

УДК656.078.12

*Тетяна Ковтун, к.т.н.*  
(доцент, кафедра «Управління логістичними системами та проєктами», Одеський національний морський університет)

*Тетяна Смокова, магістр*  
(асистент, кафедра «Управління логістичними системами та проєктами», Одеський національний морський університет)

*Дмитро Ковтун, магістр*  
(логіст, компанія «EwalsCargo», Польща)

### СТВОРЕННЯ МЕРЕЖІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ – ПЕРСПЕКТИВНИЙ ШЛЯХ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Український ринок міжнародних вантажних перевезень має значний нереалізований потенціал, тому виникає необхідність виявлення механізмів підвищення ефективності функціонування транспортної системи України та її інтеграції в міжнародну транспортну систему. У статті подано аналітичний огляд транзитного потенціалу України та транспортно-логістичної системи країни в глобальному середовищі, розглянуто світовий досвід створення і функціонування транспортно-логістичних центрів як елементів транспортно-логістичної системи та приділено увагу особливостям функціонування логістичних центрів в розвинутих країнах. Визначено основні характеристики транспортно-логістичного центру, його місце в транспортно-логістичній системі та цілі функціонування.

**Ключові слова:** транспортно-логістична система, транзитний потенціал, транспортно-логістичні центри.

**Вступ.** Розташування на перехресті торговельних шляхів та наявність в Україні потужного транспортного комплексу потенційно дозволяє країні отримувати більше переваг від зростання глобалізації у різноманітних галузях світової економіки. Транспортна галузь є інтегратором взаємопов'язаних галузей, що створює єдину транспортно-логістичну систему, яка повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортно-логістичних послуг, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України. Інтеграція транспортних мереж і транспорту України в міжнародну транспортно-логістичну систему сприяє збільшенню обсягів перевезень та валютних надходжень, скороченню транспортно-логістичних витрат, наближенню до міжнародних стандартів перевезень пасажирів та вантажів.

Транспорт є однією з базових галузей економіки України, географічне розташування якої сприяє формуванню на її території транспортних коридорів і вузлів міжнародного значення, що в свою чергу, призводить до підвищення привабливості транспортної галузі для інвесторів. В таких умовах транспортна система стає основою для ефективного розвитку господарського комплексу країни [1].

В Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року стверджується, що транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий транспортний ринок [2].

**DOI:10.32703/2617-9040-2020-35-16**

Отже, одним з головних недоліків української транспортно-логістичної системи є низький рівень розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики. Для покращення ситуації, що склалася на сьогодні, актуальним є питання створення мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів, щоб забезпечити безперебійну роботу глобальних транспортних артерій – транспортних коридорів, що проходять через територію України.

**Аналіз останніх досліджень і постановка проблеми.** Для досягнення поставлених стратегічних цілей розвитку транспортно-логістичної системи країни необхідно застосовувати результати теоретичних та практичних досліджень вітчизняних та зарубіжних вчених.

Питанням інтеграційних процесів національної транспортно-логістичної системи до ЄС, формуванню транзитного потенціалу, проблемам та перспективам розвитку транспортно-логістичної системи України присвячені роботи [3-4].

Дослідженню транспортно-логістичних систем, їх ролі в розвитку економіки, а також концептуальним засадам функціонування, організації та проектування присвячені роботи [5-8]. На жаль, в вищеперелічених дослідженнях автори не приділяють достатню увагу ролі транспортно-логістичної інфраструктури, зокрема транспортно-логістичних центрів, в розвитку транспортної галузі країни.

Міжнародний досвід та історія створення об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури висвітлюються в роботах [9-11], але в них не враховуються особливості розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні.

Питанням використання досвіду країн світу у створенні транспортно-логістичних центрів в Україні присвячені праці [12-14], але в них не обґрунтовується потреба створення транспортно-логістичних центрів в країні для підвищення її транзитного потенціалу.

Для розуміння поточного стану розвитку транспортно-логістичних центрів, а також пов'язаних з їх діяльністю проблем, як практичних, так і науково-методичних, проаналізовано світовий досвід функціонування даних об'єктів, який висвітлюється в роботах [15-19].

Питання структури та складу об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, у тому числі транспортно-логістичних центрів, розглядалися в роботах [20-21], але в них не розглядаються особливості транспортно-логістичних центрів як інтеграційних елементів транспортно-логістичної інфраструктури.

**За мету дослідження обрано** обґрунтування доцільності створення мережі транспортно-логістичних центрів в Україні. Відповідно до обраної мети, поставлені такі завдання дослідження:

1. Провести аналіз сучасного стану транспортно-логістичної системи України.
2. Розглянути світовий досвід створення і функціонування транспортно-логістичних центрів.
3. Визначити характеристики транспортно-логістичного центру, його місце в транспортно-логістичній системі та цілі функціонування.

### **Виклад основного матеріалу**

**1. Стан транспортно-логістичної системи України.** Пріоритетним завданням для України є реалізація її транспортного потенціалу та створення транзитного транспортного мосту, що поєднуватиме країни Європи та Азії. Інтеграція транспортних мереж і транспорту України в міжнародну транспортну систему необхідна для залучення додаткових обсягів перевезень та валютних надходжень, скорочення транспортних витрат, наближення до міжнародних стандартів перевезень пасажирів та вантажів, покращення енергетичних та екологічних показників роботи транспорту і збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоспроможності українських перевізників, підтримання оперативної готовності транспортної системи України до використання її в інтересах підвищення обороноздатності держави [22].

