

**УДК 658.7:339.92**В. І. КОПИТКО<sup>1\*</sup>, О. В. КОПИТКО<sup>2</sup>

<sup>1\*</sup> Каф. Гуманітарної та соціально-економічної підготовки, Львівська філія Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. І. Блажкевич 12а, Львів, Україна, 79052, (032) 267-99-74, ел. пошта v-kopytko@ukr.net

<sup>2</sup> Львівський коледж транспортної інфраструктури Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Снопківська 47, м. Львів, 79011, тел. +38 (032) 276-14-89, ел. пошта o-kopytko@ukr.net

**НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА УКРАЇНИ З ЄС**

**Мета.** Метою статті є визначення напрямків розвитку транспортно-логістичного співробітництва України з ЄС, що полягає у необхідності координації відтворювального процесу з транспортно-логістичної складової. **Методика.** Теоретико-методичною основою дослідження є праці вітчизняних вчених з функціонування та розвитку транспортної логістики в рамках міжнародного співробітництва. **Результати.** Розвиток транспортно-логістичного співробітництва України з ЄС забезпечить сталий розвиток системи прогнозування на залізничному транспорті. **Наукова новизна.** Аналіз транспортної системи за видами галузей показав, що залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, що в кінцевому рахунку створює потужну основу для формування транскордонного транспортно-логістичного кластеру. **Практична значимість.** Запропоновані авторами пропозиції можна використати на зниження непродуктивних витрат в організації та освоєнні міжнародних перевезень за рахунок завчасного та адекватного реагування на очікуваний попит в сфері перевезень, а також підвищити обґрунтованість пропозицій щодо тарифної та інвестиційної політики ПАТ «Українська залізниця».

*Ключові слова:* транспортно-логістичне співробітництво, технології перевізного процесу, залізничний транспорт, транспортна інфраструктура, транспортні послуги, інвестиції, відтворювальні процеси.

**Постановка проблеми**

Успішне освоєння ринку транспортно-логістичних послуг в Україні є одним з основних чинників розвитку економіки держави та окремих її регіонів. Це впливає на підвищення конкурентоспроможності транспортного комплексу і визнано в якості загальнонаціонального економічного пріоритету інтеграції України в структури ЄС. Робота транспортних компаній пов'язана з високим ступенем невизначеності, викликаній різною реакцією клієнтів на кон'юнктурні зміни на ринку, що призводить до труднощів планування вантажно-розвантажувальної роботи, визначення очікуваних обсягів перевезень вантажів. Особливу актуальність дана проблема набуває на підприємствах залізничного транспорту.

Поглиблення глобальної та регіональної виробничої спеціалізації, а також кооперації, підвищує роль транспортно-логістичного співробітництва як механізму забезпечення якісного функціонування національної економіки в умовах транскордонного переміщення

факторів виробництва, оскільки сумарний вартісний обсяг світового ринку транспортно-логістичних послуг (за сукупною виручкою) в 2015 р склав 8,2 трлн дол. з прогнозованим зростанням до 15,5 трлн дол. до 2023 року, а у фізичному вираженні - 54,7 мільярдів тонн з очікуваним зростанням до 92,1 мільярдів тонн до 2023 р.[1].

**Аналіз останніх досліджень і публікацій**

Теоретичним та практичним аспектам співробітництва Україна-ЄС, у тому числі у галузі транспорту, присвячені дослідження провідних науковців, серед яких: Білорус О. Г., Будкін В. С., Геєць В. М., Дикань В. Л., Загорулько В. М., Коба В. Г., Краснікова Н. О., Кредісов А. І., Матвеев В. В., Новікова А. М., Новицький В. Є., Пахомов Ю. М., Поручник А. М., Семиноженко В. П., Сич Є. М., Стебляк І. О., Стукало Н. В., Трюхан В. В., Чужиков В. І., Щелкунов В. І. та ін. Тематику розвитку транспортно-логістичного співробітництва України з ЄС досліджували

Борщевський В.В., Дашкуєв М. А., Кирлик Н. Ю., Михайличенко К. М., Партола А. І., Устенко М. О., Яцюта О. С. та ін. Застосування логістичних методів у наданні транспортних послуг передбачає інформаційне забезпечення галузі з метою моніторингу стану галузей економіки, діяльність транспорту на ринках збуту продукції та зближення законодавчих баз України та ЄС. Це вимагатиме вдосконалення якості поточного планування обсягів продажів транспортних послуг з метою підвищення ефективності управління роботою суб'єктів господарювання на транспортному ринку і забезпечення їх фінансової стабільності в сучасних умовах.

