

УДК 330.12

РОЛЬ ЄВРОЛОГІСТИКИ ПРИ ФОРМУВАННІ ЛОГІСТИЧНИХ РЕКРЕАЦІЙНИХ СИСТЕМ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

Циганюк Н.Є., аспірант, ЛНТУ

У статті розглядається поняття логістичної рекреаційної системи та єврологістики; обґрунтовується важлива роль єврологістики у процесі створення логістичних рекреаційних систем, а також аналізується сучасний стан розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні.

Ключові слова: логістична рекреаційна система; туристичні послуги; єврологістика.

ВСТУП

Процес формування логістичних рекреаційних систем (ЛРС) передбачає створення адаптивної, організовано-структурованої економічної системи рекреаційного регіону, до складу якої входить сукупність підсистем разом з відносинами між ними, що обумовлює переміщення потоків рекреантів, фінансових засобів і інформації. Таким чином, із визначення випливає, що місією ЛРС є надання рекреаційних послуг населенню і приїжджим. Оскільки, рекреація передбачає відновлення фізичного і духовного стану людини, то вважаємо, що туризм є складовою рекреації. Тобто, рекреаційні послуги ЛРС включають в себе і послуги туризму.

Швидкі темпи науково-технічного прогресу, нерівномірність економічного розвитку країн загострення внутрішньої конкуренції призводить до того, що все більше підприємств ЛРС не задовольняє охоплення лише внутрішніх ринків, і вони прагнуть виходити на міжнародний рівень, пропонувати свої послуги і товари споживачам за кордоном. За таких умов питання формування ефективних міжнародних каналів збуту набуває особливої актуальності.

Різні аспекти побудови каналів продажу в зовнішньоекономічній діяльності знаходять відображення у працях таких вчених як Т.М. Циганкової, Е.М. Азаряна, Ф. Котлера, К. Лаувлока та ін.

Проте кожна сфера діяльності має специфіку формування збутових каналів. І міжнародний туризм також не виняток.

В межах логістичної рекреаційної системи туристична послуга — це діяльність щодо розміщення транспортного, інформаційно-рекламного обслуговування, харчування, а також послуги закладів культури, спорту, побуту, розваг, спрямовані на задоволення потреб туристів. Оскільки, ЛРС не тільки надає послуги туризму, а й сама є об'єктом зацікавленості іноземних рекреантів, то дуже важливим фактором формування та розвитку ЛРС є створення відповідної транспортно-логістичної інфраструктури країн-учасників ЄС. Основна увага приділяється саме країнам-учасникам ЄС так як їхні жителі є основними покупцями послуг ЛРС регіонів України.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Основним завданням нашого дослідження є окреслення основних цілей єврологістики при формуванні логістичних рекреаційних систем; з'ясування поняття «єврологістика».

РЕЗУЛЬТАТИ

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.

Транспортно-логістичні операції з доставки іноземних туристів завжди відігравали дуже велику роль у міжнародному туризмі, але через обмеженість у розвитку засобів транспорту і зв'язку, просторові масштаби основної маси таких операцій були невеликими і рідко виходили на трансконтинентальний або міжконтинентальний рівень.

Світовий ринок логістичних туристичних послуг, за результатами досліджень та розрахунків, нині характеризується не тільки великими обсягами 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.

Об'єднана Європа в особі Європейського Союзу нині інтенсивно працює над створенням Пан'європейської транспортно-логістичної системи, яка має забезпечити зростаючі потоки 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. 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 пройшла через транспортну систему нашої країни, що може принести Україні додатковий потік іноземних туристів, і значно поповнити бюджет країни.

У проєктах єврологістики України 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 (ПЕК);
- 2) Трансконтинентальні транспортні коридори (ТКТК);
- 3) Пан'європейські транспортні зони (РЕТгА);
- 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 цих документів визначена мета створення мережі ПЕК та ТКТК, яка передбачає розроблення територіальної схеми ПЕК та ТКТК в Україні та пропозиції щодо створення 45 логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України [2, с. 37].

ВИСНОВКИ

Отже, Євросоюзу 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 та логістичних рекреаційних систем зокрема.

ЛІТЕРАТУРА

1. Олійник Я.Б. Єврологістика та Україна: Площини взаємодії в ХХІ ст. / Олійник Я.Б., Смирнов І.Г., Шум І.В. // 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) / Смирнов І.Г., Шум І.В. // Український географічний журнал. — 2005. — №3. — С. 32-37.
3. Смирнов І.Г. Єврологістика в ретроперспективі: дорожня система Давнього Риму (Український контекст). / Смирнов І.Г. // Зовнішня торгівля: Право та економіка. — 2008. — №4(39). — С. 38-50.