Транспортна система України має розгалужену залізничну мережу, мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та мережу авіаційних сполучень, громадського пасажирського транспорту, автобусних станцій, вантажних митних терміналів

тощо. Це створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів у наданні транспортних послуг. Так, у Чорноморському та Азовському басейнах, а також дельті Дунаю працюють 13 морських портів, сукупна потужність вантажообробки яких становить близько 230 млн. тонн на рік. Територією України простягається 1569,4 км судноплавних водних шляхів. Функціонує розвинута мережа поромного сполучення, морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з країнами-партнерами в Чорноморському регіоні. Національна мережа автомобільних доріг загального користування становить 163033 км. Експлуатаційна залізнична мережа України є однією з найбільших у Європі та сягає близько 20951,8 км, з яких 9926,4 км (47,4 %) електрифіковані. Україна є транзитним транспортним мостом, що поєднує країни Європи та Азії [2].

В статті 1 «Транспорт у системі суспільного виробництва» Закону України «Про транспорт» визначається: «Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях» [23]. Тобто, транспортний комплекс виконує найважливішу соціально-інфраструктурну функцію щодо забезпечення інтеграції економічного простору.

Стан транспортної системи є одним з показників загального розвитку господарчого комплексу країни, оскільки транспорт, як інфраструктурна галузь, має розвиватися темпами, що випереджують інші галузі економіки, та сприяти швидкому економічному та соціальному зростанню в країні та її участі у міжнародному розділі праці. Транспортна галузь України повинна задовольняти потреби внутрішніх, експортно-імпортних перевезень, обсяги яких визначаються рівнем розвитку економіки країни.

Україна межує з сьома країнами, вона завжди була однією з основних транзитних держав на Європейському континенті, через яку проходили загальні транспортні шляхи в усі часи. За даними англійського інституту Rendall, транзитний потенціал України найвищий у Європі – 3,11 балів. На жаль транзитний потенціал України використовується лише на 60%. Доходи від транзиту і комплексу пов'язаних з ним послуг складають біля 6% ВВП. Через неефективне використання транзитного потенціалу Україна щорічно недоотримує близько 2,5 млрд. дол. США [3]. Експерти стверджують, що транзит товарів через територію України при сприятливих логістичних умовах може збільшитися в 20 разів і досягти 300 млрд. дол. США.

Концепцію створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні було затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 року № 821 (остання редакція – від 25 серпня 2004 року) [22]. На даний час через територію України загалом проходять сім міжнародних транспортних коридорів [9]. Останнім часом активно розвивається проект «Один пояс, один шлях», ініційований керівництвом КНР, до якого Україна прагне приєднатися [9-11].

Поступова цілеспрямована інтеграція транспортного комплексу України до загальноєвропейської та світової транспортної системи шляхом розвитку міжнародних транспортних коридорів може забезпечити не лише додаткові надходження до бюджету, а й стимулювати інвестиційну активність, залучення іноземного капіталу, вдосконалення технологій транспортування, транспортної інфраструктури країни в цілому та економічний розвиток регіонів.

Для України європейська інтеграція виступає пріоритетом міжнародної політики. Хоча вектор наближення транспортної політики України до стандартів і норм Європейського Союзу було визначено ще з середини 2000-х років [4], однак станом на 2020 рік транспортна система країни і досі не відповідає стандартам і вимогам ЄС та відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури та якості надання транспортно-логістичних послуг [24].

Зовнішні умови складаються на користь розвитку транспортної галузі України, але для успішного використання існуючих можливостей необхідно, щоб транспортний комплекс країни відповідав вимогам світової транспортної системи [25].

У 2019 році вантажообіг підприємств транспорту становив 338,9 млрд. ткм, або 102,1% від обсягу 2018 році. Підприємствами транспорту перевезено 674,5 млн. т. вантажів, що становить 108,0% від обсягів 2018 році (табл. 1).

*Таблиця 1. Обсяги вантажних перевезень підприємств транспорту України в 2019 році*

| Вид транспорту              | Вантажообіг     |              | Перевезено вантажів |              |
|-----------------------------|-----------------|--------------|---------------------|--------------|
|                             | млн. ткм        | у % до 2018  | млн.т               | у % до 2018  |
| Транспорт,<br>у тому числі: | <b>338885,2</b> | <b>102,1</b> | <b>674,5</b>        | <b>108,0</b> |
| - залізничний               | 181844,7        | 97,6         | 312,9               | 97,1         |
| - автомобільний             | 48831,5         | 114,7        | 242,7               | 129,7        |
| - водний                    | 3386,9          | 100,7        | 6,1                 | 109,2        |
| - трубопровідний            | 104528,1        | 105,3        | 112,7               | 103,0        |
| - авіаційний                | 294,0           | 86,6         | 0,1                 | 92,7         |

*Джерело. Державної служби статистики України. URL: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua)*

Враховуючи незначне збільшення вантажних потоків, а також той факт, що український ринок міжнародних вантажних перевезень має значний нереалізований потенціал, виникає необхідність виявлення механізмів підвищення ефективності функціонування транспортної системи України та її інтеграції в міжнародну транспортну систему. Застосування концептуальних засад логістики дозволить створити ефективну національну транспортно-логістичну систему, що сприятиме збільшенню реалізації зовнішньоторговельних зв'язків України, її територіальному розвитку, залученню транзиту та збільшенню обсягів валютних надходжень, оптимізації товаропотоків, інтенсифікації господарських зв'язків з країнами ЄС.

