отримала назву єврологістика, її розглядають як інфраструктурну основу та важливу складову процесу євроінтеграції. Основні концептуальні базиси єврологістики наведено в табл. 1.

Із розширенням ЄС 1 травня 2004 р. та 1 січня 2007 р. фактично закінчилася геополітична дія рішень Пан'європейських транспортних конференцій, на яких визначили завдання з розвитку транспортних зв'язків ЄС із країнами-кандидатами на вступ і країнами-сусідами. До 2020 р. передбачаються збільшення обсягу внутрішньорегіонального вантажообігу більше ніж на 100%.

Щоб визначити пріоритетні проекти подальшого розвитку пан'європейської транспортно-логістичної системи до 2020 р. і вдосконалити сполучення між ЄС і сусідніми країнами з огляду на пропозиції країн-членів і країн-кандидатів на вступ, у 2004 р. створили групу високого рівня з питань транс'європейських транспортних мереж у складі представників 27 країн – членів ЄС, 28 країн-сусідів і низки банків [5, с.38]. Головна мета групи – встановлення обмеже-

ної кількості пріоритетних проектів, розміщених на основних коридорах, за якими здійснюватимуть великі обсяги перевезень між країнами розширеного ЄС і сприятимуть посиленню зв'язків ЄС із сусідніми країнами, розвитку міжнародного туризму та міжнародної торгівлі, враховуватимуть екологічні потреби. Результатом роботи групи з жовтня 2004 р. до листопада 2005-го стала доповідь «Транспортні мережі для світу та розвитку. Продовження головних транс'європейських транспортних осей у сусідні країни та регіони». Сформувався нові ідеї ЄС у сфері Єврологістики:

- 1) розширення транспортних зон від Атлантики до Чорного і Каспійського морів;
- 2) створення Транс'європейських транспортних осей, що перетинають всю Європу;
- 3) утворення мультимодальних сполучень транспортних коридорів з морськими шляхами через порти;
- 4) визначення найважливіших проектів розвитку транспортної інфраструктури Європи.

Пріоритетні проекти сприяють розвитку міжнародних перевезень пасажирів та вантажів на основних транс'європейських осях, що характеризуються найбільшими транспортними та туристичними потоками. Їх реалізація має узгоджуватися з принципами інтермодальності та дасть змогу значно економити час шляхом зменшення перевантаження автодоріг і поліпшення функціонування залізниць. За оцінками експертів, реалізуючи такі проекти, можна буде зменшити викиди вуглекислого газу, зумовлені транспортними потоками, на 17 млн т на рік; збільшити ВВП на 0,23% і забезпечити майже 1 млн робочих місць; стимулювати міжнародний туризм та міжнародну торгівлю. Групою високого рівня затверджено 6000 км. транспортно-логістичної мережі як транснаціональних сполучень і в 2005 р. визначено маршрути головних міжнародних транспортних осей. Це мультимодальні маршрути міждержавного значення, що є продовженням головних осей ТЕН до сусідніх країн чи регіонів і враховують напрями існуючих Міжнародних транспортних коридорів (МТК).

Зокрема, концепція європейських транспортних осей (1983 р.) передбачала створення осей швидкісних залізниць та осей внутрішніх водних шляхів. Перші включали 23 тис. км залізничних шляхів, з яких 10 тис км становили нові лінії для поїздів зі швидкістю руху до 250 км/год, а 13 тис. км – для нових вантажних поїздів зі швидкістю руху до 200 км/год. Нині швидкісні залізничні перевезення широко практикуються в «старих» країнах – членах ЄС, а в найближчому майбутньому планується їх здійснити і в нових країнах ЄС – Центральної Європи та Балтії. Найбільш відомою магістраллю швидкісних поїздів в ЄС є лінія «РВКАЛ-НСТ» (High Speed Train), що з'єднує міста Париж – Брюссель – Кьольн – Амстердам – Лондон. Осі внутрішніх водних шляхів (або Trans European Inland Waterway Network, TEIWN) мають велике значення в ЄС, оскільки перевезення ними є дешевшими, безпечними, не забруднюють навколишнє середовище. Ці осі базуються в основному на каналах і ріках Бельгії, Німеччини, Франції, Голландії, Люксембургу. Програма модернізації передбачала розширення та поглиблення водних шляхів, оснащення їх новими шлюзами та греблями, модернізацію річкових портів та перетворення їх у транспортно-логістичні центри інтермодальних перевезень.

