

2) за моделлю (1) у 2020 р. чистий прибуток продовжуватиме зростати і становитиме 5675 тис. грн, що більше на 1,91 % проти фактичного та на 2,02 % проти змодельованого рівня у 2018 р.;

3) за моделлю (2) у 2019 р. на 1,68 % проти фактичних даних звітного року і становитиме 4984 тис. грн та на 1,65 % проти змодельованого значення у 2018 р.;

4) за моделлю (2) у 2020 р. чистий прибуток продовжуватиме зростати і становитиме 5479 тис. грн, що більше на 1,84 % проти фактичного та на 1,81 % проти змодельованого рівня у 2018 р.;

5) за моделлю (3) у 2019 р. на 2,18 % проти фактичних даних звітного року і становитиме 6473 тис. грн та на 1,38 % проти змодельованого значення у 2018 р.;

б) за моделлю (3) у 2020 р. чистий прибуток продовжуватиме зростати і становитиме 7840 тис. грн, що більше на 2,64 % проти фактичного та на 1,67 % проти змодельованого його рівня у 2018 р.

Для більш наочного відображення отриманих результатів відобразимо графічно динаміку результату фінансової діяльності ТОВ «НЕЙЛ» за впровадження системи фінансового планування на рис. 1.

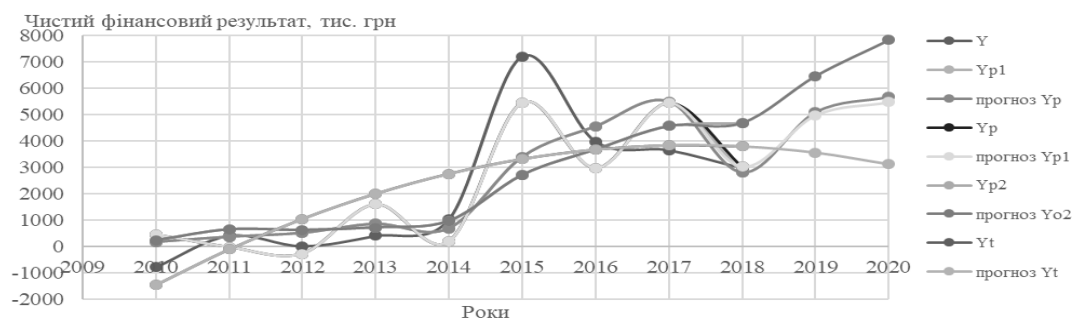


Рис. 1. Динаміка чистого фінансового результату ТОВ «НЕЙЛ» [12]

Як видно з рис. 1, розрахункові значення іноді наближені до фактичних значень чистого фінансового результату ТОВ «НЕЙЛ» за впровадження системи фінансового планування. Результати прогнозування показують подальше стабільне його зростання за економетричними моделями, а за трендовою моделлю відбувається уповільнення зростання фінансового результату щодо фактичних даних та скорочення щодо змодельованих значень. До основних напрямків удосконалення фінансового планування на промислових підприємствах відносять [1] перехід від поточного й оперативного фінансового планування до стратегічного з поступовим збільшенням меж планування; розробка моделей та застосування методів стратегічного фінансового планування для врахування можливих негативних впливів зовнішнього середовища різної природи; підвищення узгодженості локальних цілей поточного та оперативного фінансового планування і стратегічної мети функціонування виробничого підприємства; підсилення координації окремих рівнів фінансового планування; впровадження інформаційних технологій та сучасного програмного забезпечення у процес здійснення фінансового планування на всіх рівнях тощо. Перспективною є можливість використання побудованих моделей у подальшій практичній роботі фахівців промислового підприємства, що дозволить аналізувати, прогнозувати та планувати свою діяльність для покращення системи фінансового планування.

