

7. Діловий вісник. Інформаційно-рекламний бюлетень Закарпатської торгово-промислової палати [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.tpp.uzhgorod.ua/filelib/sou/DV%2010-12%202016.pdf>.
8. Головне управління статистики у Закарпатській області. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.ukrstat.gov.ua/zakrp/zakrp.html>.

**Чучка І.М.**

*кандидат економічних наук, доцент,  
закордонний член Угорської академії наук*

**Гегедош К.В.**

*магістр з менеджменту*

## **ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ЗАКАРПАТТЯ В СИСТЕМІ ТРАНСКОРДОННИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН**

Наявність на території Закарпатської області, що межує з чотирма європейськими державами одного з найбільших прикордонних транспортних комплексів, 6-ти міжнародних та 4-х міждержавних залізничних та автомобільних переходів, міжнародного аеропорту та можливостей для розвитку ще й річкового транспорту – об'єктивно визначає Закарпаття як природній транзитний міст між Європою й Азією. Основною метою розвитку даної сфери є покращення економічного потенціалу регіону в цілому. Це може бути вирішено, враховуючи дві тенденції: використовуючи вигідне розташування регіону, розвиток транспортних шляхів та обслуговуючої інфраструктури транзитного руху, а з іншого боку, покращення економічної ситуації в регіоні шляхом розвитку місцевої інфраструктури.

Геополітичне розташування Західних областей України та транспортна політика ЄС забезпечують великий потік автотранспорту та залізничних перевезень, що вимагає розширення мережі та підвищення якості технічної інфраструктури комунікацій, сервісного та інформаційного забезпечення.

На сьогоднішній день від рівня розвитку, напряму логістичної інфраструктури регіону залежить ефективність функціонування логістичних компаній і центрів, а також якість надання ними логістичних послуг. Найефективнішим способом реалізації успішної логістичної діяльності з надання високоякісних логістичних послуг у регіоні вважається взаємодія та взаєморозвиток структурних елементів логістичної інфраструктури, метою яких є забезпечення надання транспортно-логістичних послуг при мінімальних витратах на логістичне обслуговування та логістичну інфраструктуру.

У даному дослідженні буде зроблена спроба дослідити логістичну інфраструктуру Закарпатської області в контексті її транскордонного співробітництва з країнами-членами Карпатського Єврорегіону.

В Закарпатській області веде свою діяльність міжнародна експедиторська компанія «ПАКОБО», яка була заснована в 1991 році. Основними видами діяльності компанії є організація перевезень залізничним та автомобільним

транспортном територіями країн Співдружності Незалежних Держав (СНД) і Європи, а також надання послуг з перевантаження з євровангонів у вагони або автотранспорт країн СНД.

Термінал виконує послуги з перевантаження палетизованого вантажу, вантажів у мішковій тарі, у біг-бегах, паперу в рулонах, вантажів у контейнерах, довгомірною і великовагового обладнання, легкових і вантажних автомашин, насипних, продовольчих вантажів (наприклад, солод), небезпечних вантажів і військової техніки [1].

Засновниками Західно-Українського логістичного центру є три компанії-лідери регіональної транспортної галузі, що працюють у сфері транспортно-експедиторських, термінальних і складських послуг на Чопсько-Захоньському транспортному вузлі. Насамперед, це Публічне Акціонерне Товариство «Закарпатінтерпорт», термінальна компанія, створена в 1996 році Указом Президента України з метою розвитку прикордонної транспортної інфраструктури. Співзасновники: комерційні транспортні організації, Закарпатська облдержадміністрація, Фонд Державного майна України. Другий засновник – це міжнародна експедиторська фірма «Магістраль», яка була створена у 1992 році, перша приватна фірма обслуговування зовнішньоекономічних вантажів. І потретє, це товариство з обмеженою відповідальністю «Варіант-Логістик» – термінальна компанія, створена в 2001 році з метою розширення комплексу і покращення якості термінально-складських послуг на Чопсько-Захоньському транспортному вузлі. Сьогодні це найбільш сучасна у регіоні в технічному й організаційному плані термінальна компанія. Могутня матеріально-технічна база, складські термінали, що працюють у різноманітних митних режимах та професійні співробітники компанії забезпечують якісне обслуговування зовнішньоекономічних вантажів у залізничному та інтермодальному сполученні.

Керівництво компаній ТОВ «Варіант-Логістик» та ТОВ «Магістраль ЛТД» прийняло рішення про злиття цих підприємств. На сьогодні, повний комплекс транспортно-експедиторських послуг надає ТОВ «Варіант-Логістик». Західно-Український Логістичний Центр надає складські, термінальні, експедиторські, митно-брокерські послуги тощо. Компанія володіє сучасним вантажним терміналом, у 2-х км від Угорсько-Українського кордону [2; 3].

