

**Кирлик Наталія Юріївна**  
*кандидат економічних наук  
доцент кафедри економічної теорії  
ДВНЗ «Ужгородський національний університет»  
м. Ужгород, Україна*

## **ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ**

На початку 1960-х років ХХ ст. в Європі з'явилися транспортно-логістичні центри. Перший транспортно-логістичний центр був створений у Парижі в 60-х роках минулого століття. Цьому сприяв зростаючий обсяг вантажообігу та розвиток автомобільних і залізничних шляхів. Створення транспортно-логістичних центрів позитивно позначилося на економіці цих країн, адже різним компаніям надавали широкий спектр логістичних, організаційних, правових, консультаційних послуг. За цей період розвиток транспортно-логістичні центри підтримувався центральними та регіональними органами державної влади, оскільки давав можливість вирішувати багато соціальних і екологічних проблем. Щоб зрозуміти необхідність розбудови транспортно-логістичних центрів в Україні необхідно вивчити досвід зарубіжних країн.

**Німеччина.** Логістична інфраструктура Німеччини є найбільш розвинутою у Світі. В структурі економіки Німеччини логістична галузь займає перше місце за кількістю працівників та четверте місце за рівнем обігу (після автомобілебудування, електротехнічної промисловості та загального машинобудування).

Транспортно-логістичні центри знаходяться поблизу крупних центрах залізничних вузлів та в багатьох портових містах. Найбільші транспортно-логістичні центри знаходяться в морських портах Бремен, Росток і Гамбург. На їх території функціонує близько 600 транспортно-експедиційних компаній, 4 контейнерних термінали і 8 багатоцільових терміналів.

Основне призначення транспортно-логістичних центрів – це паралельне використання автомобільного, залізничного та водного транспорту. Водночас, існують і транспортно-логістичні центри призначені для використання окремо кожного виду транспорту.

Доставка товарів споживачам здійснюється вночі таким чином, щоб забезпечити наявність необхідного вантажу на робочому місці до початку робочого дня.

Для Німеччини характерна активна участь держави у створенні транспортно-логістичних центрів. Органи державної влади сприяють створенню транспортно-логістичних центрів на всіх етапах: ініціюють створення нових об'єктів інфраструктури, організують підготовку земельних ділянок під будівництво, беруть участь у процесі розробки і реалізації

проекту. Основними інструментами державної політики формування та експлуатації транспортно-логістичних центрів є бюджетне фінансування, дотації федеральних земель і кредитування по окремих інвестиційних проектах.

Приватні структури теж беруть активну участь у створенні транспортно-логістичних центрів. Сьогодні у країні функціонує два типи логістичних центрів: логістичні центри приватної власності та логістичні центри міської комунальної власності. Зокрема в 1993 р. в Німеччині було створено товариство розвитку та експлуатації логістичних центрів – Deutsche GVZ Gesellschaft mbH.

**Нідерланди.** На ринку логістичних послуг Нідерландів представлено більше 12 тис. компаній, які мають розгалужену мережу в різних регіонах світу. Основними транспортно-логістичними центрами є порти Роттердам, Амстердам і Венло.

Державна влада виконує функції керуючої компанії, тому більшість транспортно-логістичних центрів було побудовано за сприяння участю держави. Державними органами, які здійснюють управління логістичної галуззю є Міністерство транспорту та водного господарства, Нідерландська асоціація транспорту і логістики «TLN», Інститут перспективної логістики «DINALOG». Зокрема, Міністерство транспорту та водного господарства Нідерландів фінансує реалізацію великих національних інфраструктурних проектів. Також створено Національну міжнародну раду з розподілу, яка представляє інтереси логістичних компаній в уряді і парламенті та працює за принципом галузевої спілки або асоціації.

Широко поширені так звані розподільчі парки (Distriparks), які виконують функції транспортних вузлів. Процес обробки вантажів механізований і автоматизований з мінімальною участю персоналу. Одним з найбільш швидко зростаючих напрямків є логістика заморожених і охолоджених продуктів, зокрема площа зберігання цих продуктів на душу населення в Нідерландах є найбільшою у світі.