**Висновки.** Для успішного функціонування фінансового планування на промислових підприємствах необхідно створити ефективну систему забезпечення, що включає в себе аналітичне забезпечення – методологію та методику фінансового планування; інформаційне забезпечення – фінансову та економічну інформацію щодо внутрішнього та зовнішнього середовища підприємства; організаційне забезпечення – організаційну структуру та систему управління; програмно-технічне забезпечення – комп'ютерну техніку та програмне забезпечення. Отже, фінансове планування реалізується через формування фінансового плану, який повинен виявити достатність фінансових ресурсів промислового підприємства за всіма напрямками його діяльності та збалансувати пропорції між ними.

### Література

1. Бурлаков О.О. Становлення фінансового планування підприємств в Україні / О.О. Бурлаков // Вісник ЖДТУ. – 2012. – № 1 (59). – С. 251–253.
2. Литвин Ю.О. Фінансове планування на підприємствах в сучасних умовах / Ю.О. Литвин, В.І. Матвійчук // Актуальні проблеми розвитку фінансово-кредитної системи України. – Донецьк : ДонНТУ, 2012. – С. 67–85.
3. Сілакова Г.В. Методи фінансового планування на підприємстві [Електронний ресурс] / Г.В. Сілакова, О.А. Базіченко. – Режим доступу : <http://dspace.nuft.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/10326/1/20.pdf>
4. Офіційний сайт ТОВ «НЕЙЛ» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.nail.com.ua/>.

### References

1. Burlakov O.O. Stanovlennia finansovoho planuvannia pidpriemstv v Ukraini / O.O. Burlakov // Visnyk ZhDTU. – 2012. – № 1 (59). – S. 251–253.
2. Lytvyn Yu.O. Finansove planuvannia na pidpriemstvakh v suchasnykh umovakh / Yu.O. Lytvyn, V.I. Matviichuk // Aktualni problemy rozvytku finansovo-kredytnoi systemy Ukrainy. – Donetsk : DonNTU, 2012. – S. 67–85.
3. Silakova H.V. Metody finansovoho planuvannia na pidpriemstvi [Elektronnyi resurs] / H.V. Silakova, O.A. Bazichenko. – Rezhym dostupu : <http://dspace.nuft.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/10326/1/20.pdf>
4. Ofitsiynyi sait TOV «NEIL» [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : <https://www.nail.com.ua/>.

Рецензія/Peer review : 21.11.2019

Надрукована/Printed : 08.01.2020  
Рецензент: д. е. н., проф. Григорук П. М.

УДК 658

DOI: 10.31891/2307-5740-2019-276-6-161-164

ПУХАЛЬСЬКА Я. П.

Хмельницький національний університет

## ЄВРОЛОГІСТИКА ТА ЇЇ РОЛЬ У ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІЙ СИСТЕМІ

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 (ЕКМТ), концепція європейських транспортних осей, концепція європейських інтермодальних транспортних мостів, пан'європейські транспортні коридори, пан'європейські транспортні зони.

PUKHALSKA I.

Khmelnitskyi National University

## EUROLOGISTICS AND ITS ROLE IN THE TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM

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. Eurologistics is the management of logistical processes within the European Economic Area and is regarded as an important component of the European integration process, which provides its infrastructure basis. The article deals with the role of transport and logistics systems in ensuring sustainable development of the national economy. It is devoted to the formation and provision of a national transport system within the global transport system. It is determined that the main components of the transport system are the process, elements, subjects, levels, mechanism of regulation and management, and directions for improving the integral national transport system. The need to define approaches to the interpretation of the components of the national transport system is due to the possibility of integration of the Ukrainian economy into the European and international economic space. The article discusses the condition and functioning of the common trends of transport infrastructure of Ukraine. Particular attention is paid to the level of competitiveness of the country's transport infrastructure, identifying of problems and directions of its improvement in the context of integration into the European Union common transport space.

**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.

**Вступ.** 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 наукових досліджень.** 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 дослідження – розкриття сутності Європейської транспортно-логістичної інтеграції (єврологістики), а також з'ясування шляхів інтеграції України в європейську та світову транспортно-логістичні системи, враховуючи стратегічний курс держави на інтеграцію в єв्रोструктуру.