Створення на території Закарпатської області транспортно-логістичних центрів із функціями оператора потоків експортно-імпортних і транзитних вантажів щодо надання комплексних послуг із перевантаження, сортування, пакетування, збереження, консигнації тощо, сприятиме активізації товарообмінних операцій між країнами ЄС і СНД на напрямку міжнародного транспортного коридору № 5 за рахунок економічно виправданої тарифної політики центру, розширення спектра основних та супутніх послуг, збільшення номенклатури вантажів, мінімізації строків обробки вантажів, впровадження передових технологій обробки інформації складських та оперативних робіт і, що особливо важливо, за рахунок підвищення якості виконання робіт із вантажами. Функціональна діяльність транспортно-логістичних центрів охоплює такі сфери: організація транспортних логістичних ланцюгів; контроль виконання логістичних ланцюгів [2; 3].

На Закарпатті планується розбудова індустріального парку «Берег-Карпати» на кордоні з Угорщиною у селі Дийда Берегівського району. Територією парку проходитиме міжнародний транспортний коридор № 5 (Критський) Лісабон – Трієст – Будапешт – Чоп – Київ [4].

Використовуючи вигідне геополітичне розташування Закарпаття з країнами сусідами (чотирма країнами-членами ЄС – Угорщина, Словаччина, Польща, Румунія), є можливість не тільки збільшити обсяги транзитних вантажів, але і сформувати нові інституційні форми та механізми для формування розгалуженої мережі складових системи міжнародних транспортних коридорів. П'ятий транспортний коридор, який з'єднує південні європейські країни та через територію України виходить на Транссибірську магістраль (Росія) і таким чином з'єднує Західну Європу з Далеким Сходом та Китаєм, перетинає держкордон України в Закарпатській області. З угорської сторони тут вже знаходиться міжнародний логістичний центр Загонь, який створений за участю Росії, Угорщини та України. У транскордонному регіоні, який охоплює угорську область Саболч-Сатмар-Берег, українську Закарпатську область, словацький Кошіцький край та район Сату-Маре Румунії і де поєднуються залізничний, автомобільний, повітряний, річковий транспорти, важливе значення має логістика [5].

Більше того, українсько-угорський транскордонний регіон вже сьогодні конкурує за транзитний рух з прикордонними територіями Словаччини та Польщі, а переможцем стане той регіон, який зможе забезпечити транзит кращими послугами та матиме більшу пропускну спроможність.

Таблиця 1

**Показники моніторингу інфраструктури  
українсько-угорського транскордонного регіону [6]**

<b>Показники результативності</b>	<b>Показники результату</b>
Довжина реконструйованих та нових автомобільних шляхів	Розвиток транскордонного співробітництва
Кількість реконструйованих та нових КПП та обсяги їх перетину	Покращення умов перетину кордону
Кількість залізничних рейсів у випадку сполучення між двома країнами	Зміцнення міжнародної пропускнуої ролі регіону, особливо у відношенні товарообігу
Розширення переліку торгівельних та транспортних послуг, що надаються на КПП	Покращення доступності до регіону
Підвищення обсягів транспортних перевезень	Покращення транспортної безпеки
Зміна обігу транспорту / пасажирів / товару в межах визначеного часу	Збільшення доступності та привабливості регіону для інвесторів

Можливість формування саме транскордонного транспортно-логістичного кластеру у транскордонному регіоні – на прикордонних територіях України та Угорщини є вкрай важливою, позаяк на території Угорщини, зокрема у

прикордонному регіоні Загонь вже сформовано логістичний центр і відповідно наявними є традиційно розвинуті українсько-угорські торгово-економічні, експедиційні зв'язки, що в кінцевому рахунку створює потужну основу для формування транскордонного транспортно-логістичного кластеру. Зрозуміло, що для цього перш за все, необхідним є сформувати транспортно-логістичний кластер на території Закарпаття.

В Концепції спільного розвитку прикордонних територій України та Угорщини третім пріоритетом визначено саме розвиток транспорту та інфраструктури, розбудову пунктів перетину українсько-угорського кордону. Основною метою розвитку даної сфери є покращення економічного потенціалу регіону в цілому. Це може бути вирішено, враховуючи дві тенденції: використовуючи вигідне розташування регіону, розвиток транспортних шляхів та обслуговуючої інфраструктури транзитного руху, а з іншого боку, покращення економічної ситуації в регіоні шляхом розвитку місцевої інфраструктури [7].