### **Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми**

Визначення стратегії розвитку транспортно-логістичного співробітництва України з ЄС забезпечить досягнення концептуальної мети ПАТ «Українська залізниця», в тому числі основних напрямків розвитку діяльності її регіональних філій, пов'язані з успішним вирішенням принципового завдання: підвищення ефективності роботи залізничного транспорту, впровадження новітніх методів і засобів управління, техніки і технологій перевізного процесу, створення принципово нових комплексних форм обслуговування клієнтів.

### **Формулювання цілей статті**

Ціллю даного дослідження є розробка методичних і практичних рекомендацій щодо вдосконалення розвитку економічних і технологічних інтеграційних процесів в даному транспортному співробітництві направленому на задоволення зростаючого попиту на вантажні та пасажирські перевезення між Україною та Європою. В економічних процесах подібного масштабу виникають перешкоди пов'язані з необхідністю пошуку інвестиційних ресурсів для реалізації міжнародних проектів з метою вдосконалення транспортно-логістичного співробітництва. Подолання цих перешкод пов'язане з необхідністю розробки методичної бази для створення таких механізмів координації транспортних систем взаємодіючих країн, які дозволять надавати транспортні та інші послуги високої якості споживачам на зовнішніх і внутрішніх ринках.

### **Виклад основного матеріалу дослідження**

Розподіл глобального виробничого процесу з розміщенням його окремих частин в різних країнах і регіональних торговельних об'єднаннях в рамках глобальних ланцюгів вартості і, як наслідок, збільшення частки проміжних товарів і компонентів у світовій торгівлі є важливою передумовою розширення і поглиблення міжнародного та регіонального транспортно-логістичного співробітництва. Досвід країн Західної Європи та Північної Америки свідчить, що розвиток логістики та транспортного сектору дає змогу зменшити загальнологістичні витрати майже на 12–35 %, транспортні витрати – на 7–20 %, витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи та збереження матеріального потоку – на 15–30 %, а також прискорити швидкість обігу матеріальних ресурсів на 20–40 % та скоротити їх запаси на 50–200% [2, с.208]. Тому координацію технологічної, технічної та організаційно-економічної взаємодії між усіма функціональними ланками в таких країнах забезпечує відповідна логістична система, яка забезпечує взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційно-економічному, технічному, технологічному та інформаційному аспектах руху вантажних потоків.

Враховуючи те, що у сфері транспорту нині зайнято 20% населення та 30% основних фондів і кожна добу кордон перетинає в середньому понад 150тис. громадян та 40 тис. одиниць транспорту [5, с. 58], розвиток транспортно-логістичного співробітництва України з ЄС є надзвичайно актуальним. Аналіз транспортної системи за видами галузей показав, що залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, який забезпечує 82% вантажних і майже 50% пасажирських перевезень, здійснюваних усіма видами транспорту. Залізничний транспорт має стратегічне значення для України, оскільки через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід – Захід, Балтика – Чорне море. Крім того, розвиваються перевезення по міжнародному транспортному коридору ТРАСЕКА (Європа – Кавказ – Азія) [6, с. 126]. Для подальшого співробітництва необхідне забезпечення державою умов для рівного доступу на транспортний ринок операторів перевезень, створення на основі

державно-приватного партнерства компаній-операторів перевезень, зацікавлених у збільшенні обсягів та ефективності перевезень та залучення приватних перевізників на залізничному транспорті.