**Виклад основного матеріалу.** Світовий ринок логістичних послуг, за результатами досліджень та розрахунків, нині характеризується не тільки великими обсягам та динамікою, а й просторовою структурою, в якій перевага належить країнам Західної Європи (зокрема ЄС) – 27,5 %, Північної Америки (зокрема США) – 26,7 %, країнам Азійсько-Тихоокеанського регіону (зокрема Японії) – 19 % [2, с. 33]. 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.

Єврологістика — це управління логістичними процесами в межах європейського економічного простору, розглядається як важлива складова процесу євроінтеграції, що забезпечує його інфраструктурну основу. Єврологістика передбачає координацію транспортно-логістичної стратегії країн ЄС. Курс на створення єдиної транспортно-логістичної системи знайшов відображення в усіх основних документах ЄС, починаючи з Римського договору (1957 р.), як однієї з базових стратегій євроінтеграції.

Єврологістика отримала особливий розвиток наприкінці ХХ — на початку ХХІ ст. Формування її концептуального базису представлено в таблиці 1 [4].

Концепція європейських транспортних осей передбачала створення осей швидкісних залізниць та осей внутрішніх водних шляхів. Найбільш відомою магістраллю швидкісних поїздів в ЄС є лінія «РВКАЛ-НСТ» (High Speed Train), що з'єднує міста: Париж – Брюссель – Кьольн – Амстердам – Лондон.

Таблиця 1

## Концептуальний базис єврологістики

з/п	Назва концепції	Документ	Рік прийняття
1	Концепція європейських транспортних осей	Декларація Комітету міністрів транспорту Європейської спільноти	1983
2	Концепція європейських інтермодальних транспортних мостів	Декларація I Загальноєвропейської конференції з транспорту, м. Прага (Чехія)	1991
3	Концепція Пан'європейських (Критських) транспортних коридорів	Декларація II Загальноєвропейської конференції з транспорту, о. Крит (Греція)	1994
4	Концепція Пан'європейських транспортних зон	Декларація III Загальноєвропейської конференції з транспорту, м. Гельсінкі	1997
5	Концепція транспортно-логістичної системи «Wider Europe» («Ширша Європа»)	«Біла книга» ЄС – Європейська транспортна політика до 2010 року: час вирішувати	2001

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.

Як видно з таблиці 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 – міждержавна 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 (Австралія, Нова Зеландія, Канада, Республіка Корея, США, Японія) та одна країна-спостерігач (Марокко). На сьогодні ЄКМТ має два головних завдання:

– 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;

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

Об'єднана Європа в особі Європейського Союзу нині інтенсивно працює над створенням Пан'європейської транспортно-логістичної системи, яка має забезпечити зростаючі потоки вантажів та пасажирів у межах розширеної до 27 країн-членів Спільноти, а також надійно зв'язати країни ЄС з сусідніми країнами та регіонами світу, з якими здійснюють зростаючі обсяги торгівлі товарами та послугами, міжнародних інвестицій тощо [3, с. 38].

Сполучення з країнами-сусідами Євросоюзу відіграють важливу роль у формуванні інтегрованої Пан'європейської ТЛС. У цьому контексті важливим є укладення Угоди між Швейцарією та ЄС про нові альпійські залізничні сполучення у Швейцарії, територія якої характеризується дуже високою інтенсивністю перевезень. У Західних Балканах основні проекти стосуються Дунаю. Також у структурі Пан'європейської ТЛС важливу роль відіграє мережа внутрішніх водних шляхів міжнародного значення (табл. 2). Пан'європейські транспортні зони представлені морськими басейнами і включають Чорноморську, Баренцеву, Євроарктичну та Середземноморську мультимодальні територіально-транспортні зони, які мають певний характер геопросторової організації та комплексно-пропорційного розвитку транспортно-логістичної діяльності [1, с. 9–10].

Активізація участі України в процесах єврологістики має бути спрямована на те, щоб значна частина цього транзитного потоку товарів пройшла через транспортну систему нашої країни, що може принести додатково до бюджету України 7 млрд дол.