**Китай.** Транспортно-логістичні центри сконцентровані на сході Китаю, де сформовано чотири великих логістичних райони: логістичне кільце навколо Бохайської затоки з центром в Пекіні; логістичне кільце в дельті річки Янцзи з центром в Шанхаї; логістичне кільце в зоні Тайванської протоки; логістичне кільце в дельті річки Чжуцзян з центрами Гуанчжоу і Шеньчжень.

На відміну від країн ЄС інвестування в логістичну інфраструктуру здійснюють виключно приватні компанії, а державні органи виконують регулюючу функцію. Зокрема, держава активно залучає іноземні інвестиції в логістичну галузь, і в результаті сьогодні багато трансконтинентальних корпорацій співпрацюють з великими логістичними підприємствами Китаю.

Державна політика Китаю тривалий час не передбачала регулювання

логістичного ринку. Тому для Китаю характерною є спеціалізація місцевих операторів на вузькому сегменті логістичних послуг, що також обмежує розвиток загальної логістичної системи країни.

Формуються так звані «WFOE» – Wholly Foreign-Owned Enterprises – підприємства, які повністю знаходяться в іноземній власності.

**Італія.** Основні транспортно-логістичні центри були побудовані у 90-ті роки ХХ ст. Всі транспортно-логістичні центри побудовані поруч з розв'язками важливих національних і міжнародних автомагістралей, судноплавних ліній і аеропортів, а також експортоорієнтованих підприємств, які забезпечують високий рівень завантаженості об'єктів (Мілан, Верона, Турин, Трієст, Болонья, Флоренція). Більшість транспортно-логістичних центрів мають інтермодальні термінали.

У 1986 р. було розроблено генеральний план розвитку транспорту, у якому сформовано дворівневу мережу об'єктів інфраструктури: макrorівень (пункти для розміщення міжнародного транспорту) та мікрорівень (пункти для розміщення національного транспорту). Інвесторами були держава, залізниця і транспортна компанія «Сemat». Фінансування переважно відбувалося на принципах державно-приватного партнерства, причому держава виступала не тільки інвестором, але й ініціатором багатьох проектів.

Отже, досвід країн з розвинутою ринковою економікою доводить, що створення транспортно-логістичних центрів дозволяє знизити логістичні витрати окремих товаровиробників та перевізників. Діяльність транспортно-логістичних центрів сприяє підвищенню ефективності функціонування національної економіки в цілому. Залучення інвестицій у розвиток інфраструктури, збільшення кількості робочих місць і податкових надходжень до бюджету створюють синергетичний ефект для економічного зростання.

#### **Список використаних джерел**

1. Боняр С.М., Корнійко Я.Р. Міжнародний досвід створення мультимодальних транспортно-логістичних центрів. *Економіка та держава*. 2012. № 3. С. 32–35.
2. Штулер І.Ю. Адаптація глобальних методик з підтримки підприємницької діяльності на регіональному рівні // *Збірник наукових праць Луцького національного технічного університету, Економічні науки, серія «Облік і фінанси»*. – 2011. – Вип. 8 (29). Част. 2 с. 38-46.
3. Кіш Є.Б. Інноваційний потенціал транскордонного співробітництва регіонів України та Угорщини. *Науковий вісник Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського. Сер.: Історичні науки*. 2013. Вип. 3.35. С. 197-201.
4. Крикавский Е.В. Логистический центр – это узловой объект логистических сетей. *Логистика: проблемы и решения*. 2008. № 5. С. 38-39.
5. Круминьш Н., Витолиньш К. Логистические центры: новые решения по минимизации транспортных расходов // Портал «Транспорт Информ». URL: <http://transportinform.com/logistika/586-logisticheskie-czentry->
6. Кузьменко А.В. Досвід та закономірності формування світової транспортно-логістичної інфраструктури. *Науковий огляд*. 2015. № 7 (17). URL: <http://naukajournal.org/index.php/naukajournal/article/view/534>