Концепцію європейських інтермодальних транспортних мостів (1991) реалізували в схемі дев'яти європейських транспортних коридорів, до яких

на Критській конференції (1994) був доданий десяти коридор, а також прийнята концепція Пан'європейських транспортних зон (Pan European Transport Areas, PETrA), до яких віднесені Чорноморська, Середземноморська, Адріатично-Іонічна, Баренцова євроарктична. Концепція інтегральної транспортно-логістичної системи всієї Європи (Wider Europe) відображена в програмному документі ЄС з розвитку транспортно-логістичної інфраструктури – Білій книзі з європейської транспортної політики (грудень 2001 р.).

Як видно з табл. 1, у розробці Європейської транспортно-логістичної стратегії активну участь бра-

ла Європейська конференція міністрів транспорту (ЄКМТ), під егідою якої відбувалися I, II та III Загальноєвропейські конференції з транспорту.

ЄКМТ – міжурядова організація з розвитку транспорту в Європі, заснована в 1953 р. у Брюсселі. Метою її створення була співпраця державних органів європейських країн, що відповідають за транспорт (переважно внутрішньоконтинентальний), зокрема, у сфері формування європейської транспортної системи міжнародного значення. Нині до складу Ради конференції входять міністри транспорту 43 країн Європи, які мають повне членство (у тому числі Україна), шість країн – асоційованих членів (Ав-

Таблиця 1

## Концептуальний базис єврологістики

№ з/п	Назва концепції	Документальне вираження (впровадження)	Дата прийняття документа
1	Концепція європейських транспортних осей	Декларація комітету міністрів транспорту Європейської спільноти	1983 р.
2	Концепція європейських інтермодальних транспортних мостів	Декларація I Загальноєвропейської конференції з транспорту, м. Прага (Чехія)	1991 р.
3	Концепція Пан'європейських (Критських) транспортних коридорів	Декларація II Загальноєвропейської конференції з транспорту, острів Крит (Греція)	1994 р.
4	Концепція Пан'європейських транспортних зон	Декларація III Загальноєвропейської конференції з транспорту, м. Гельсінкі (Фінляндія)	1997 р.
5	Концепція транспортно-логістичної системи «Wider Europe» («Ширша Європа»)	Біла книга ЄС – Європейська транспортна політика до 2010 р.: час вирішувати	2001 р.