Сьогодні логістика, як один з ефективних інструментів планування організації та управління процесами руху матеріального та супутніх йому потоків, спрямована на отримання максимального прибутку всіма учасниками транспортно-розподільчого процесу шляхом оптимізації їх логістичних витрат у певному просторі та часі [20].

В Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року стверджується, що транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий транспортний ринок. За рейтингом конкурентоспроможності Україна знаходиться на 85-му місці у світі, а за індексом логістичної ефективності – на 66-му [2].

Отже, одним з головних недоліків української транспортної системи є низький рівень розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики. Для покращення ситуації, що склалася на сьогодні, необхідно виконати ряд завдань, серед яких варто виділити такі, як:

- використання кращого світового досвіду для розвитку транспортного сектору України, підвищення якості та надійності надання транспортно-логістичних послуг з урахуванням зовнішньоекономічних і регіональних зв'язків України та на основі комплексного системного підходу до координації роботи всіх видів транспорту та Національної транспортної моделі;
- розвиток транспортної інфраструктури у відповідності до стандартів ЄС до 2030 року;
- підвищення ефективності внутрішніх логістичних операцій вантажного транспорту через усунення існуючих перешкод та вдосконалення відповідної інфраструктури, а також її поєднання з міжнародною та Транс'європейською транспортною мережею TEN-T;

– забезпечення комплексного вирішення питань, зокрема підготовка та реалізація відповідної концепції або програми (планів), розвитку мультимодальних перевезень та логістичних технологій, що передбачає:

формування нормативно-правової бази розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики;

розвиток мультимодальних транспортних технологій та інфраструктурних комплексів під різні види транспорту, у тому числі в комбінаціях «авіація – залізниця – авто», «вода – залізниця – авто» тощо;

створення мережі мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та базових логістичних центрів, сухих портів [2].

Розвиток інтегрованої транспортно-логістичної системи країни як підсистеми економічної системи країни та складової частини міжнародних транспортно-логістичних систем дає змогу зайняти конкурентоспроможні позиції на міжнародних ринках логістичних послуг. Транспортно-логістична система включає множину взаємопов'язаних елементів у вигляді підприємств транспорту, логістики, транспортних мереж тощо, які утворюють єдине ціле та підпорядковані одній меті – задоволення потреб споживачів у транспортних і логістичних послугах [21].

Реальний стан та місце транспортно-логістичної системи країни в глобальному середовищі достатньо об'єктивно визначається «Індексом ефективності логістики» (LogisticsPerformanceIndex, LPI) [14], який визначається Світовим Банком (раз на два роки).

За рейтингом LPI у 2018 році Україна піднялась на 14 сходинок та зайняла 66 місце серед 160 країн (табл. 2).

**Таблиця 2. Україна в рейтингу Всесвітнього банку – LogisticsPerformanceIndex (LPI)**

|      | Загальний індекс LPI (місце країни) | Субіндекс LPI (місце країни) |                |                        |                           |                                  |                       |
|------|-------------------------------------|------------------------------|----------------|------------------------|---------------------------|----------------------------------|-----------------------|
|      |                                     | Митниця                      | Інфраструктура | Міжнародні перевезення | Логістична компетентність | Відстеження проходження вантажів | Своєчасність поставок |
| 2010 | 2,57 (102)                          | 2,02 (135)                   | 2,44 (79)      | 2,79 (84)              | 2,59 (77)                 | 2,49 (112)                       | 3,06 (114)            |
| 2012 | 2,85 (66)                           | 2,41 (88)                    | 2,69 (70)      | 2,72 (83)              | 2,85 (61)                 | 3,15 (50)                        | 3,31 (68)             |
| 2014 | 2,98 (61)                           | 2,69 (69)                    | 2,65 (71)      | 2,95 (67)              | 2,84 (72)                 | 3,20 (45)                        | 3,51 (52)             |
| 2016 | 2,74 (80)                           | 2,30 (116)                   | 2,49 (84)      | 2,59 (95)              | 2,55 (95)                 | 2,96 (61)                        | 3,51 (54)             |
| 2018 | 2,83 (66)                           | 2,49 (89)                    | 2,22 (119)     | 2,83 (68)              | 2,84 (61)                 | 3,11 (52)                        | 3,42 (56)             |

Джерело: *LogisticsPerformanceIndex. Country: Ukraine 2018. WorldBankofficialsite. URL: <http://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/UKR/2018#chartarea> (дата звернення: 18.03.2020).*

За напрямками досліджень: митні процедури (в ньому Україна набрала 2,49 бала), інфраструктура (2,22 бала), міжнародне транспортування вантажів (2,83 бала), логістична компетентність (2,84 бала), відстеження вантажів (3,11 бала) і своєчасність доставки (3,42

бала). При цьому чим вище бал, тим сильніші позиції країни у зазначеній категорії. На жаль, стан і розвиток інфраструктури та робота митниці в Україні оцінюються вкрай низько – 2,22 та 2,49 балів відповідно, що істотно гальмує розвиток транспортно-логістичної системи країни (рис.1).