Не може не турбувати цей факт, що на сьогоднішній день зменшується роль України як транзитера і основними чинниками зменшення цієї ролі є: цілеспрямована політика Росії щодо виключення України із транзитних потоків; недостатність темпів та обсягів розбудови транспортної інфраструктури, техніко-технологічне відставання якої суттєво здорожує процес доставки товару та призводить до переорієнтації транспортних потоків в обхід території України; незадовільний транспортно-експлуатаційний стан доріг, 90 % яких потребує реконструкції або ремонту, середня швидкість руху на автодорогах України у 2–3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах, на вітчизняних дорогах стає економічно не вигідною експлуатація сучасних автомобілів з поліпшеними технічними та екологічними характеристиками. Також незадовільним є стан залізничних колій, ділянки яких прийшли в незадовільний стан та підлягають заміні через вік та тривалу експлуатацію; брак належного сервісу та уваги до нагальних потреб клієнтів з боку державних транспортних монополій і державних контролюючих органів та служб; неузгодженість тарифної політики Укрзалізниці та морських торговельних портів України, пряме лобювання ними інтересів окремих комерційних структур. Надмірна складність і тривалість процедур перетину кордону, а також недостатня пропускна спроможність пунктів перетину кордонів; відсутність послідовної державної політики щодо розвитку транзитного потенціалу України та розбудови пріоритетної транспортної мережі [7, с. 62].

У числі пріоритетних напрямків діяльності ПАТ «Українська залізниця» можна виділити адаптацію мережі регіональних філій залізниць України щодо залізничних підходів до морських портів, модернізацію, розширення програми швидкісного пасажирського сполучення. Транспорт є однією з ключових сфер співпраці між ЄС та Україною і, відповідно до статті 368 Угоди про асоціацію, головною метою такої співпраці є сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації чинних стандартів та політи-

ки з наявними в ЄС. Створено ефективну платформу для співпраці на регіональному рівні в рамках Транспортної панелі Східного партнерства, основною метою якої є сприяння у покращенні транспортного сполучення між ЄС та його найближчими сусідами [3]. Складність виконання намічених програм полягає не тільки в їх масштабності і термінах, але в залученні значних фінансових ресурсів. Реалізація визначених пріоритетів в транспортній сфері, як і модернізація економіки в цілому, стримується низьким технічним і технологічним рівнем всіх видів транспорту.

Стан транспортного комплексу, перш за все його інфраструктура, не відповідає сучасним потребам економіки країни. Неузгодженість в розвитку інфраструктури різних видів транспорту не дозволяє в повній мірі забезпечити транспортне обслуговування територій, особливо у новостворених центрах економічного зростання - територіально-виробничих кластерах. Найбільш критичний рівень зносу характерний для рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту. Згідно Стратегії розвитку залізничного транспорту на 2017-2021 роки зазначено, що рівень зношеності магістральних електровозів сягає 84 %, магістральних тепловозів – на 99 %, маневрових тепловозів – на 80%, понад 90 % сягає рівень зносу вантажних вагонів та електро- і дизель-поїздів, понад 87 % – пасажирських вагонів. У сфері інфраструктури відповідне становище з основними засобами. Понад 78 % колійної техніки експлуатується з понаднормативним терміном служби, а протяжність магістральних колій з протермінованим капітальним ремонтом складає 27 % [4]. Тобто, інфраструктура ПАТ «Українська залізниця» характеризується недостатністю резервів, що негативно впливає на провізну і пропускну здатність.

Одним із напрямів виходу з цієї ситуації є можливість формування транскордонних транспортно-логістичних кластерів у транскордонних регіонах. Як приклад, на прикордонних територіях України та Угорщини, зокрема у прикордонному регіоні Захонь, вже сформовано логістичний центр, де відповідно наявними є традиційно розвинуті українсько-угорські торговельно-економічні, експедиційні зв'язки, що в кінцевому рахунку створює потужну основу для формування транскордонного транспортно-

логістичного кластеру. Аналогічні транспортно-логістичні кластери доцільно створювати у прикордонних регіонах з Польщею, Румунією, Словаччиною та ін. Відкриття Бескидського двоколійного залізничного тунелю - масштабне оновлення транспортної інфраструктури України. Це не лише найбільший інфраструктурний проект, реалізований в Україні протягом останніх десятиліть, а й проект, завдяки якому Україна стає ближчою до Європейського Союзу і є частиною міжнародного транспортного коридору, який прямує територією Італії, Словенії, Угорщини, Словаччини, України та далі на схід. Тут проходить до 40% вітчизняних транзитних вантажів у напрямку Західної і Центральної Європи.