Таблиця 2

## Регіональна структура Пан'європейської транспортно-логістичної системи

Програма	Коротка характеристика
<b>TEN</b> ( <i>Trans European Network</i> ) – Транс'європейська транспортна мережа на території ЄС та ЄАВТ	Програма TEN була прийнята в 1991р. та складається з 5 складових частин: а) створення мережі швидкісних залізничних магістралей; б) створення єдиної європейської мережі швидкісних автомагістралей EUROVIA; в) програма розвитку комбінованого транспорту до 2010 року РАСТ (передбачає виконання 65 проектів на 22 транспортних маршрутах, 17 з яких стосується старих членів ЄС, решта – Швейцарії, Норвегії, Польщі, Чехії, Словенії: ці маршрути (залізничні, авто, водні) пронизують усю Європу, наприклад, Скандинавія – Бельгія – Австрія – Словенія; Велика Британія – Бельгія – Німеччина – Італія та інші); г) спорудження 38 «європлатформ», тобто сучасних потужних логістичних центрів, здатних швидко переробити тисячі тон різноманітних вантажів (у тому числі в Неаполі, Ліворно, Турині – в Італії; Марселі, Бордо, Страсбурзі – у Франції; Гамбурзі, Бремені – в Німеччині; Манчестері, Глазго – у Великій Британії; Барселоні, Мадриді, Севільї, Бургосі – в Іспанії та ін.); д) реалізацію регіональних проектів LOCEU та TEDIM [2].
<b>TINA</b> ( <i>Transport Infrastructure Needs Assessment</i> ) – оцінка потреб розвитку транспортної інфраструктури країн-кандидатів на вступ до ЄС першої черги (нині – нових членів ЄС)	Програма TINA прийнята в 1995 році і передбачає, по-перше, участь країн-учасниць у спорудженні Пан'європейських (Критських) транспортних коридорів; по-друге, створення мережі євротерміналів (за типом «європлатформ») у цих країнах. Так, євротермінали нині активно будуються в Польщі (біля Варшави, Катовіце, Вроцлава тощо), у Чехії (де вони називаються «відкриті логістичні центри») і створюються біля Праги, Брно, Градец-Кралове, Пардубіце, Злину, Ліберця; у Литві – (євротермінал – в Каунасі, логістичний центр – в Клайпеді тощо).
<b>TIRS</b> ( <i>Transport Infrastructure Research Study in South-East Europe</i> ) – вивчення потреб розвитку транспортної інфраструктури в країнах Південно-Східної Європи (тобто нинішніх кандидатів на вступ до ЄС у 2007 році);	Програма TIRS (рік прийняття 1999) орієнтована на розвиток транспортно-логістичної інфраструктури країн Південно-Східної Європи – кандидатів на вступ до ЄСу в 2007 році (Болгарії, Румунії, Хорватії, Македонії, можливо Туреччини). За цією програмою також передбачається розвиток відповідних Пан'європейських коридорів та спорудження євротерміналів (біля Софії, Варни, Бухареста, Констанци, Загребя, Рієки тощо).
<b>PEC</b> ( <i>Pan European Corridor</i> ) – 10 Пан'європейських транспортних коридорів;	Згідно програми PEC (ПЕК) визначено 10 «критських коридорів», а також трансконтинентальні транспортні коридори – Євро-Азійський транспортний коридор (TRACEKA), «Балтика-Чорне море», «Європа-Азія» та Чорноморське транспортне кільце (ЧТК).
<b>PETrA</b> ( <i>Pan European Transport Area</i> ) – 4 Пан'європейські транспортні зони.	Програма створення Пан'європейських транспортних зон (PETrA) включила чотири проекти: Чорноморської, Середземноморської, Адріатично-Іонічної та Баренцевої євроарктичної зон. При цьому Чорноморській транспортній зоні (або <i>Black Sea PETrA</i> ), у якій знаходиться Україна, відводиться особлива роль у системі Єврологістики, як важливий зв'язуючий ланці: по-перше, між самими чорноморськими країнами (через ЧТК); по-друге, через ЄС та країнами Східної Європи (через систему ПЕК); по-третє, між країнами Середземномор'я та Кавказу (через ТКТК «TRACECA»); по-четверте, між Європою та Азією (через ТКТК «Європа-Азія» та «TRACECA»).

стралія, Нова Зеландія, Канада, Республіка Корея, США, Японія) та одна країна-спостерігач (Марокко). На сьогодні ЄКМТ має два головних завдання:

1) сприяти створенню інтегрованої транспортної системи всієї Європи, яка буде економічно та технічно ефективною, з найвищими показниками безпеки й екологічних стандартів, а також враховуватиме соціальні критерії;

2) сприяти формуванню політичних і транспортних «мостів» між ЄС та іншими країнами Європи.

Концепція Єврологістики була розповсюджена на усю Європу та визначені її регіональні складники.

У проєктах єврологістики, як і в діяльності ЄКМТ, важливе місце належить Україні, що пов'язано з її надзвичайно вигідним транзитним положенням. Про це свідчить найвищий серед країн Європи транзитний рейтинг (3,75 балів – розрахунки британського інституту Rendell). Визначають такі напрями участі України в Європейській транспортно-логістичній інтеграції:

1) пан'європейські транспортні коридори ПЕК (англ. – PBC);

2) трансконтинентальні транспортні коридори (ТКТК) (англ. – TCTC);

3) пан'європейські транспортні зони;

4) міжнародні логістичні термінали (або центри) (МЛТ) (англ. – ILT).

На інтеграцію України в Європейську транспортно-логістичну систему, визначену як стратегічний напрям розвитку держави, орієнтують такі державні документи: «Програма створення і функціонування національної мережі МТК в Україні» (1998), «Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2001-2010 роках» (2001), «Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період і до 2020 року» (2001), а також «Програма формування мережі логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України», що нині розробляється. Згідно цих документів визначена мета створення мережі ПЕК та ТКТК, яка передбачає розроблення територіальної схеми ПЕК та ТКТК в Україні та пропозиції щодо створення 45 логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України [4, с. 37].