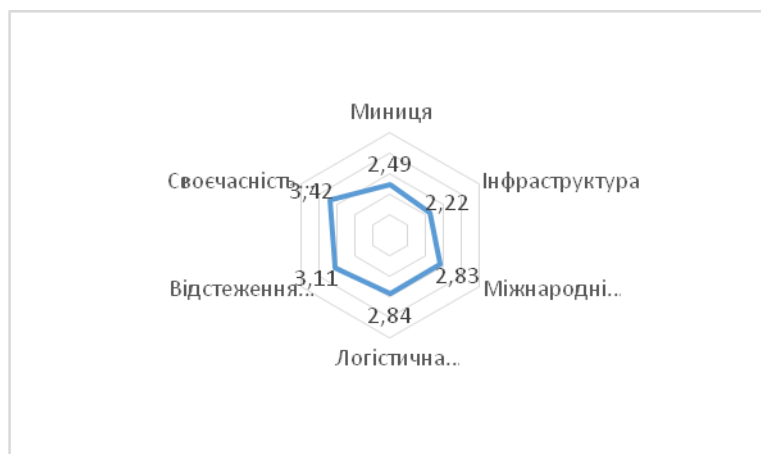


Рис. 1. Діаграма Індексу ефективності логістики в Україні

Отже, Україна відстає від передових Європейських країні майже по всіх напрямках. Для порівняння: в 2018 році перше місце зайняла Німеччина (4,20 бали), друге – Швеція (4,05 бали), третє – Бельгія (4,04 бали) тощо. Найбільше відставання спостерігається за показником – інфраструктура, що свідчить про відсутність сучасних об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, які здатні задовольнити сьогоденним вимогам надання транспортних та логістичних послуг клієнтам.

### **2. Світовий досвід розвитку транспортно-логістичних центрів**

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 % [21]. Усе це свідчить про те, що одним із важливих факторів економічного зростання є формування інтегрованих транспортно-логістичних систем, що охоплюють окремі країни та регіони [12].

Щоб забезпечити безперебійну роботу глобальних транспортних артерій – транспортних коридорів, що проходять через територію України, країні необхідна мережа транспортно-логістичних центрів, створення яких позитивно вплине на розвиток прилеглих територій, збільшуючи їх інвестиційну привабливість. Але варто зазначити, що в світі не існує одностайності щодо трактування поняття «транспортно-логістичний центр», його функцій та класифікації. Згідно з дослідженням, проведеним Макмастерським університетом (Канада) на замовлення Міністерства транспорту Онтаріо [14], в світі виділяють більше 20 термінів, які за своєю суттю близькі та описують таке явище, як транспортно-логістичний центр [5].

На даний момент у країнах, що входять до Європейського Союзу, нараховується близько 240 транспортно-логістичних центрів, які займають площу близько 26 тис. га. Отже, на один транспортно-логістичний центр припадає близько 108 га. При цьому майже половина транспортно-логістичних центрів сконцентрована у чотирьох країнах: Німеччині, Іспанії, Франції та Італії [15].

Створення крупних логістичних центрів почалося у Європі приблизно в 80-х роках ХХ ст. Вперше ідеологія створення великого логістичного комплексу відноситься до 1960 року, коли у Франції (в районі Парижа) з ініціативи держави у співпраці з місцевими органами влади та приватними компаніями були створені два спеціалізовані логістичні центри «Garonor» та

«Sogaris». Основна причина створення центрів полягала в бажанні органів влади підвищити умови організації вантажопотоків в Парижі, які сильно погіршилися після війни [16].

У Західній Європі існує ряд прикладів успішних проектів транспортно-логістичних розподільних центрів:

найбільший логістичний проект в Середземноморському басейні Франції – CLESUD (CentreLogistique de l'Europe du Sud) – Південно-Європейський логістичний центр;

термінальні комплекси GARONOR і SOGARIS близько Парижа;

логістичний центр у Вероні (Італія) – Quadrante Europa Freight Village є центром інтегрованих логістичних послуг з терміналом для обслуговування мультимодальних перевезень;

логістичний парк в передмісті Мілана (Італія) – CSG Logistic Park;

мережа мультимодальних вантажних терміналів у великих і середніх містах Німеччини, названих Гутерверке-центри (GVZ);

логістичний мультимодальний центр в Роттердамському порту (Нідерланди) – найбільшому в світі;

Europa Park – один з найбільших логістичних парків Польщі недалеко від Варшави;

логістичний центр Aviapolis поблизу Гельсінкі (Фінляндія).

Діяльність великих логістичних центрів робить значний вклад в економіку країн: в Голландії 40% доходів від транспортного комплексу, Франції – 31%, Німеччині – 25% [17].

Слід відзначити зростаючу значимість країн Східної Європи у створенні транспортно-логістичної системи Євросоюзу. Це пов'язують з розширенням Європейського Союзу та виходом на ринок транснаціональних компаній. Країни Східної Європи займають проміжне положення між Західною Європою і Росією, багато компаній-виробників переносять свої виробничі потужності в Східну Європу з метою розширення діяльності, логістичні провайдери теж мають слідувати цим тенденціям і освоювати нові ринки. Логістичний ринок у Східній Європі характеризується широкими регіональними відмінностями. У той час як Чехія, Словаччина, Словенія, Угорщина і Польща досягли непоганих успіхів, Румунія, Болгарія та Хорватія сильно відстають. Чим далі на схід, тим логістична інфраструктура слабша [18].