Наявність потужного транспортного вузла Чоп-Мукачєво-Батєво-Ужгород, проходження 5-го (Критського) міжнародного транспортного коридору (Трієст-Любляна-Будапешт-Братислава-Чоп-Львів) зумовило те, що Закарпаття є одним з найбільш привабливих міжнародних транспортних прикордонних вузлів України для приходу транснаціональних компаній. Нині за кількістю транснаціональних компаній на 10 000 населення Закарпатська область поступається лише Києву та Київській області [8].

Формування логістичного кластеру в Закарпатті може зацікавити транснаціональні компанії щодо їх участі у цьому процесі, якщо стратегія територіальних органів влади буде професійно розробленою, конкретизованою в просторі та часі і відповідати інтересам ТНК отримувати надійні, швидкі та якісні логістичні послуги, користуватися високого технічного рівня комунікаційною інфраструктурою, зокрема, міжнародним повітряним сполученням, в т.ч. шляхом використання малої авіації, і яка б забезпечувала роботу компаній без багатогодинних простоювань у пунктах перепуску через кордон, що, в свою чергу, зумовило б зниження собівартості продукції ТНК. Лише у такому випадку транснаціональні компанії візьмуть участь у формуванні логістичного кластеру на території Закарпаття, а до тих пір вони будуть користуватися послугами власних логістичних підрозділів, витрачаючи значні кошти на їх утримання [9].

Активізація транскордонного співробітництва, зовнішньоекономічної діяльності в царині транспортних перевезень є надзвичайно важливим стратегічним напрямом розвитку всього господарського комплексу, як для Закарпатської області, так, й інших Західних областей України. Воно сприяє реалізації переваг географічного розміщення прикордонного регіону, ефективному використанню наявного потенціалу трудових ресурсів та накопиченню досвіду транскордонного співробітництва.

Україна, використовуючи своє вигідне геополітичне розташування, може значно збільшити обсяги транзитних вантажів, тим самим ефективно використати резерви у системі товарообігу між країнами Азії та Європейського Союзу територією України.

## **СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:**

1. Офіційний сайт компанії «ПАКОБО» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pacobo.com/#!/splash>.
2. Концепція створення Міжнародного транспортно-логістичного центру (МТЛЦ) на території України. Європейська спілка транспортників України, 2007.
3. Програма створення транспортно-логістичних центрів на території Закарпатської області на 2008 рік. Затверджено рішенням Обласної ради Закарпатської області від 12 березня 2008 року № 486.
4. Офіційний сайт проекту «Берег-Карпати» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://bereg-karpaty.com/ua/partners.html>.
5. Kiss Éva Logisztikai klaszter létesítésének koncepciója Kárpátalján // Magyar-ukrán határrégió. Együttműködés az Európai Unió külső határán. Magyar Tudományos Akadémia. Debrecen, 2008. – Pp.173-165.
6. Кіш Є. Б. Інноваційний потенціал транскордонного співробітництва регіонів України та Угорщини / Є. Б. Кіш // Науковий вісник Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського. Сер.: Історичні науки. – 2013. – Вип. 3.35. – С. 197-201. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvmdu\\_2013\\_3](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvmdu_2013_3).
7. Концепція спільного розвитку прикордонних територій України та Угорщини / Кіш Є.Б. Українсько-угорське транскордонне співробітництво: можливості та пріоритети у XXI столітті. – Ужгород: Ліра, 2003. – С. 17-38.
8. Закарпаття. Головне управління статистики у Закарпатській області. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.uzez.uz.ua](http://www.uzez.uz.ua).
9. Концепція створення логістичного кластеру на Закарпатті / Кіш Є., Мікула Н. – Ужгород, 2007.

***Потьомов В.Ю.***

*магістр*

*Національного авіаційного університету*

***Гриценко С.І.***

*професор кафедри логістики*

*Національного авіаційного університету*

*м. Київ, Україна*

## **УКРАЇНА В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ**

Глобалізація бізнесу та інтеграція транспортних систем окремих країн у світову транспортну систему зажадала інтенсивного розвитку міжнародних транспортних коридорів (МТК), через які здійснюються основні транзитні вантажопотоки. Міжнародні транспортні коридори є важливим елементом сучасної логістики.

Слід відзначити, що міжнародний транспортний коридор – сукупність магістральних транспортних комунікацій різних видів транспорту з відповідною інфраструктурою, що забезпечують перевезення в міжнародному сполученні на напрямках їх більшої концентрації.

Основна функція сучасних МТК полягає у доставці вантажів найкоротшим шляхом і максимально швидко. При цьому виконуються і такі операції як перевалка вантажів з одного виду транспорту на інший, обробка, пакування,