У результаті галузеве Міністерство в співробітництві з представниками ЄС розробило документ – Транспортну стратегію України на період до 2020 року, яка була затверджена на засіданні КМУ 20 жовтня 2010 року [8].

Транспорт, як інфраструктурна галузь, має розвиватися випереджальними темпами з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі в міжнародному поділі праці.

Мета Транспортної стратегії полягає у визначенні ключових проблем, цілей, принципів та пріоритетів розвитку транспортної системи України з точки зору загальнонаціональних потреб та інтересів на період до 2020 року. Вона пропонує політико-економічні, організаційні та правові заходи.

Транспортний сектор відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення [3].

Україна володіє розвинутою інфраструктурою залізничного та водного транспорту. За довжиною мережі залізниць Україна посідає друге місце в Європі (21,7 тис. кілометрів залізниць), у Чорноморському, Азовському та Дунайському басейнах розташовано 18 морських торговельних портів; довжина внутріш-

ніх водних шляхів на найбільших європейських річках Дунай та Дніпро – 2,2 тис. кілометрів.

Вигідне географічне положення України обумовлює проходження Пан'європейських транспортних коридорів № 3, 5, 7, 9; коридорів Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10 та транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА).

Сьогодні транспортний сектор економіки України в цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення в перевезеннях. Рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів та вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на довкілля не відповідають сучасним вимогам [6].

Пріоритетні проєкти транспортних осей охоплюють лише найважливішу інфраструктуру з погляду міжнародного переміщення вантажів і пасажирів. Основою вибору напрямів транспортних осей стали такі критерії, як обсяги експортних, імпорتنих і транзитних вантажопотоків, вантажо- і пасажирообіг, кількість транспортних засобів, що перетинають кордон. Маршрути транспортних осей мають бути коротші й економічно доцільніші, ніж установлені раніше. Визначення пріоритетних проєктів на напрямах транспортних осей відбувається на основі аналізу особливостей і перспектив (до 2015 р.) соціально-економічного розвитку держав, становища й прогнозу міжнародної торгівлі та її структури, міжнародного туризму, обсягів міжнародних і внутрішніх вантажних і пасажирських перевезень, рівня розвитку інфраструктури різних видів транспорту. Транспортні осі включають наземні та морські сполучення, важливі для торгівлі та туризму між країнами-членами ЄС та з сусідніми країнами; враховують потреби доступності периферійних країн і передбачають маршрути зі значними обсягами перевезень. Загальна вартість цих проєктів становить 45 млрд євро. Їх реалізація сприятиме регіональній взаємодії та інтеграції, усуненню «вузьких місць», що перешкоджають міжнародному товаро- та туристобміну.

Транспортну зону з логістичного погляду слід розглядати як логістичну територіальну систему з міжкомпонентними зв'язками та взаємодією з навколишнім середовищем, територіально-виробничими комплексами тощо, що забезпечує переміщення потоків вантажів і пасажирів здебільшого на макро- та мегарівнях. Транспортні зони – головні європейські транспортні ареали, вони характеризуються територіальною спеціалізацією на виконанні транспортно-логістичних функцій. Територіальна структура Пан'європейських транспортних зон зумовлена локалізацією об'єктів транспортно-логістичного призначення. Транспортні зони мають певний характер просторової організації транспортних комунікацій і логістичних терміналів в їх межах.

**Висновки з проведеного дослідження.** Євросоюз наполегливо прямує до створення єдиної транспортно-логістичної інфраструктури ЄС, яка б відповідає найсучаснішим вимогам. З цієї метою на новому етапі логістичного розвитку об'єднаної Європи визначені нові орієнтири – це Єдиного європейського простору на Схід, включаючи насамперед Україну, передбачає як невід'ємну частину єврологістику, тобто 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