У проєктах єврологістики Україні відводиться важливе місце через її надзвичайно вигідне транзитне положення. Це підтверджує найвищий серед країн Європи транзитний рейтинг. Визначаються наступні напрямки участі України у Європейській транспортно-логістичній інтеграції:

- 1) Пан'європейські транспортні коридори (ПЄК);
- 2) Трансконтинентальні транспортні коридори (ТКТК);
- 3) Пан'європейські транспортні зони (ПЄТЗА);
- 4) Міжнародні логістичні термінали (МЛТ).

На інтеграцію України в Європейську транспортно-логістичну систему, визначену як стратегічний напрямок 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 з цими документами визначена мета створення мережі ПЄК та ТКТК, яка передбачає розроблення територіальної схеми ПЄК та ТКТК в Україні та пропозиції щодо створення 45 логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України [2, с. 37].

Таблиця 2

## Регіональна структура Пан'європейської транспортно-логістичної системи

Програма	Коротка характеристика
TEN (Trans European Network) – 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 проєктів на 22 транспортних маршрутах, 17 з яких стосуються 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 проєктів LOCEU та TEDIM [2].
TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) – 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.
TIRS (Transport Infrastructure Research Study in South-East Europe) – 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 Туреччині). За цією програмою також передбачається розвиток відповідних Пан'європейських коридорів та спорудження євротерміналів (біля Софії, Варни, Бухареста, Констанци, Загреб, Рієки тощо).
PEC (Pan European Corridor) – 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).
PETra (Pan European Transport Area) – 4 Пан'європейські транспортні зони	Програма створення Пан'європейських транспортних зон (PETra) включила чотири проєкти: Чорноморської, Середземноморської, Адріатично-Іонічної та Баренцевої євроарктичної зон. При цьому Чорноморській транспортній зоні (або Black Sea PETra), 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»).

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 внутрішніх водних шляхів на найбільших європейських річках Дунай та Дніпро – 2,2 тис. км. 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 (TRASEKA). 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 [4].

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, імпорتنних 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 напрямках 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 туристообміну.

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 геопросторової організації транспортних комунікацій і логістичних терміналів в їх межах.

**Висновки.** Євросоюз наполегливо прямує до створення єдиної транспортно-логістичної інфраструктури ЄС, яка б відповідала найсучаснішим вимогам. З цією 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 формуються. 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 у європейську і світову транспортно-логістичні системи, яка є одним із стратегічних завдань розвитку України як незалежної держави.

### Література

1. Олійник Я.Б. Єврологістика та Україна: Площини взаємодії в XXI ст. / Я.Б. Олійник, І.Г. Смирнов, І.В. Шум // Зовнішня торгівля: Право та економіка. – 2007. – № 6(35). – С. 6–12.
2. Смирнов І.Г. Інтеграція у європейську транспортно-логістичну систему – стратегічний вибір України (Геопросторовий аспект) / І.Г. Смирнов, І.В. Шум // Український географічний журнал. – 2005. – № 3. – С. 32–37.
3. Смирнов І.Г. Єврологістика в ретроспективі: дорожня система Давнього Риму (Український контекст). / І.Г. Смирнов // Зовнішня торгівля: Право та економіка. – 2008. – № 4(39). – С. 38–50.
4. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір : [монографія] / І.Г. Смирнов. – К. : Обрії, 2004. – 335 с.

### References

1. Oliynyk Y.B., Smirnov I.G., Shum I.V. Eurologistics and Ukraine: Areas of interaction in the 21st century Foreign Trade: Law and Economics. 2007. № 6 (35). pp. 6–12.
2. Smirnov I.G., Shum I.V. Integration into the European transport and logistics system - strategic choice of Ukraine (Geospatial aspect). Ukrainian Geographical Journal. 2005. № 3. P. 32–37.
3. Smirnov I.G. Eurologistics in retrospect: the road system of ancient Rome (Ukrainian context). Foreign Trade: Law and Economics. 2008. № 4 (39). P. 38–50.
4. Smirnov I.G. Logistics: spatial-territorial dimension: [monograph]. K.: Horizons, 2004. 335 p.

Рецензія/Peer review : 31.10.2019

Надрукована/Printed : 08.01.2020

Рецензент: д. е. н., проф. Васильківський Д. М.