

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ

© 2017 ЖАРСЬКА І. О.

УДК 65.013012.34

Жарська І. О. Міжнародний досвід державної підтримки створення транспортно-логістичних центрів

Метою статті є аналіз і синтез міжнародного досвіду державної підтримки формування транспортно-логістичних центрів (ТЛЦ). Розглянуто причини появи перших ТЛЦ у Європі (60–80-ті рр. ХХ ст.). Наведено значення LPI-індексу для країн, що займають перші 40 позицій рейтингу станом на 2014 і на 2016 рр., і проаналізовано основні зміни за цей час. Окремо показано позицію України. Розглянуто особливості логістичної інфраструктури дев'яти країн з високим значенням LPI-індексу і проаналізовано ступінь участі держави у формуванні мережі ТЛЦ. Обґрунтовано, що створення транспортно-логістичних центрів дозволяє знизити логістичні витрати окремих товаровиробників та сприяє підвищенню ефективності функціонування національної економіки в цілому за рахунок залучення інвестицій у розвиток інфраструктури, збільшення кількості робочих місць і податкових надходжень до бюджету. Визначено основні мотиви, які визначають зацікавленість органів державної влади у наданні підтримки щодо створення транспортно-логістичних центрів. Перспективою подальших досліджень у даному напрямку є визначення ефективності використання різних моделей державної підтримки створення та розвитку ТЛЦ.

Ключові слова: логістика, транспортно-логістичний центр, інфраструктура, державна підтримка, органи державної влади.

Рис.: 1. **Табл.:** 2. **Бібл.:** 21.

Жарська Ірина Олександрівна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри маркетингу, Одеський національний економічний університет (вул. Преображенська, 8, Одеса, 65082, Україна)

E-mail: terana11@mail.ru

УДК 65.013012.34

UDC 65.013012.34

Жарская И. А. Международный опыт государственной поддержки создания транспортно-логистических центров

Целью статьи является анализ и синтез международного опыта государственной поддержки формирования транспортно-логистических центров (ТЛЦ). Рассмотрены причины появления первых ТЛЦ в Европе (60–80-е гг. ХХ в.). Приведены значения LPI-индекса для стран, занимающих первые 40 позиций рейтинга по состоянию на 2014 и на 2016 гг., и проанализированы основные изменения за это время. Отдельно показана позиция Украины. Рассмотрены особенности логистической инфраструктуры девяти стран с высоким значением LPI-индекса и проанализирована степень участия государства в формировании сети ТЛЦ. Обосновано, что создание транспортно-логистических центров позволяет снизить логистические расходы отдельных производителей и способствует повышению эффективности функционирования национальной экономики в целом за счет привлечения инвестиций в развитие инфраструктуры, увеличения количества рабочих мест и налоговых поступлений в бюджет. Определены основные мотивы, определяющие заинтересованность органов государственной власти в предоставлении поддержки создания транспортно-логистических центров. Перспективой дальнейших исследований в данном направлении является определение эффективности использования различных моделей государственной поддержки создания и развития ТЛЦ.

Ключевые слова: логистика, транспортно-логистический центр, инфраструктура, государственная поддержка, органы государственной власти.

Рис.: 1. **Табл.:** 2. **Библ.:** 21.

Жарская Ирина Александровна – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры маркетинга, Одесский национальный экономический университет (ул. Преображенская, 8, Одесса, 65082, Украина)

E-mail: terana11@mail.ru

Zharska I. O. The International Experience of the State Support for Creating the Transport and Logistics Centers

The article is aimed at analysis and synthesis of the international experience as to the State support for creating the transport and logistics centers (TLCs). The causes for emergence of the first TLCs in Europe (60-80-ies of XX century) were considered. Values of the LPI index for the countries occupying the first 40 positions of the ranking as of 2014 and of 2016 have been provided, and the major changes during this time have been analyzed. The ranking position of Ukraine is displayed separately. Features of the logistics infrastructure of nine countries with a high value of the LPI index have been considered, degree of the State involvement in the formation of the TLC network has been analyzed. It has been substantiated that creation of the transport and logistics centers allows to reduce the logistics costs of individual producers and contributes to enhancing the efficiency of operation of the national economy in general by attracting investments in the infrastructure development, increasing the number of jobs and tax revenues. The basic motifs that determine the interest of the State authorities in providing support for creating the transportation and logistics centers have been defined. Prospect for further research in this direction will be determining the efficiency of using the different models of the State support for creation and development of TLCs.

Keywords: logistics, transport and logistics center, infrastructure, the State support, the State authorities.

Fig.: 1. **Tbl.:** 2. **Bibl.:** 21.