Проте наразі транспортна система України не відповідає стандартам і вимогам Європейського Союзу й вирізняється суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм, тому на цьому етапі розвитку ТЛС країни потрібно максимально реалізувати можливості, що надає співробітництво з ЄС у межах політики сусідства, та асоціації для розвитку на території України маршрутів Транс'європейської транспортної мережі, міжнародних транспортних коридорів і нових транснаціональних транспортно-логістичних осей. Йдеться про реалізацію міжнародних транспортно-логістичних проектів із залученням фінансових інструментів ЄС і коштів фінансових установ ЄС (ЄІБ, ЄБРР). Актуальною є участь України в регіональних проектах, зокрема, щодо реалізації власних інтересів у межах виконання Стратегії ЄС для Дунайського регіону та проекту ТРАСЕКА [8, с.95].

Слід відзначити, що у більшості розвинутих країн, окрім безпосередньої участі в управлінні залізничним транспортом через спеціально створені державні структури, держава виступає ініціатором реалізації проектів розвитку інфраструктури галузі, забезпечуючи їх відповідно фінансовою підтримкою. У 2016 р. ухвалено Закони України, якими передбачено створення державного дорожнього фонду, що розпочав свою роботу з початку 2018 р. Серед практичних кроків реалізації урядових реформ у транспортній сфері слід відзначити такі: розподіл господарських функцій і функцій державного управління на залізничному транспорті; оновлення вкрай зношеного рухомого складу; більш повне задоволення попиту насе-

лення на послуги з перевезень; активізацію роботи із залучення інвестицій у розвиток морських портів; суттєве збільшення фінансування дорожньої галузі; запровадження нових логістичних рішень для використання транзитного потенціалу транспортної системи України.

Досвід країн Західної Європи свідчить про величезну роль транспортно-логістичних центрів. Так, в Голландії діяльність транспортних логістичних центрів приносить 40% доходу транспортного комплексу, у Франції – 31%, в Німеччині – 25%. Терміни окупності транспортно-логістичного центру складають приблизно 5-9 років. З огляду на зарубіжний досвід створення транспортно-логістичних центрів при їх будівництві в Україні необхідно врахувати [9, с.99]:

- розміщення транспортно-логістичних центрів поблизу автомагістралей, залізничних станцій та аеропортів, з метою використання різних видів транспорту для доставки вантажу;

- внутрішня кооперація і співпраця з транспортно-логістичними центрами, розташованими в інших областях або на кордоні з іншими країнами;

- розташування транспортно-логістичних центрів за межами міст, але в місцях, де спостерігаються високі показники експортно-імпортової діяльності;

- наявність поблизу транспортно-логістичних центрів розвиненої інфраструктури.

Головним завданням реалізації інтеграційних механізмів розвитку транспортно-логістичного співробітництва: України є прискорення соціально-економічного розвитку України, яка інтегрується в ЄС, що полягає в зниженні частки сировинного сектора економіки, через ефективну виробничу кооперацію, модернізацію застарілої транспортно-логістичної інфраструктури та підвищенні ролі об'єднання в ланцюгах вартості через інноваційні технології за світовими стандартами. Транспортна інфраструктура традиційно відіграє важливе значення в економічному розвитку країн із високим транзитним потенціалом. Адже вона дозволяє максимально повно використовувати наявні конкурентні переваги в міжнародному поділі праці, передусім на основі залучення додаткових інвестиційних ресурсів у транспортний сектор із подальшим мультиплікуванням позитивних ефектів від їх

освоєння у суміжні сфери господарської діяльності.

В роботі [10] автор відзначає, що модернізація транспортної інфраструктури України значною мірою визначається спроможністю влади впроваджувати системні інституційні зміни, спрямовані на проведення ринкових реформ у всіх ланках господарського механізму. Передусім це стосується реалізації політики європейської інтеграції. Зокрема, необхідно створити сприятливі умови для розвитку підприємства, здійснити реальну децентралізацію влади та завершити адміністративно-територіальну реформу, забезпечити подальшу лібералізацію зовнішньоекономічної діяльності та підвищити ефективність використання фінансових ресурсів, які виділяються ЄС на підтримку економічних реформ в нашій державі. Тому тут слід забезпечити реалізацію державних програм в сфері дорожнього господарства, побудова якого заснована на визначенні мети його функціонування, використання інструментів управління та правил їх взаємозв'язку, що забезпечує підвищення ефективності управління розвитком транспортної інфраструктури регіонів. Функціонування запропонованого механізму орієнтоване на ефективне витрачання бюджетних коштів органами регіонального управління при забезпеченні виконавцями інвестиційних проектів високих якісних показників дорожніх об'єктів.