формується. Україна, в силу свого надзвичайно вигідного транзитного положення та розвинутої транспортно-логістичної інфраструктури, повинна зайняти в цій системі чільне місце, так як це допоможе вирішити проблему інтеграції України в європейську і світову транспортно-логістичні системи, яка є одним із стратегічних завдань розвитку України як незалежної держави.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Белая книга – Европейская транспортная политика до 2010 года: Время решать. Транспорт – важнейшее направление и движущая сила интеграции / Международная академия транспорта, Ирмаст-Холдинг. – М.: Полиграф Сервис XXI, 2003. – 192 с.
2. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір: Монографія. – К.: Обрії, 2004. – 335 с.
3. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://pravda.tis.ua/pravda/?p=2200>.
4. Смирнов І.Г., Шум І.В. Інтеграція в європейську транспортно-логістичну систему – стратегічний вибір України (Геопросторовий аспект) // Український географічний журнал. – 2005. – № 3. – С. 32-37.
5. Смирнов І.Г. Єврологістика в ретроспективі: дорожня система Давнього Риму (Український контекст) // Зовнішня торгівля: Право та економіка. – 2008. – № 4(39). – С. 38-50.
6. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua>.
7. 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.
8. Застереження: аналіз Транспортної стратегії України на період до 2020 року зроблено на основі тексту проекту, оприлюдненого МТЗУ 18 травня 2010 року, оскільки у відкритих джерелах немає тексту затвердженого урядом документу.

УДК 332.122

**Тульчинська С.О.**

*доктор економічних наук, доцент,  
професор кафедри економіки і підприємництва  
Національного технічного університету України  
«Київський політехнічний інститут»*

## АНАЛІЗ ПРОГРАМ АКТИВІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В РЕГІОНАХ УКРАЇНИ

У статті проведено аналіз існуючих програм інноваційного та соціально-економічного розвитку. Встановлено, що не всі регіони мають програми, які стосуються інноваційного розвитку. Визначено основні складові регіональних програм. Всі регіони поділені на три групи: перша – регіони, в яких є спеціальні програми інноваційного розвитку або їх проекти, друга – регіони, в яких у програми соціально-економічного розвитку включені проблеми інноваційного розвитку, третя – регіони, де такі програми відсутні. Визначені вимоги, яким повинні відповідати програми інноваційного розвитку.

**Ключові слова:** регіональна програма, інтелектуально-інноваційна система регіонів, інноваційна діяльність.

### **Тульчинская С.А. АНАЛИЗ ПРОГРАММ АКТИВИЗАЦИИ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РЕГИОНАХ УКРАИНЫ**

В статье проведен анализ существующих программ инновационного и социально-экономического развития. Установлено, что не все регионы имеют программы, касающиеся инновационного развития. Определены основные составляющие региональных программ. Все регионы поделены на три группы: первая – регионы, в которых есть специальные программы инновационного развития или их проекты, вторая – регионы, в которых в программы социально-экономического развития включены проблемы инновационного развития, третья – регионы, где такие программы отсутствуют. Определены требования, которым должны соответствовать программы инновационного развития.

**Ключевые слова:** региональная программа, интеллектуально-инновационная система регионов, инновационная деятельность.

### **Tulchinskaya S.A. ANALYSIS OF PROGRAMS FOR INNOVATION IN THE REGIONS OF UKRAINE**

The work analyzes existing programs of innovation and socio-economic development. It is established that not all regions have programs related to innovation. The main components of the regional programs. All regions are divided into the three groups: the first one – regions that have special programs of innovative development or its projects, the second one – regions with the programs of socio-economic development including problems of innovative development, the third one – regions where such programs aren't available. The requirements were defined, which should be met by the program of innovation development.

**Keywords:** regional application of intellectual and innovative system of regions, innovation.

**Постановка проблеми.** Однією із провідних особливостей розвитку регіонів в умовах інтеграційного вибору держави є здатність ефективно реагувати на тенденції розвитку національної інноваційної системи та світогосподарського комплексу. За роки незалежності України стратегія інноваційного розвитку регіонів практично не отримала свого адекватного вирішення, оскільки державна регіональна політика не мала чіткого оформлення на загальнодержавному рівні, а кожен регіон самостійно визначав засоби виживання в умовах трансформації соціально-економічної й політичної системи країни. Лише в 2001 р.

була розроблена і затверджена президентом України «Концепція державної регіональної політики», спрямована на подолання територіальної диференціації економічного розвитку. У 2005 р. Верховна Рада прийняла закон України «Про стимулювання розвитку регіонів», а Кабінет Міністрів України в 2006 р. затвердив «Державну стратегію регіонального розвитку на період до 2015 року», яка передбачала подолання диспаритету регіонального розвитку та життєвого рівня населення.

**Аналіз основних досліджень і публікацій.** Вагомі здобутки в дослідженні проблем розвитку інновацій-