

- використання міських територій. – К.: Інститут Урбаністики, 2005. – 190с.
10. Тимохин В.А. Территориальный рост и планировочное развитие города. – К.: Будівельник, 1989. – 104 с.
11. Шебек Н.М. Гармонізація планувального розвитку міста. – К.: Основа, 2008. 216 с.

### Анотація

Викладено рецензію на навчально-методичний посібник авторів Габреля М., Олійника І., Габреля М. "Рекомендації з просторового планування міст та територій: для державних службовців та працівників органів місцевого самоврядування". – Львів, 2008. – 192 с.

**Ключові слова:** просторове планування, генеральний план, передпроектний аналіз.

### Аннотация

Изложено рецензию на учебно-методическое пособие авторов Габреля М., Олейника И., Габреля М. "Рекомендации по пространственному планированию городов и территорий: для государственных служащих и работников органов местного самоуправления" (на укр. яз.). – Львов, 2008. – 192 с.

**Ключевые слова:** пространственному планированию, генеральный план, предпроектный анализ.

### Abstract

The review of the educational and methodical textbook by N. Gabriel., I. Oleynyk, M. Gabriel "The recommendations for spatial planning of the cities and territories. Adapted for the state government and local government employees". (Ukrainian language). – Lvov, 2008. - 192 p.

**Keywords:** spatial planning, master plan, pre-project analysis.

УДК 711.45

Г.С. Іванова-Костецька, С.О. Іванов-Костецький

## ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ КОРИДОРИ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ ЄВРОПИ

**Постановка проблеми і аналіз досліджень та публікацій.** Економічний розвиток України кін. ХХ – поч. ХХІ ст., що характеризується перебудовою виробничих сфер діяльності з переважаючою орієнтацією на високотехнічну, науковоємну та конкурентоздатну продукцію в поєднанні з вигідним географічним положенням України, що зумовило її позицію «торгівельного

моста» між Заходом та Сходом, все це є підґрунтям для ефективного розвитку в країні міжнародних зв'язків і торгівлі та утворення нових форм організації виробництва – логістичних систем.

Формування цілі статті. Висвітлити потенціал та стан транспортно-логістичних коридорів України по відношенню до європейської системи транспортних шляхів та логістичних осередків; структурувати ієархічну складову логістичних систем України.

Основна частина. Дія великого потоку різних транспортних і інформаційних зв'язків приводить до створення транспортно-логістичних коридорів. Під транспортно-логістичним коридором розуміється сукупність технічно-оснащених магістральних комунікацій різних видів транспорту, що зв'язують більшість країн, забезпечують перевезення вантажів та пасажирів у напрямках найбільших концентрацій. Міста-столиці і регіональні центри стають опорними пунктами, так званими, вузлами, в створенні транспортно-логістичних коридорів.

По території України проходять три з десяти європейських транспортних коридорів: №3 (Берлін - Вроцлав - Львів - Київ), №5 (Тріест - Любляна - Будапешт – Львів), №9 (Хельсінки - С.Петербург - Мінськ - Київ - Кишинів - Димитровград – Александрополіс).

При проходженні транспортно-логістичного коридору через територію країни, виникають так звані зони «тяжіння» [1] або зони впливу до його осі, що перетинають основні опорні пункти логістичної мережі. У зону «тяжіння» транспортно-логістичного коридору №3 потрапляють міста: Львів, Тернопіль, Хмельницький, Вінниця; у зону «тяжіння» коридору №5 залучені такі міста, як: Львів, Ужгород; під вплив коридору №9 попадають: Одеса, Київ, Чернігів. Ці зони з різними за значенням містами визначають межі впливу транспортно-логістичних коридорів.

Остаточне закріплення транспортно-логістичних коридорів відбувається в процесі формування, в містах-столицях і регіональних центрах, нової організаційної форми - логістичного центру, що є платформою або вузловим пунктом логістичних мереж.

Під транспортно-логістичним комплексом розуміється:

- самостійний економічний суб'єкт, що надає логістичні послуги (перевезення, перевантаження, складування, розділ і комплектація вантажів), цим самим виконуючи постачальницькі і розподільчі функції в певному просторі. Диспонує: певною територією та інфраструктурою (дороги, площа, стоянки, інженерні споруди і будівлі), технологічним оснащенням для переміщення і складування та устаткуванням для управління, кваліфікованим персоналом [2];

- територіальне об'єднання господарюючих суб'єктів, що займаються вантажними перевезеннями і супутніми послугами, що включають декілька терміналів, інтегруючих в собі різні види діяльності, а також що мають різний ступінь зовнішньої взаємодії [3].

В межах одного міста, яке нанизане на вісь транспортно-логістичного коридору і має стратегічно економічну, транспортну та промислову цінність може бути розміщено як один так і декілька логістичних комплексів.

Сукупність різного значення (міжнародного, державного, регіонального, міського і локального) транспортно-логістичних комплексів утворюють логістичну мережу міста, яка в свою чергу поєднана із логістичною системою країни та Світу в цілому, внаслідок сучасних тенденцій глобалізації Світової економіки. В складі логістичної мережі міста, головну роль відіграє, власне, «міська логістика», яка діє в рамках підсистеми міста та його інфраструктури. «Міська логістика» – комплекс логістичних рішень, дій, процесів, націлених на оптимізацію управлінських рішень адміністрації, потоків матеріалів, транспортних засобів, людей, знань, енергії, фінансів, інформації. Основним завданням «міської логістики» є удосконалення транспортно-логістичних схем і маршрутів перевезення вантажів і пасажирів в умовах великих міст [5].