Ініціювання іноземними державами низки проектів, які передбачають здійснення євразійських економічних зв'язків в обхід території України, вимагає сьогодні від Уряду України якомога швидше розробити власну стратегію щодо розвитку транспортної мережі, ініціювати найважливіші інфраструктурні проекти та залучити інвесторів до фінансування транзитних вантажопотоків [11, с.135]. Тому тут слід звернути увагу на процеси транскордонного районування обумовлені сучасними геополітичними тенденціями і тому носять в основному об'єктивний характер. Однак об'єктивний характер цих процесів не виключає необхідності їх регулювання засобами регіональної політики, що впливає у більшості випадків позитивно впливає на розвиток транспортно-логістичного співробітництва, оскільки, такі райони займають значну частину периферійних територій багатьох, особливо невеликих за площею, держав і грають все більш

істотну роль в їх соціально-економічній розвитку.

Для вирішення проблеми транспортно-логістичного співробітництва України з ЄС, можна використовувати досвід ЄС, щодо забезпечення взаємодії в рамках кластерів і через елементи інноваційної транспортної інфраструктури і для поліпшення інноваційної активності бізнесу необхідна цільова державна підтримка підприємств в реалізації інноваційних проектів з накладенням зобов'язань на компанії в області розвитку інноваційної інфраструктури. Однак, тут слід врахувати те, що на даний час в Україні знаходиться найбільша кількість стикувальних вузлів (близько 15) - на кордоні з Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Румунією. Необхідно сприяти залученню коштів ЄС для реалізації проекту щодо зміни ширини залізничної колії для проведення роботи з розвитку комбінованих перевезень в напрямку Європа – Азія з використанням транспортної інфраструктури України, зокрема в рамках діючих транспортних коридорів, визначених мережею TEN-T.

На рівні уряду [12] є заяви, що Україна не мінятиме ширину рейок на старих залізничних коліях, оскільки вартість такого проекту не окупиться ніколи. Замість цього, будуватимуться нові шляхи для швидкісного сполучення з Європою, з шириною рейок за європейським стандартом. На транспортно-логістичне співробітництва України з ЄС впливатиме й запланована тестова площадка українського варіанту надшвидкісного потягу Hyperloop, яку можливо запустити вже в 2019 році. Вона матиме наступну етапність: спочатку НАН України надасть наукове обґрунтування цього нового виду транспорту. Якщо воно буде достатнім, щоб перейти до стадії технологічної розробки і тестування, необхідно отримати офіційне погодження Hyperloop One, підприємства Ілона Маска, і інших компаній і цей великий проект, який вимагатиме багато зусиль та значних інвестицій.

Актуальність розвитку інтеграційних механізмів розвитку транспортно-логістичного співробітництва: України з ЄС обумовлена тим, що сьогодні відтворювальні процеси в різних сферах господарської діяльності набувають інших, більш складних форм, втрачають цілісність (замкнутість) від регіонального до глобального рівнів, формуються новими факто-

рами, що здійснюють значний вплив на їх розвиток; і трансформується технологія проходження відтворювальних процесів, коли істотна роль відводиться транспортно-логістичного співробітництву, а також інформатизації, що практично повністю змінює механізми реалізації відтворювальних процесів. Об'єктивна необхідність координації відтворювального процесу з транспортно-логістичної складової призводить до появи специфічних відтворювальних чинників, без яких не може бути реалізований відтворювальний процес. До таких факторів поряд з загальноприйнятими факторами виробництва відноситься наявність логістичних механізмів, диференційованих як по ієрархічних рівнях, так і в залежності від технології функціонування системи транспортної логістики.