В Китаї логістичні центри являють собою вільну економічну зону, в якій частково проводяться науково-дослідницькі розробки. Зокрема, в китайській провінції Тайвань логістичний центр поділений на три зони. В індустріальній зоні розміщене виробництво текстильної, хімічної та інших галузей промисловості. В науковій індустріальній зоні проходить дослідження й розвиток, підтримка виробництва й навчання за високотехнологічними напрямками. А в спеціальній зоні проводяться такі операції над вантажами, як складування, транспортування та торгівля. В Японії логістичний центр (логістичний хаб) так, як і в Китаї створений за принципом вільної економічної зони [5].

В США транспортно-логістичні центри є результатом дій ринкових умов. Роль держави переважно обмежується створенням різних податкових та економічних стимулів. На додачу значні приватні інвестиції в транспортно-логістичні центри сприятимуть використанню прогресивних технологій та ефективному менеджменту даних центрів [6].

### **3. Визначення характеристик транспортно-логістичного центру, його місця в транспортно-логістичній системі та цілей функціонування**

Широка різноманітність логістичних концепцій в зарубіжній літературі призвела до появи багатьох визначень, аналогічних поняттю «транспортно-логістичний центр», це:

вантажні села (freightvillages) – в США, ЄС;

логістичні центри (centredelogistique), транспортні платформи (plates-formeslogistiques / multimodales) – Франції;

інтерпорт (interporti) – в Італії;

центр руху товару (gueterverkehrszentren (GVZ)) – в Німеччині;

логістичний парк (logisticspark), вантажна платформа (platformfreightterminal) – в деяких європейських і американських країнах;

координаційні вантажні центри (centro integrado de mercancias);

транспортні центри (centro de transporte), логістична площа (plaza logistica) – в Іспанії;

центр залізничного сполучення (railservi cecentre (RSC)) – в Голандії;  
транспортний центр (transport centre) – в Данії [6].

Найбільш всеохоплюючим є трактування поняття «транспортно-логістичний центр», що враховує особливості його структури, управління та функціонування, сформоване Європлатформою (Європейською асоціацією транспортно-логістичних центрів, що об'єднує транспортно-логістичні асоціації європейських країн): **транспортно-логістичний центр** – це певна територія, на якій усі види діяльності, пов'язані з транспортуванням, логістикою та дистрибуцією товарів як для національного, так і міжнародного транзиту, здійснюються різними операторами. Ці оператори можуть бути власниками або орендарями будівель та об'єктів (складів, перевальних центрів, автостоянок тощо), що були побудовані на території центру. Крім того, відповідно до правил вільної конкуренції, транспортно-логістичний центр повинен надати доступ усім компаніям, що беруть участь у діяльності, згаданій вище, та бажають працювати на території центру. Також транспортно-логістичний центр повинен бути обладнаним об'єктами громадської інфраструктури для виконання зазначених вище операцій. За можливості на території центру мають надаватися державні послуги для користувачів транспортно-логістичного центру. Із метою стимулювання інтермодальних перевезень транспортно-логістичний центр повинен мати доступ до якнайбільшої кількості видів транспорту (автомобільного, залізничного, морського, річкового, повітряного та трубопровідного). Зрештою, вкрайважливо, щоб управління транспортно-логістичним центром здійснювалась з єдиного центру, до складу якого можуть входити представники як і держави, так і приватного сектору [7].

Транспортно-логістичні центри як об'єкти транспортно-логістичної інфраструктури виникли завдяки поширенню логістичної інтеграції і стали невід'ємною складовою транспортно-логістичних систем, що надають можливість реалізації логістичної інтеграції (рис. 2).



Рис. 2. Транспортно-логістичний центр як елемент транспортно-логістичних систем вищого ступеня ієрархії

Транспортно-логістичні центри являють собою функціональні елементи транспортно-логістичної системи та є ланками логістичного ланцюжка з доставки вантажів від постачальників до споживачів. Вони також є стиковими пунктами, у яких здійснюється координація та взаємодія різних видів транспорту, відбувається концентрація вантажопотоків, та їх наступний розподіл.



В межах завдань транспортно-логістичного центру концентрується вся діяльність, що відноситься до транспортування, логістики та товаророзподілу тощо з метою організації як національних, так і міжнародних перевезень, яка здійснюється різними операторами на комерційній основі.

Відповідно до [8] основних цілей функціонування транспортно-логістичних центрів є:

забезпечення координації та взаємодії видів транспорту та інших учасників транспортно-логістичного процесу;

забезпечення високої якості транспортно-логістичного сервісу;

забезпечення збереження товарів і вантажів на шляху, безпеки транспортування, переробки та зберігання;

інформаційно-аналітичний супровід по всьому шляху проходження товарів і вантажів;

забезпечення управління наскрізними товарно-матеріальні потоками;

зниження загальних транспортно-логістичних витрат за рахунок впровадження передових технологій, заснованих на принципах логістики.

забезпечення максимального синергетичного ефекту на основі логістичної координації і узгодження економічних інтересів учасників транспортно-логістичного центру і партнерів по бізнесу.

В 1996 році Україна приєдналась до Європлатформи, основна мета діяльності якої полягає у впровадженні концепції створення транспортно-логістичних центрів на європейському рівні по всьому світу, а також в розвитку взаємовідносин у транспортно-логістичній сфері між різними регіонами та країнами.

В 2003 році в Україні була розроблена «Концепція програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів», в якій говориться про плани будівництва близько 50 логістичних центрів на території нашої країни. На даний час в Україні спостерігається дефіцит сучасних логістичних центрів. Основну причину такого висновку спеціалісти бачать в відсутності повного набору логістичних функцій, що виконуються цими інфраструктурними об'єктами та відсутності теоретико-методологічних наукових розробок, що супроводжуватимуть процес створення та функціонування центрів.

