

УДК 656.078

**ЕКОНОМІЧНІ ТА ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПЕРЕВАЛКИ ВАНТАЖІВ
В УКРАЇНІ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ**

**ECONOMIC AND LEGAL ASPECTS OF TRANSPORTATION OF
CARGO IN UKRAINE IN THE CONDITIONS OF EURO
INTEGRATION**

*канд. екон. наук Н.А. Бочарова¹, канд. юр. наук В.А. Попов²,
канд. юр. наук Є.О. Туницька²*

¹Харківський національний автомобільно-дорожній університет,
²Національний юридичний університет ім. Ярослава Мудрого(Харків)

*PhD (Econ.) N.A. Bocharova¹, PhD (Law) V.A. Popov²,
PhD (Law) E.O. Tupytska²*

¹Kharkiv National Automobile and Highway University,
²Yaroslav Mudryi National law university(Kharkiv)

В епоху досягнення піку товарного обороту як у середині країн, так і в міжнародних напрямках, питання перевезення вантажів залишається одним із найактуальніших для сучасного суспільства. Виробництво і постачання окремих товарів на певній території неможливе без належного функціонування транспортної інфраструктури, злагодженої взаємодії відповідних елементів, а також гармонізації економічного та правового регулювання відносин з перевезення. Географічне розташування нашої держави забезпечує можливість переміщення через її кордони всіх видів транспорту. Водночас існуюча вітчизняна система управління економічної ефективності перевезення вантажів досі лишається майже незмінною з моменту її розвитку з другої половини ХХ століття.

Наслідком поглиблення євроінтеграційних процесів України є її поступове приєднання до транспортного простору Європейського Союзу (далі - ЄС), що призводить до необхідності створення ефективного державного управління. У той же час, незважаючи на важливе місце у світових транспортних потоках і на потенційні можливості в гарантуванні транспортування товарів Україна, наразі, займає лише 80 місце серед 160 держав у рейтингу Світового банку LPI (Logistics Performance Index (Індекс ефективності логістики)) [1]. Одним з нових напрямків розвитку вітчизняного транспортного процесу є створення транспортно-логістичних (логістичних) центрів. Практика їх діяльності не є новою для Європи, оскільки, з 1971 року активно функціонує «Інтерпорто Болонья», що є однією з найважливіших логістичних платформ у всій Європі. Виникненню транспортно-логістичних центрів передувала активна діяльність зі

складського зберігання вантажів (1960-1980 роки), створення вантажних терміналів на території відповідних складських майданчиків (1980-1990 роки) і лише, починаючи з 1990-х років на території Європи починають формуватись логістичні центри як економічні зони, що забезпечують надання різноманітних транспортно-логістичних послуг [2, с. 72]. Прогресивність й ефективність їхнього функціонування підтверджується економічними показниками європейських країн, що звернулись до відповідної практики. Наразі загальний обсяг європейського ринку логістичних послуг складає більше 600 млрд євро. При цьому 30% логістичних функцій у всіх галузях економіки приходиться на логістичні компанії [3, с. 32]. Проте для вітчизняної правової системи це явище є новим.

У сучасній науковій літературі відмічається відсутність єдиного підходу до визначення транспортно-логістичного центру. Так, внаслідок дослідження, що було проведено Макмастерським університетом, стало відомо існування більше ніж двадцяти термінів, що використовуються для позначення цього явища [2, с. 201]. Зокрема, термінологічні варіації транспортно-логістичних центрів залежать від локальної специфіки місця розташування. Вони функціонують у формі транспортного вузла, (центри вантажообігу – Gueter Verkehrs Zentren), інтермодального хабу, мультимодальної платформи, логістичної площі, тощо. Найпоширенішою назвою, що використовується у торговельній практиці є «вантажні села» (Freight villages) [3, с. 77]. З позиції державного регулювання транспортно-логістичні центри є інфраструктурою, обладнаною засобами для надання послуг, пов'язаних з транспортними діями, а вантажні села – сферою, в межах якої різними операторами ринку надається спектр послуг, що стосуються транзиту продукції в національному та міжнародному напрямках [4, с. 33]. Європейська асоціація вантажних сіл і логістичних центрів (Європлатформа) визначає логістичний центр, як такий, що характеризується координуванням взаємодії та функціонування різних видів транспорту, регулюванням проведення вантажно-розвантажувальних робіт, перевалювання вантажів, їх зберігання, а також наданням митних, інформаційних, аналітичних, консалтингових та банківських, послуг [5].

Правий термін досліджуваного явища з'явився у вітчизняному законодавстві нещодавно і використовується у вузькому розумінні. Введення у вітчизняний категоріальний апарат пов'язується з євроінтеграційними процесами і подіями, що відбуваються на Сході нашої держави. Отже, наступним кроком у розвитку транспортного сектору економіки України стане введення в широкий загаль транспортно-логістичних центрів. Практика країн-сусідів, зокрема, європейських держав демонструє, що такий підхід здатний не тільки прискорити безпосередньо сам транспортний процес, однак й створити неабиякий економічний вплив на сектор інфраструктури.

- [1] International LPI global ranking URL: <http://lpi.worldbank.org/international/global> (access date: 03.06.2017).
- [2] Боняр С. М., Корнійко Я. Р. Еволюція формування мультимодальних транспортно-логістичних центрів. Інвестиції: практика та досвід. 2012. № 7. – С. 71–72.
- [3] Кондратюк М. В. Використання досвіду Європейського Союзу у створенні транспортно-логістичних центрів. Вісн. економіки транспорту і промисловості. 2014. № 47. С. 31–33.
- [4] Боняр С. М., Корнійко Я. Р. Міжнародний досвід створення мультимодальних транспортно-логістичних центрів. Економіка та держава. 2012. № 3. С. 32–35.
- [5] Logistics Center Definition. URL: [http://europlatforms.eu/Logistic %20CenterDefinition.html](http://europlatforms.eu/Logistic%20CenterDefinition.html) (access date: 11.05.2017).