#### Висновки з даного дослідження

Розвиток транспортно-логістичного співробітництва України з ЄС повинен базуватись на врахуванні відтворювальних процесів, які набувають інших, більш складних форм, втрачають цілісність (замкнутість) від регіонального до глобального рівнів і при забезпечення державою умов для рівного доступу на транспортний ринок операторів перевезень. Відкриття Бескидського двоколісного залізничного тунелю сприятиме будівництву нових шляхи для швидкісного сполучення з Європою. Модернізація на прикордонних участках колії з шириною рейок за європейським стандартом сприятиме створенню на основі державно-приватного партнерства компаній-операторів перевезень. Координація відтворювального процесу з врахуванням транспортно-логістичної складової забезпечить сталий ро-

звиток системи прогнозування на залізничному транспорті, що дозволить знизити непродуктивні витрати в організації та освоєнні перевезень (за рахунок завчасного та адекватного реагування на очікуваний попит в сфері перевезень), а також підвищити обґрунтованість пропозицій щодо тарифної та інвестиційної політики ПАТ «Українська залізниця» в рамках раціонального розміщення транскордонних логістичних кластерів. Використання європейського досвіду розвитку залізничного транспорту визначає результати оптимізації організації перевезень в міжнародному сполученні і сприятиме формуванню ефективного механізму, що забезпечує баланс інтересів всіх сторін, учасників перевізного процесу.

#### Перспективи подальших досліджень у цьому напрямку

Подальші дослідження обумовлені необхідністю вдосконалення якості поточного планування обсягів продажів транспортних послуг з метою підвищення ефективності управління роботою ПАТ «Українська залізниця» на транспортному ринку і забезпечення їх фінансової стабільності, що постійно змінюються ринкових умовах із врахуванням відтворювального процесу. Структурні і технологічні перетворення на залізничному транспорті України відбуваються в умовах глобалізації світової економіки, розвитку економічних систем ринків ЄС, щодо адаптації залізничних підходів до морських портів, модернізацію, розширення програми швидкісного пасажирського сполучення. Проблематика підвищення ефективності транспортних зв'язків, які об'єднують виробників і споживачів стає надзвичайно актуальною.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Logistics Market – Global Industry Analysis, Size, Share, Growth, Trends, and Forecast 2016-2024. [Electronic resource] // Transparency Market Research. – New York, 2016. – Mode of access: Режим доступу: <http://www.transparencymarketresearch.com/logistics-market.html> (accessed 10.12.2016)
2. Устенко М. О. Актуальність формування транспортно-логістичних систем в умовах євроінтеграції / М. О. Устенко // Вісн екон. трансп. і пром-сті. — 2015. — № 49. — С. 207–210.
3. Співробітництво Україна – ЄС в сфері транспорту // Офіційний сайт Представництва України при Європейському Союзі та Європейському Співтоваристві з атомної енергії [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://ukraine-eu.mfa.gov.ua/ua/ukraine-eu/sectoral-dialogue/transport>.
4. Стратегія розвитку "Укрзалізниці" на 2017-2021 роки. Режим доступу: <https://economics.unian.ua/transport/2131084-kravtsov-predstaviv-strategiyu-rozvitku-ukrzaliznitsi-na-2017-2021-roki.html>

5. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону : [монографія] / І.В. Заблодська [та ін.]. – Сєверодонецьк : СНУ ім. В. Даля, 2016. – 193 с.
6. Партола А. І. Аналіз транспортно-логістичного комплексу України / А. І. Партола //Науковий вісник Ужгородського національного університету - Випуск 9, 2016, с.126-129.
7. Михайличенко К. М. Відновлення транзитного потенціалу як чинник підвищення конкурентоспроможності України / К. Михайличенко // Стратегічні пріоритети. — 2015. — № 4. — С. 59–65.
8. Яцюта О. Транспортно-логістична система України в умовах європейської Інтеграції / О. Яцюта //Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право(науковий журнал) КНТЕУ – 2016. - № 3 – 89-99.
9. Кирлик Н. Ю. Європейський досвід розвитку транспортно-логістичних центрів / Н. Ю. Кирлик //Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент (Збірник наукових праць) – 2016 – 22 – с.98-101.
10. Борщевський В. Модернізація транспортної інфраструктури в процесі наближення до ЄС: Досвід Польщі для України [Електронний ресурс] / В. Борщевський // Міжнародні відносини Серія "Економічні науки" – 2016 - № 9 Режим доступу: [http://journals.iir.kiev.ua /index.php/ec\\_n/issue/view/174](http://journals.iir.kiev.ua /index.php/ec_n/issue/view/174)
11. Дашкуєв М. А. Сучасний стан процесу інтеграції транспортно-логістичної системи України в європейський субрегіональний простір / М. А. Дашкуєв //БІЗНЕСІНФОРМ (Харківський національний економічний університет ім. С. Кузнеця) – 2015 - № 5 – с.133-140. Режим доступу: [www.business-inform.net](http://www.business-inform.net)
12. Омелян В. Україна не мінятиме ширину рейок на старих залізничних коліях [Електронний ресурс] / В. Омелян // Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2234470-ukraina-ne-minatime-sirinu-rejok-na-starih-zaliznicnih-koliyah-omelan.html>