**Висновки.** Одним з пріоритетних завдань для України є реалізація її транзитного потенціалу та створення умов для розвитку транспортно-логістичної системи, що є базовою галуззю та впливає на стан всього господарчого комплексу країни.

Аналіз сучасного стану транспортно-логістичної системи України показав значний нереалізований потенціал ринку транспортно-логістичних послуг та відставання від інших країн. За рейтингом Logistics Performance Index (LPI) Україна займає лише 66 місце серед 160 країн. На даний час відчувається значне відставання від розвинутих країн з багатьох питань, одним з найважливіших є рівень надання логістичних послуг та відсутність сучасних об'єктів логістичної інфраструктури, зокрема транспортно-логістичних центрів.

Досвід країн з розвинутою економікою свідчить, що без створення сучасної транспортно-логістичної інфраструктури повноцінне функціонування транспортно-логістичної системи країни є неможливим. Отже, для досягнення цілі інтеграції України в світову транспортну систему створення мережі транспортно-логістичних центрів є пріоритетним завданням, в результаті вирішення якого можливо досягти збільшення використання транзитного потенціалу країни і, як наслідок, збільшення надходжень до бюджету. Якщо врахувати, що транзитний потенціал сьогодні використовується лише на 60%, а доходи від транзиту складають біля 6% ВВП (ВВП України в 2019 році склав 3974,6 млрд. грн), то можна стверджувати, що при 100% використанні транзитного потенціалу, ВВП України збільшиться приблизно на 159 млрд. грн.

Транспортно-логістичний центр є інтеграційним елементом транспортно-логістичної системи, в межах завдань якого концентрується вся діяльність, що відноситься до транспортування, логістики та товаророзподілу тощо з метою організації як національних, так і міжнародних перевезень, які здійснюються різними операторами на комерційній основі.

На даний час стратегічним завданням розвитку транспортно-логістичної системи України є створення мережі об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури. Успішне виконання

поставленого завдання потребує наявності наукових досліджень з питань особливостей створення та функціонування транспортно-логістичних центрів.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Попова Н.В., Шинкаренко В.Г. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичних систем. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2016, №53. С. 54-60.
2. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. С. 533. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>.
3. Арбузов А. Україна стала «камнем на дороге» європейського транзита. *Вісті Автомобільно-дорожнього інституту: науково-виробничий збірник*. 2011. № 2(13). URL: <http://www.ukrtdprom.ua>
4. Соляник К. В. Транзитний потенціал України в сучасних умовах господарювання. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 62. С. 30-32.
5. Ярошенко Л. Л. Міжнародний досвід розбудови транспортно-логістичних центрів як спосіб розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. Причорноморські економічні студії. *Світове господарство і міжнародні економічні відносини*. 2016. Вип. 8. С. 201-204.
6. Власов А. В. Появление, формирование и функционирование транспортно-логистических комплексов. Научный альманах. *Экономические науки*. 2016. №4-1 (18). С. 55-59.
7. FV-2000. (1999). Quality of Freight Villages Structure and Operations. European Commission.
8. Прокофьева Т. А. Проектирование и организация региональных транспортно-логистических систем. М.: Изд-во РАГС при Президенте РФ. 2009. 412 с.
9. Ковтун Т. А. Перспективи України у новій концепції економічного розвитку КНР «Один пояс – один шлях». Соціальний розвиток країн «Одного поясу та одного шляху: Розвиток Нового Шовкового шляху в Україні: тези доповідей III Міжн. наук. конференції. (м. Одеса, ОНМУ, 2017 р.). Одеса, 2017. С.49-51.
10. Акімова О. В. Перспективи розвитку перевозок по Новому шовковому путі для Китаю і України. Соціальний розвиток країн «Одного поясу та одного шляху: Розвиток Нового Шовкового шляху в Україні: тези доповідей III Міжн. наук. конференції. (м. Одеса, ОНМУ, 2017р.). Одеса, 2017. С.27-29.
11. Dian Yang. Inclusive Growth, Chinese Dream and the New Silkway Development. Соціальний розвиток країн «Одного поясу та одного шляху: Розвиток Нового Шовкового шляху в Україні: тези доповідей III Міжн. наук. конференції. (м. Одеса, ОНМУ, 2017р.). Одеса, 2017. С.10 - 17.
12. Шатрова К. И. Опыт зарубежных стран в формировании транспортно-логистических систем. *Публічне управління та митне адміністрування*. 2016. № 1. С. 90-100.
13. Logistics Performance Index. Country: Ukraine 2018. World Bank official site. URL: <http://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/UKR/2018#chartarea> (дата звернення: 18.03.2020).
14. MITL. (2011). An Exploration of the Freight Village Concept and its Applicability to Ontario. Hamilton, ON: Mc Master Institute for Transportation & Logistics.
15. Kearney A.T. (1994). Logistics Productivity: the Competitive Edge in Europe. Chicago, p. 37.
16. Крикавський Є.В. Логістичні кластери. Львів: НУ «Львівська політехніка», 2005.
17. Кокурин Д. И., Назин К. Н. Сравнительный анализ категории «логистическая инфраструктура» в отечественных и зарубежных научных школах. Научно-аналитический журнал. *Логистика и управление цепями поставок*. 2013. № 6 (59).
18. Заблудська І. В. Транспортна логістика: економічний аспект. *Економіка розвитку*. 2012. № 1 С.50–53.
19. Сивак Р. Б., Пода А. С. Сутність трансформації логістичних центрів у системі глобального логістичного сервісу. *Бізнес Інформ*. 2015. № 8. С. 23–28.
20. Яцюта О. Транспортно-логістична система України в умовах європейської інтеграції. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2016. № 3. С. 89-99.
21. Попова Н. В. Транспортно-логістична система: дефініція та складові. *Бізнес Інформ*. 2016. № 1. С. 169–174.
22. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні: Постанова Кабінету Міністрів України від 04.04.1997 р. № 821. Офіційний вісник України. 1997. № 37. С. 46.
23. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. Дата оновлення 25.04.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр> (дата звернення: 15.06.2019).
24. Брагінський В. В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України. Державне управління: теорія і практика. 2011. № 2. URL: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/index.html>.
25. Ковтун Т.А., Смокова Т.М. Розробка методичного підходу до аналізу інтеграційних ризиків в проєкті створення логістичного центру. *Технологічний аудит та резерви виробництва*. 2018. № 3/2 (41). С.24-28.