Окрім існуючої розвиненої транспортної інфраструктури, вигідного географічного положення та збільшення попиту на ринку логістичних послуг існують основні чинники, які впливають на утворення логістичного комплексу:

- розподіл, як маркетингова стратегія;
- зведення до мінімуму витрат;
- збільшення продуктивності роботи.

Логістичний центр - це об'єкт просторово-функціональний, який включає: залізничний та контейнерні термінали, територію складських площ, склади, простір в якому концентруються супроводжуючі послуги (гастрономія, транспортний сервіс, автомобільні заправки), простір офісних територій (фінансові послуги і т.п.) з різними функціонально-технологічними і змістовними рішеннями, які визначають їх архітектурно-планувальні і образно-художні якості. Ці простори формуються залежно від функції, які вони повинні виконувати та віддаленості, дії на оточення, величини і розміщення – отже логістичні центри можуть бути різної функціональної конфігурації.

Утворення та налагодження ефективної діяльності логістичної мережі міста не може відбуватися без реструктуризації форм організації історично-сформованої виробничої бази, на основі якої вона створюються. Такими новими формами організації промислового процесу є індустріальний парк та технопарк, які можуть бути в структурі логістичного комплексу (при умові введення в дію нового виробництва), або об'єднані з ним за допомогою

транспортної інфраструктури міст та віртуального зв'язку (при реструктуризації існуючої виробничої зони) (Табл.1).

Табл. 1. Формами організації логістичного процесу [7]

Форма організації		
Індустріальний парк	Технопарк	Логістичний комплекс
Відмінні риси		
Комплекс, що складається із індустріальних, складських, та допоміжних приміщень, які сприяють проведенню повного виробничого циклу на одній території. Переважають виробничі корпуси, складські приміщення заповнюються продукцією, виробленою на території індустріального парку.	Комплекс, орієнтований на організацію високотехнічного виробництва та проведення інноваційних і наукових проектів. На основі технопарків відбувається співпраця між виробничими підприємствами та науково-дослідними центрами.	Комплекс, орієнтований на опрацювання та управління товаропотоками.
Спільні риси		
Часткова або повна подібність організаційної структури; Наявність розвинутої соціальної інфраструктури, зорієнтованої на формування сприятливого бізнес-середовища для працівників компаній-резидентів. Можливість для резидентів здійснювати весь спектр комерційної діяльності на одній території.		

При цьому слід зауважити, що якісний складський та логістичний сервіс в Україні тільки зароджується. Як зазначається в одному з номерів журналу «Дистрибуція і логістика» «...ми намагались дослідити ринок складських операторів і з жалем виявили, що такого в Україні практично немає. Є сектор складської нерухомості, який поступово розвиває і складські послуги, але це – справа майбутнього» [6]. Отже, поки що в Україні переважають великі, достатньо неорганізовані складські комплекси, які не відповідають сучасним нормам зберігання товарів. Водночас з цим, на вітчизняний ринок виходить все більше великих світових компаній – виробників та дистрибуторів, які висувають зовсім інші вимоги до складського сервісу. Західні компанії з величезним досвідом роботи приходять в Україну в надії знайти тут такі ж складські, транспортні, логістичні послуги, що в Європі та Америці, а їм пропонують бувші овочесховища або великі неопалювальні склади. Це одна з причин, чому логістичні оператори з світовим ім'ям не спішать відкривати в нас свої представництва та розгорнати бурхливу діяльність (незважаючи на надзвичайно вигідне транзитне положення України на перехресті європейських шляхів).

**Висновки.** Україна має великий потенціал у сфері здійснення транспортних перевезень та наданні супутніх послуг. Необхідно умовою є удосконалення ієрархічної логістичної мережі країни з визначенням чітких містобудівельних та архітектурно-просторових критерій і вимог до найменшої її одиниці – логістичного комплексу.

### Література

1. Белоусова Н.С. Особенности формирования транспортно-логистических комплексов // Електронний ресурс <http://archvuz.ru>;
2. Fijałkowski J. Transport wewnętrzny w systemach logistycznych;
3. Система внешних коммуникаций: развитие города как логистического центра / О.Н.Дунаев, Е.Ю. Кузнецова, А.В. Зырянов, Р.Н. Ковалев / ответственный редактор: д.э.н. В.В. Маслаков. - Екатеринбург: «Академкнига», 2000 г.;
4. Електронний ресурс <http://www.diprodor.com>;
5. І. Г. Смирнов. Міська логістика та створення логістичних парків в Україні // Електронний ресурс eprints.ksame.kharkov.ua;
6. Дистрибуция и логистика. – 2005. – №5. – С.1;
7. Іванова-Костецька С.О. Особливості утворення ієрархії логістичних систем в Україні // Геодезія, архітектура та будівництво: Матеріали II Міжнародної конференції молодих вчених GAC-2009. – Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2009.– С. 22-23.

### Анотація

Розкрито основні критерії формування ієрархії логістичної системи та її складових на прикладі транспортної інфраструктури України.

**Ключові слова:** логістика, інформаційні зв'язки.

### Аннотация

Раскрыто основные критерии формирования иерархии логистической системы составляющих на примере транспортной инфраструктуры Украины.

**Ключевые слова:** логистика, информационные связи.

### Abstract

On an example of a transport infrastructure of Ukraine, the basic criteria of formation of hierarchy of logistical system and its units are considered.

**Key words:** logistics, information communication.