В. І. КОПЫТКО<sup>1\*</sup>, О. В. КОПЫТКО<sup>2</sup>

<sup>1\*</sup> Каф. гуманітарної і соціально-економічної підготовки, Львівський філіал Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, ул. І. Блажкевич, 12а, Львів, 79052, Україна, (032) 267-99-74, ел. пошта: [v-kopytko@ukr.net](mailto:v-kopytko@ukr.net)

<sup>2</sup> Львівський коледж транспортної інфраструктури Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна, ул. Снопковская 47, г. Львів, 79011, тел. +38 (032) 276 14 89, ел. пошта [o-kopytko@ukr.net](mailto:o-kopytko@ukr.net)

## НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА УКРАИНЫ С ЕС

**Цель.** Целью статьи является определение направлений развития транспортно-логистического сотрудничества Украины с ЕС, заключается в необходимости координации воспроизводственного процесса по транспортно-логистической составляющей. **Методика.** Теоретико-методической основой исследования являются труды отечественных ученых по функционированию и развитию транспортной логистики в рамках международного сотрудничества. **Результаты.** Развитие транспортно-логистического сотрудничества Украины с ЕС обеспечит устойчивое развитие системы прогнозирования на железнодорожном транспорте. **Научная новизна.** Анализ транспортной системы по видам отраслей показал, что железнодорожный транспорт Украины является ведущей отраслью в дорожно-транспортном комплексе страны, в конечном счете создает мощную основу для формирования трансграничного транспортно-логистического кластера. **Практическая значимость.** Предложенные авторами предложения можно использовать на снижение непроизводительных затрат в организации и освоении международных перевозок за счет заблаговременного и адекватного реагирования на ожидаемый спрос в сфере перевозок, а также повысить обоснованность предложений по тарифной и инвестиционной политики ОАО «Украинская железная дорога».

**Ключевые слова:** транспортно-логистическое сотрудничество, технологии перевозочного процесса, железнодорожный транспорт, транспортная инфраструктура, транспортные услуги, инвестиции, воспроизводственные процессы.

V. I. KOPYTKO<sup>1\*</sup> O. V. KOPYTKO<sup>2</sup>

<sup>1\*</sup>Dep. Humanitarian and Socio-Economic Training, Lviv Branch of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after academician V. Lazaryan, st. I. Blazhkevich, 12a, Lviv, Ukraine, 79052, tel. (032) 267-99-74, e-mail: v-kopytko@ukr.net

<sup>2</sup> Lviv College of Transport Infrastructure of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after. ac. V. Lazaryan, Snopkovskaya 47, Lviv, 79011, tel. +38 (032) 276 14 89, e. mail o-kopytko@ukr.net

## MARKETING AND LOGISTICS TRANSPORT MARKET SUPPORT UNDER RAILWAY REFORM

**Goal.** The purpose of the article is to determine the directions of development of transport and logistics cooperation between Ukraine and the EU, is the need to coordinate the reproductive process in the transport and logistics component. **Method.** The theoretical and methodological basis of the study is the works of Russian scientists on the functioning and development of transport logistics in the framework of international cooperation. **Results.** The development of transport and logistics cooperation between Ukraine and the EU will ensure the sustainable development of the railway forecasting system. **Scientific novelty.** Analysis of the transport system by types of industries has shown that Ukraine's rail transport is the leading branch in the country's road transport complex, ultimately creating a powerful basis for the formation of a cross-border transport and logistics cluster. **The practical significance.** The proposals proposed by the authors can be used to reduce the unproductive costs in the organization and development of international transportation by responding to the expected demand in the transport sector in advance and adequately, and to increase the validity of the proposals on tariff and investment policy of PJSC "Ukrainian Railways".

