

**Структура парку автобусів за рівнями транспортного обслуговування та групами міст**

Рівень обслуговування	Значення коефіцієнта якості	Група міст	Структура парку автобусів, %			
			Ос. великі	Великі	Середні	Малі та особл. малі
Перспективний	0,649-0,8	I	20	32	18	30
	0,676-0,832	II	15	30	27	28
	0,721-0,886	III	10	28	37	25
	0,769-0,942	IV	7	25	48	20

**Висновки.** Запропоновані заходи заміни структури рухомого складу дозволяють скоротити парк автобусів на 10%, покращити рівень транспортного обслуговування населення на 25%. Перспективним напрямком розвитку міського пасажирського транспорту є введення в експлуатацію автобусів великого та середнього класу.

**Література**

1. Афанасьєв А.Л., Воркут А.И., Диков А.Б. Пасажирські автомобільні перевезення: Посібник для студентів вузів. – М.: Транспорт, 1986. – 220с.
2. Єфремов В.С., Кобозев В.М., Юдин В.А. Теорія міських пасажирських перевезень. – М.: Вища школа, 1980. – 535 с.
3. Овєчников Є.В., Фішельсон М.С. Міський транспорт. – М.: Вища школа, 1976. – 351 с.
4. Джумаєв Д.Г. Організація перевезень автомобільним транспортом. М.: Транспорт, 1974.
5. Маруніч В.С. Обґрунтування побудови пасажирських маршрутних систем міст: Дисертація/УТІ. – К., 1996. – 214 с.
6. Штанов В.Ф., Іщенко В.І., Чумаченко А.І. Організація перевезень пасажирів автомобільним транспортом. – К.: Техніка, 1988. – 94 с.

УДК 656. 338. 12

**ІНТЕГРАЦІЯ В ЄВРОПЕЙСКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНУ СИСТЕМУ ЯК СТРАТЕГІЧНИЙ ВИБІР УКРАЇНИ***Луцай Ю.В.*

**Актуальність.** Проблема інтеграції в європейську та світову транспортно-логістичні системи – одне зі стратегічних завдань розвитку України як незалежної держави.

**Мета** цієї статті 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 євроструктуру.

**Вклад основного матеріалу.** Логістика набуває виключно важливого значення в сучасних умовах глобалізації світового господарства. Недарма представники XII 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 у зв'язку з обмеженістю у розвитку засобів транспорту і зв'язку просторові масштаби таких основних операцій були невеликими (тобто локальними) та 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. 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, 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» в ланцюгах постачання, коли така діяльність набула масового, регулярного характеру на трансконтинентальному і міжконтинентальному ринках. Друга «революція» в ланцюгах постачання,

відбулася в останній третині ХХ ст., вона сприяла виникненню логістики, яка у ХХІ ст. набула глобального значення. Отже, вивчати міжнародні, глобальні аспекти логістики – важливе завдання у сучасних умовах економічної глобалізації.

Для світового ринку логістичних послуг, за результатами досліджень і розрахунків автора, нині характерні не тільки великі обсяги (12% валового світового продукту) та динаміка (5 % зростання за рік), але й просторова структура, в якій перевага належить країнам Західної Європи (зокрема ЄС) – 27,5%, Північної Америки (США) – 26,7, Азійсько-Тихоокеанського регіону (Японії) – 19%. Особливо значних успіхів у координації транспортно-логістичної стратегії досягли країни ЄС. Ця стратегія отримала назву єврологістика, її розглядають як інфраструктурну основу та важливу складову процесу євроінтеграції. Курс на створення єдиної транспортно-логістичної системи простежується в усіх головних документах ЄС. 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 практикують у "старих" країнах – членах ЄС, а в найближчому майбутньому їх планують впровадити і в нових країнах ЄС – Центральній Європі та Балтії. Найбільш відомою магістраллю швидкісних поїздів у ЄС є лінія "РВКАЛ-НСТ" (High Speed Train), що з'єднує міста Париж – Брюссель – Кельн – 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. Такі осі ґрунтуються в основному на каналах і ріках Бельгії, Німеччини, Франції, Голландії, Люксембурга. Програма модернізації передбачала розширення та поглиблення водних шляхів, оснащення їх новими шлюзами та греблями, модернізацію річкових портів і перетворення їх на транспортно-логістичні центри інтермодальних перевезень.