**REFERENCES**

1. Popova N.V. Shynkarenko V.H. (2016). Suchasni Tendentsii Rozvytku Transportno-Lohistychnykh System. [Current trends in the development of transport and logistics systems]. [in Ukraine].
2. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku. (2018) [On approval of the National Transport Strategy of Ukraine until 2030] rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainyvid 30.05.2018 № 430–r. Ofitsiyni visnyk Ukrainy. № 52. S. 533.URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>. [in Ukraine].
3. Arbuzov A. (2011). Ukraina stala «kammem na dorozhe» evropeiskoho tranzytu. [Ukraine has become a "stone on the road" of European transit] Visti Avtomobilno – dorozhnoho instytutu: naukovo-vyrobnychy zbirnyk. № 2(13). [in Ukraine].
4. Soliannik K.V.(2018). Tranzytnyi potentsial Ukrainy v suchasnykh umovakh hospodariuvannia. [Transit potential of Ukraine in modern economic conditions]. Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. 62, 30-32. [in Ukraine].
5. Yaroshenko L. L. (2016). Mizhnarodnyi dosvid rozbudovy transportno-lohistychnykh tsestriv yak sposib rozvytku transportno-lohistrykh noiiinfrastruktury. [International experience in the construction of transport and logistics centers as a way of developing transport and logistics infrastructure]. [in Ukraine].
6. Vlasov A. V. (2016). Poiavlenye, formirovaniye y funktsionirovaniye transportno-lohistrycheskykh kompleksov. [The emergence, formation and functioning of transport and logistics complexes.]. Nauchnyi almanakh. [in Ukraine].
7. FV-2000. (1999). Quality of Freight Villages Structure and Operations. European Commission. [Quality of Freight Villages Structure and Operations. European Commission ]. [in Europe].
8. Prokofeva T. A. (2009). Proektyrovaniye y orhanyzatsiya rehyonalnykh transportno-lohistrycheskykh system. [Design and organization of regional transport and logistics systems]. M.: Yzd-vo RAHS pryPrezydente RF. [in Russian].
9. Kovtun T. A. (2017). Perspektivy Ukrainy u novii kontseptsii ekonomichnoho zvytku KNR «Odyn poias – odyn shliakh». [Perspectives of Ukraine in the New Concept of Economic Development of the People's Republic of China "One Belt - One Way" ]. Odesa: ONMU. [in Ukraine].
10. Akymova O. V. (2017). Perspektivy razvytyia perevozok po Novomu shelakovomu puty dlia Kytaia y Ukrainy. [Prospects for the development of transportation on the New Silk Road for China and Ukraine]. Odesa: ONMU. [in Ukraine].
11. DianYang. (2017). Inclusive Growth, Chinese Dream and the New Silk way Development. [Inclusive Growth, Chinese Dream and the New Silkway Development]. Odesa: ONMU. [in Ukraine].
12. Shatrova K. Y.(2016). Opyt zarubezhnykh stran v formirovaniy transportno-lohistrycheskykh system. [Experience of foreign countries in the formation of transport and logistics systems]. Publich neupravlinnia ta my tneadministruvannia 1, 90-100. [in Ukraine].
13. Logistics Performance Index. Country: Ukraine 2018. (2018). [Logistics Performance Index. Country: Ukraine 2018]. World Bank official site. URL: <http://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/UKR/>. [in Ukraine].
14. MITL. (2011). An Exploration of the Freight Village Concept and its Applicability to Ontario. [An Exploration of the Freight Village Concept and its Applicability to Ontario]. Hamilton, ON: Mc Master Institute for Transportation & Logistics. [in Canada].
15. Kearney A.T. (1994). Logistics Productivity: the Competitive Edge in Europe. [Logistics Productivity: the Competitive Edge in Europe]. Chicago, r. 37. [in USA].
16. Krykavskiy Ye. V. (2005). Lohistrychni klasteri. [Logistics clusters]. Lviv: NU «Lvivskapolitekhnik». [in Ukraine].
17. Kokurn D. Y., Nazyn K. N. (2013). Sravnitelnyi analiz katehory «lohistrycheskaia ynfrastruktura» v otechestvennykh y zarubezhnykh nauchnykh shkolkakh. [Comparative analysis of the category "logistical infrastructure" in domestic and foreign scientific schools]. Nauchno-analytycheskiy zhurnal Lohistyka y upravleniye septiamy postavok, 6 (59). [in Russian].
18. Zablodska I. V. (2012). Transportna lohistyka: ekonomichnyi aspekt. [Transport Logistics: An Economic Aspect]. Ekonomika rozvytku. 1, 50–53. [in Ukraine].
19. Syvak R. B., Poda A. S. (2015). Sutnist transformatsii lohistrychnykh tsestriv u systemi hlobalnoho lohistrychnoho servisu. [The essence of transformation of logistics centers in the system of global logistics service]. BiznesInform. 8, 23–28. [in Ukraine].
20. Yatsiuta O. (2016). Transportno-lohistrychna systema Ukrainy v umovakh yevropeiskoi intehtatsii. [Transport-logistic system of Ukraine in the conditions of European integration]. Zovnishniatorhivlia: ekonomika, finansy, pravo, 3, 89-99. [in Ukraine].
21. Popova N.V. (2016). Transportno-lohistrychna systema: definitsiia taskladovi. [Transportation Logistics System: Definition and Components]. BiznesInform. [in Ukraine].
22. Pro zatverdzhennia Kontseptsii stvorennia ta funktsionuvannia natsionalno imerezhni mizhnarodnykh transportnykh korydoriv v Ukraini. 1997. [Pro zatverdzhennia Kontseptsii created by ta funktsionuvannia natsionalnoi merezhi mizhnarodnykh transportnykh korydoriv in Ukraine]. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainyvid 04.04.1997 r. № 821. Ofitsiyni visnyk Ukrainy. № 3, 46. [in Ukraine].
23. Pro transport (2019). [About transport]. Zakon Ukrainyvid 10.11.1994 № 232/94-VR. Data onovlennia 25.04.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-vr>. [in Ukraine].
24. Brahinskyi V. V. (2011). Rozvytok transportno-lohistrychnoi systemy yak forma realizatsii tranzytynoho potentsialu Ukrainy. [Development of transport and logistics system as a form of realization of Ukraine's transit potential]. Derzhavne upravlinnia: teoriia i praktyka., 2. URL: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/index.html>. [in Ukraine].
25. Kovtun T.A., Smokova T.M. (2018). Rozrobka metodychnoho pidkhodu do analizu intehtatsiinykh ryzykiv v proekti stvorennia lohistrychnoho tsestru. [Development of a methodological approach to integration risk analysis in the project of creating a logistics center]. Tekhnolohichnyi audyt ta rezervy vyrobnytstva. 3/2 (41), 24-28. [in Ukraine].