*Keywords:* transport and logistics cooperation, transportation technology, railway transport, transport infrastructure, transport services, investment, reproduction processes.

### REFERENCES

1. Logistics Market – Global Industry Analysis, Size, Share, Growth, Trends, and Forecast 2016-2024. (2016). *Transparency Market Research*. Retrieved December 10, 2016, from <http://www.transparencymarketresearch.com/logistics-market.html>
2. Ustenko, M. O. (2015). Aktualnist formuvannia transportno-lohistychnykh system v umovakh yevrointehratsii. *Visn Ekon. Transp. I Prom-sti*, (49), 207-210.
3. Spivrobitnytstvo Ukraina – YeS v sferi transportu. (n.d.). Retrieved July 4, 2018, from <http://ukraine-eu.mfa.gov.ua/ua/ukraine-eu/sectoral-dialogue/transport>
4. Kravtsov predstaviv stratehiu rozvytku "Ukrzaliznytsi" na 2017-2021 roky. (2017, September 13). Retrieved July 4, 2018, from <https://economics.unian.ua/transport/2131084-kravtsov-predstaviv-strategiyu-rozvytku-ukrzaliznytsi-na-2017-2021-roki.html>
5. Zablodska, I. V. (2016). *Infrastrukturne zabezpechennia rozvytku transportnoi systemy rehionu*. Sievero-donetsk, Ukraine: SNU im. V. Dalia.
6. Partola, A. I. (2016). Analiz transportno-lohistychnoho kompleksu Ukrainy. *Naukovyi Visnyk Uzhhorodskoho Natsionalnoho Universytetu*, (9), 126-129.
7. Mykhailychenko, K. (2015). Vidnovlennia tranzynnoho potentsialu yak chynnyk pidvyshchennia konkurentospromozhnosti Ukrainy. *Stratehichni Priorytety*, (4), 59-65
8. Yatsiuta, O. (2016). Transportno-lohistychna systema Ukrainy v umovakh yevropeiskoi Intehratsii. *Zovnishnia Torhivlia: Ekonomika, Finansy, Pravo(naukovyi Zhurnal) KNTEU*, (3), 89-99
9. Kyrlyk, N. Y. (2016). Yevropeyskyi dosvid rozvytku transportno-lohistychnykh tsestriv. *Naukovyi Visnyk Mizhnarodnoho Humanitarnoho Universytetu. Serii: Ekonomika I Menedzhment (Zbirnyk Naukovykh Prats)*, (22), 98-101.
10. Borshchevskiy, V. (2016). Modernizatsiia transportnoi infrastruktury v protsesi nablyzhennia do YeS: Dosvid Polshchi dlia Ukrainy. *Mizhnarodni Vidnosyny Serii "Ekonomichni Nauky"*, (9). Retrieved July 4, 2018, from [http://journals.iir.kiev.ua/index.php/ec\\_n/issue/view/174](http://journals.iir.kiev.ua/index.php/ec_n/issue/view/174)
11. Dashkuiev, M. A. (2015). Suchasnyi stan protsesu intehratsii transportno-lohistychnoi systemy Ukrainy v yevropeyskyi subrehionalnyi prostir. *BIZNESINFORM (Kharkivskiy Natsionalnyi Ekonomichnyi Universytet Im. S. Kuznetsia)*, (5), 133-140. Retrieved July 4, 2018, from [www.business-inform.net](http://www.business-inform.net)



12. Omelian, V. (2017, May 24). Ukraina ne miniatyme shyrynu reiook na starykh zaliznychnykh koliaakh. Retrieved July 4, 2018, from <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2234470-ukraina-ne-minatime-sirinu-rejok-na-starih-zaliznicnih-koliaah-omelan.html>

Надійшла 07.06.2018 р.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, доц. Бобилем В. В., д-ром екон. наук, доц. Гненним О. М.