Zharska Iryna O. – PhD (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Marketing, Odesa National Economic University (8 Preobrazhenska Str., Odesa, 65082, Ukraine)

E-mail: terana11@mail.ru

Міжнародний ринок транспортних і логістичних послуг характеризується жорстким рівнем конкуренції, який вимагає від його учасників постійного підвищення якості послуг. При цьому, доставка товару «точно вчасно» сьогодні вже не є єдиною достатньою умовою для забезпечення стійких конкурентних позицій учасників ринку. Водночас, збільшується попит на надання комплексних послуг, які включають вибір ефективної схеми доставки вантажу та дозволя-

ють знизити витрати і, відповідно, частку транспортної складової в собівартості продукції. Ця тенденція зумовила активне впровадження нових технологій, у тому числі появу і поширення транспортно-логістичних центрів (ТЛЦ). Відповідно актуальними є питання розробки теоретико-методологічного забезпечення їх діяльності.

Проблеми формування логістичних центрів розглядаються в роботах таких українських і закордонних вчених, як Д. Герастовський [2], Ю. В. Загородня [4],

М. М. Ковальов, Я. С. Пацкевич та Р. Ю. Предко [6], Є. В. Крикавський [7], Н. Крумінш та К. Витолінш [8], А. В. Кузьменко [9], О. Ю. Курова [10], В. І. Сергеев [13], Р. Б. Сивак і А. С. Пода [14], І. Струтинська [16]. Ними визначено сутність та класифікаційні ознаки транспортно-логістичних центрів, проаналізовано їх місце в логістичній системі країн з розвинутою ринковою економікою та вплив на динаміку макроекономічних показників.

Також українські дослідники акцентують увагу на вигідному геополітичному положенні території України та обґрунтовують необхідність створення потужних транспортно-логістичних центрів у нашій країні. Зокрема, у роботах [3; 5; 11; 18] пропонуються проекти зі створення транспортно-логістичного центру в регіоні Закарпаття і чорноморських портів та у великих промислових центрах Східної України.

Більшість наукових розробок обґрунтовують необхідність створення транспортно-логістичних центрів в Україні та пропонують відповідні методичні підходи до визначення оптимальних пунктів їх розміщення. Разом з тим, невіршеними залишаються питання вибору ефективної моделі державної підтримки формування логістичних центрів.

Метою статті є аналіз і синтез міжнародного досвіду державної підтримки формування транспортно-логістичних центрів.

Логістика, як діяльність, пов'язана з управлінням рухом матеріальних ресурсів, з'явилася ще в Стародавньому світі, а потім протягом декількох століть використовувалася в різних країнах для забезпечення військ продовольством, одягом, боеприпасами.

У середині 50-х років ХХ ст. логістика почала використовуватися у сфері економіки і поступово сформувалася як наука про наскрізне управління матеріальними і супроводжуваними їх інформаційними потоками.

В Європі логістичні центри (ЛЦ) вперше з'явилися на початку 1960-х років, а широкого поширення набули у 70–80-ті роки ХХ ст. Оскільки існуюча на той момент інфраструктура не дозволяла повною мірою забезпечувати переробку зростаючих обсягів вантажообігу, а розвиток автомобільних і залізничних шляхів вимагав значних інвестицій з тривалим терміном окупності (як правило, від 15 до 20 років), то був знайдений альтернативний шлях, а саме, створення транспортно-логістичних центрів, які надавали компаніям широкий спектр логістичних послуг. Розвиток ЛЦ активно підтримувався центральними та регіональними органами влади, оскільки давав можливість вирішувати багато соціальних і екологічних проблем за рахунок підтримки національних залізниць і зменшення, таким чином, частки вантажообігу, що припадає на автотранспорт. Крім того, логістичні центри були необхідні підприємствам малого та середнього бізнесу, які не могли самостійно боротися зі швидко зростаючим впливом потужних логістичних операторів, що створювали свої власні логістичні мережі.

Перший логістичний центр в Європі був створений у Парижі в 60-х роках ХХ ст. У цей період міські органи влади, які прагнули вирішити проблему погіршення організації вантажопотоків у місті після Другої світової

війни, ініціювали створення двох транспортних компаній, які здійснювали внутрішньоміські перевезення з використанням парку малогабаритних вантажівок [17].

Нові перевізники не змогли виграти конкурентну боротьбу з більш потужними загальнонаціональними компаніями і почали пропонувати їм послуги з оренди складів і обладнання. Ця послуга завоювала популярність як з боку великих перевізників, так і серед промислових підприємств, незважаючи на те, що багато з них мали власні склади в Парижі. Оренда площ за межами міста виявилася більш ефективною, оскільки дозволила знизити тарифи на нерухомість і дала можливість забезпечити наближеність до головних транспортних магістралей та безперервний процес переробки вантажів з напруженим рухом вантажних автомобілів далеко від житлових районів.