Концепцію європейських інтермодальних транспортних мостів реалізували у схемі дев'яти європейських транспортних коридорів, до яких на Критській конференції був доданий десятий коридор, а також прийнята концепція Пан'європейських транспортних зон (Pan European Transport Areas, РЕТГА), до яких віднесені Чорноморська, Середземноморська, Адріатично-Іонічна, Баренцова євроарктична. Концепція інтегральної транспортно-логістичної системи всієї Європи (Wider Europe) відображена у програмному документі ЄС з розвитку транспортно-логістичної інфраструктури – Білій книзі з європейської транспортної політики.

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")	Білі книга ЄС – Європейська транспортна політика до 2010 р.: час вирішувати	2001 р.

Як видно з табл.1, у розробці Європейської транспортно-логістичної стратегії активну участь брала 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. 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 (в тому числі Україна), шість країн – асоційованих членів (Австралія, 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.

Окрім ради, ЄКМТ має у своєму складі комітет депутатів, до якого входять вищі чиновники міністерств транспорту країн-учасниць, котрі відповідають за підготовку матеріалів, пропозицій, резолюцій для розгляду Радою ЄКМТ та урядів відповідних країн. Комітет депутатів має у своїй підлеглих робочі групи, у кожній з яких є спеціальний мандат (проблема). Науково-дослідна діяльність ЄКМТ реалізується в організації регулярних наукових симпозіумів (у тому числі загальноєвропейських конференцій з транспорту), семінарів та круглих столів з проблем розвитку транспорту в Європі. Їх висновки та пропозиції становлять основу для розробки рекомендацій із транспортних рішень для міністрів транспорту країн-учасниць.

До основних поточних проблем, що перебувають нині на порядку денному ЄКМТ, належать:

- розвиток і впровадження Пан'європейської транспортної політики;
- інтеграція країн Центральної та Східної Європи в Європейський транспортний ринок;
- спеціальні питання стосовно розвитку залізничного, автомобільного та внутрішньоводного видів транспорту, а також комбінованого транспорту;
- екологічні проблеми розвитку транспорту;
- соціальна «вартість» транспорту;
- тенденції розвитку міжнародного транспорту та потреби інфраструктури;
- управління дорожнім рухом і проблеми безпеки на шляхах;
- інформаційні системи й нові комунікаційні технології в транспорті;
- збалансований розвиток транспорту в містах та забезпечення транспортних потреб інвалідів.

Програма TINA передбачає участь країн-учасниць у будівництві Пан'європейських (Критських) транспортних коридорів; створення мережі євротерміналів, на зразок європлатформ, у цих країнах.

Програма TIRS була орієнтована на розвиток транспортно-логістичної інфраструктури країн Південно-Східної Європи – кандидатів на вступ до ЄС. За цією програмою також передбачався розвиток відповідних Пан'європейських коридорів і спорудження євротерміналів.

Згідно з програмою PEC (ПЕК) визначено 10 «критських коридорів», а також трансконтинентальні транспортні коридори – Євразійський транспортний коридор (TRACEKA), «Балтика – Чорне море», «Європа-Азія» та Чорноморське транспортне кільце (ЧТК). До програми створення Пан'європейських транспортних зон належать чотири проекти: Чорноморської, Середземноморської, Адріатично-Іонічної та Баренцевої євроарктичної зон. При цьому Чорноморській транспортній зоні, в якій перебуває Україна, належить особливе значення в системі Єврологістики, як важливій сполучній ланці: 1) між самими чорноморськими країнами; 2) через ЄС і країни Східної Європи; 3) між країнами Середземномор'я та Кавказу; ф) 4) між Європою та Азією.

**Висновки.** Отже, концепція розширення єдиного європейського простору на схід, включаючи передусім Україну, передбачає невід'ємною частиною єврологістику, тобто створення єдиної Європейської транспортно-логістичної системи, яка через мережу міжнародних транспортних коридорів і логістичних центрів пов'язуватиметься з транспортно-логістичними системами Азії та інших континентів і частин світу, що нині формуються. Україна, маючи надзвичайно вигідне транзитне становище та розвинуту транспортно-логістичну інфраструктуру, повинна зайняти в цій системі чільне місце.

### *Література*

1. Дюкова Е.А., Криницький Е. Международные транзитные коридоры в будущее // Автомобильный транспорт. – 2000. – №10 – 4-9с.
2. Долішній М.А. Україна – ЄС, перспективи регіональної інтеграції // Вісник Тернопільської академії народного господарства: Спеціальний випуск. – Тернопіль, 2001. – 136-142с.
3. Смірнов І.Г. Логістика туризму: Навч. посіб. – К.: Знання, 2009. – 444с.