*Татьяна Ковтун, к.т.н.  
(доцент, кафедра «Управление логистическими системами и проектами», Одесский национальный морской университет)*

*Татьяна Смокова, магистр  
(асистент, кафедра Управление логистическим системами и проектами», Одесский национальный морской университет)*

*Дмитрий Ковтун, магистр  
(логист, компания «EwalsCargo», Польша)*

**СОЗДАНИЕ СЕТИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ –  
ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ПУТЬ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ  
СИСТЕМЫ УКРАИНЫ**

*Украинский рынок международных грузоперевозок имеет значительный нереализованный потенциал, поэтому возникает необходимость выявления механизмов повышения эффективности функционирования транспортной системы Украины и ее интеграции в международную транспортную систему. В статье представлены аналитический обзор транзитного потенциала Украины и транспортно-логистической системы страны в глобальной среде, рассмотрен мировой опыт создания и функционирования транспортно-логистических центров как элементов транспортно-логистической системы и уделено внимание особенностям функционирования логистических центров в развитых странах. Определены основные характеристики транспортно-логистического центра, его место в транспортно-логистической системе и цели функционирования.*

*Ключевые слова:* транспортно-логистическая система, транзитный потенциал, транспортно-логистические центры.

*Tetiana Kovtun, PhD  
(Associate Professor, Department of Logistic Systems and Projects Management, Odessa National Maritime University)*

*Tetiana Smokova, magister  
(Assistant, Department of Logistic Systems and Projects Management,  
Odessa National Maritime University).*

*Dmitro Kovtun, magister  
(logist, Ewals Cargo company, Poland)*

**CREATION OF A NETWORK OF TRANSPORT AND LOGISTICS CENTERS – A  
PERSPECTIVE WAY TO DEVELOP A TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM OF  
UKRAINE**

*The Ukrainian market of international freight transportation has considerable unrealized potential, therefore it is necessary to identify mechanisms for improving the efficiency of functioning of the transport system of Ukraine and its integration into the international transport system. One of the priority areas for the development of the Ukrainian transport industry is its integration into the world and European transport and logistics systems. This can be achieved by developing the country's transport and logistics infrastructure and creating a network of modern transport and logistics centers. Transport and logistics centers, as objects of transport and logistics infrastructure, have emerged due to the spread of integration processes in the economies of countries and have become an integral part of transport and logistics systems. The transport and logistics center is a complex system that includes several subsystems, integrated by integration links, through which it is able to perform logistic functions. The article provides an analytical overview of the transit potential of Ukraine and*

*the country's transport and logistics system in the global environment, examines the world experience of creating and operating transport and logistics centers as elements of the transport and logistics system, and gives attention to the peculiarities of functioning of logistics centers in developed countries. The main characteristics of the transport and logistics center, its place in the transport and logistics system and the goals of operation are determined.*

**Keywords:** *transport and logistics system, transit potential, transport and logistics centers.*