Сьогодні один з найбільших транспортно-логістичних центрів в Європейському Союзі знаходиться у м. Болонья (Італія). Він розташований на перетині 5 найбільших залізничних і 4 автомобільних маршрутів і обслуговує близько 35% внутрішніх і 16% міжнародних вантажопотоків. ЛЦ включає близько 100 національних і міжнародних транспортних і логістичних компаній, митну службу, банківські установи, ресторани [6].

Найбільш поширене визначення транспортно-логістичного центру, яке використовується майже в усіх країнах світу, було запропоновано Європейською транспортною комісією. Відповідно до нього «логістичний центр – це територіальне об'єднання незалежних компаній і органів, які здійснюють вантажні перевезення (транспортні посередники, вантажовідправники, оператори перевезень, митні органи) і надають супутні послуги, що включає щонайменше один термінал» [21].

Європейська комісія визначила також мінімальні вимоги до інфраструктури та розташування ЛЦ [13]. Зокрема, мінімальний розрив між прийняттям вантажів і відправленням вагонів, а також між прибуттям поїздів і готовністю вагонів до розвантаження не повинен перевищувати однієї години, а простої автотранспортних засобів, що забезпечують доставку або складання вантажних одиниць, не повинні перевищувати 20 хвилин.

Рівень розвитку транспортно-логістичного комплексу традиційно характеризують за допомогою *Logistics Performance Index (LPI)*, який розраховується Світовим Банком раз на два роки на основі опитування експертів з кожної країни світу і представляє собою середньозважене значення отриманих оцінок. Для визначення LPI-індексу використовується шість оціночних показників:

- ✦ розвиток національної митниці (швидкість і простота оформлення документів та передбачуваність формальностей);
- ✦ торгова і транспортна інфраструктура (порти, залізниці, дороги, інформаційні технології);
- ✦ система міжнародних перевезень (простота організації поставок за конкурентоспроможними цінами);
- ✦ компетентність і якість логістичних послуг (транспортних операторів, митних брокерів);
- ✦ можливість відстеження і контролю вантажів;

- ✦ своєчасність доставки вантажів до пункту призначення.

У табл. 1 наведено значення *LPI* та його складових для країн, які посідають перші 40 позицій рейтингу станом на 2016 р. Провідні місця у рейтингу займають країни Європи: Німеччина (4,23), Люксембург (4,22), Швеція (4,20), Нідерланди (4,19), Бельгія (4,11), Австрія (4,10), Велика Британія (4,07), а також Сінгапур (4,14) та Сполучені Штати (3,99). При цьому, Німеччина зберегла першу позицію в рейтингу порівняно з даними 2014 р., збільшивши значення *LPI* на 0,11 бала.

У цілому, можна відмітити, що перелік країн, що входять до топ-40 рейтингу у 2014 р. та у 2016 р., майже співпадає. Виключення складають лише чотири країни, які змогли увійти до топ-40 у 2016 р. порівняно з 2014 р., – Ізраїль, Литва, Індія та Панама. При цьому, Індія та Литва змогли досягти найбільшого прогресу та піднятися на 19 і 17 позицій відповідно. Також значного прогресу досягли ще чотири країни: Австрія (+15), Об'єднані Арабські Емірати (+14), Південна Африка (+14), Ізраїль (+13).

Таблиця 1

Рейтинг країн світу відповідно до значення Logistics Performance Index

Країна	Місце в рейтингу		Сума балів	Значення оціночних показників, 2016 р.					
	2016 р.	2014 р.		Митниця	Інфраструктура	Міжнародні перевезення	Якість логістичних послуг	Можливість відстеження вантажів	Своєчасність доставки
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Німеччина	1	1	4,23	4,12	4,44	3,86	4,28	4,27	4,45
Люксембург	2	8	4,22	3,90	4,24	4,24	4,01	4,12	4,80
Швеція	3	6	4,20	3,92	4,27	4,00	4,25	4,38	4,45
Нідерланди	4	2	4,19	4,12	4,29	3,94	4,22	4,17	4,41
Сінгапур	5	5	4,14	4,18	4,20	3,96	4,09	4,05	4,40
Бельгія	6	3	4,11	3,83	4,05	4,05	4,07	4,22	4,43
Австрія	7	22	4,10	3,79	4,08	3,85	4,18	4,36	4,37
Об'єднане Королівство	8	4	4,07	3,98	4,21	3,77	4,05	4,13	4,33
Гонконг, Китай	9	15	4,07	3,94	4,10	4,05	4,00	4,03	4,29
Сполучені Штати	10	9	3,99	3,75	4,15	3,65	4,01	4,20	4,25
Швейцарія	11	14	3,99	3,88	4,19	3,69	3,95	4,04	4,24
Японія	12	10	3,97	3,85	4,10	3,69	3,99	4,03	4,21
Об'єднані Арабські Емірати	13	27	3,94	3,84	4,07	3,89	3,82	3,91	4,13
Канада	14	12	3,93	3,95	4,14	3,56	3,90	4,10	4,01
Фінляндія	15	24	3,92	4,01	4,01	3,51	3,88	4,04	4,14
Франція	16	13	3,90	3,71	4,01	3,64	3,82	4,02	4,25
Данія	17	17	3,82	3,82	3,75	3,66	4,01	3,74	3,92
Ірландія	18	11	3,79	3,47	3,77	3,83	3,79	3,98	3,94
Австралія	19	16	3,79	3,54	3,82	3,63	3,87	3,87	4,04
Південна Африка	20	34	3,78	3,60	3,78	3,62	3,75	3,92	4,02
Італія	21	20	3,76	3,45	3,79	3,65	3,77	3,86	4,03
Норвегія	22	7	3,73	3,57	3,95	3,62	3,70	3,82	3,77
Іспанія	23	18	3,73	3,48	3,72	3,63	3,73	3,82	4,00
Республіка Корея	24	21	3,72	3,45	3,79	3,58	3,69	3,78	4,03
Тайвань	25	19	3,70	3,23	3,57	3,57	3,95	3,59	4,25
Чеська Республіка	26	32	3,67	3,58	3,36	3,65	3,65	3,84	3,94
Китай	27	28	3,66	3,32	3,75	3,70	3,62	3,68	3,90
Ізраїль	28	41	3,66	3,50	3,49	3,38	3,60	3,72	4,27

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Литва	29	46	3,63	3,42	3,57	3,49	3,49	3,68	4,14
Катар	30	29	3,60	3,55	3,57	3,58	3,54	3,50	3,83
Угорщина	31	33	3,43	3,02	3,48	3,44	3,35	3,40	3,88
Малайзія	32	25	3,43	3,17	3,45	3,48	3,34	3,46	3,65
Польща	33	31	3,43	3,27	3,17	3,44	3,39	3,46	3,80
Туреччина	34	30	3,42	3,18	3,49	3,41	3,31	3,39	3,75
Індія	35	54	3,42	3,17	3,34	3,36	3,39	3,52	3,74
Португалія	36	26	3,41	3,37	3,09	3,24	3,15	3,65	3,95
Нова Зеландія	37	23	3,39	3,18	3,55	2,77	3,22	3,58	4,12
Естонія	38	39	3,36	3,41	3,18	3,07	3,18	3,25	4,08
Ісландія	39	37	3,35	3,13	3,02	3,32	3,26	3,42	3,88
Панама	40	45	3,34	3,13	3,28	3,65	3,18	2,95	3,74
...									
Україна	80	61	2,74	2,30	2,49	2,59	2,55	2,96	3,51

Джерело: складено за [20].

Україна посідає 80 місце в рейтингу із сумою балів 2,74, втративши порівняно із даними 2014 р. 19 позицій. Серед шести складових *LPI* найнижчим є значення показника «національна митниця» (зниження порівняно з 2014 р. на 0,39 бала). Відносно сильним елементом української логістичної системи є своєчасність доставки. Цей показник є єдиним у складі *LPI*, оцінка якого не змінилася порівняно з попереднім періодом.

Слід також відмітити, що останнім часом розширюється ринок логістичних послуг країн Східної Європи. Причому логістичні центри в Східній Європі більш прибуткові, ніж у Західній, оскільки дозволяють отримувати значні доходи від митних операцій при обслуговуванні вантажопотоку між Європою і Азією. Водночас, у країнах Західної Європи операції з митного оформлення вантажів є мінімальними через відсутність кордонів усередині Європейського Союзу.

Логістичні центри Азії менш розвинені, ніж в Європі та США. Вони створюються, як правило, на території морських портів або поруч із великими промисловими підприємствами чи аеропортами. Провідними міжнародними логістичними центрами Південно-Східної Азії є Шанхай і Сінгапур, при цьому Сінгапур всю міжнародну торгівлю здійснює через логістичні центри.

Особливості формування та розвитку мережі логістичних центрів в окремих країнах світу представлені в табл. 2. Як бачимо, найбільший ступінь участі держави у процесі створення ЛЦ на всіх етапах, починаючи від розробки проекту до його реалізації, спостерігається саме в тих країнах, які займають найвищі позиції в рейтингу *LPI*.

Яскравим прикладом ефективної державної політики є досвід створення у 1985 р. термінального комплексу в м. Бремен (Німеччина) у рамках програми розвитку транспортної інфраструктури [17].

Для створення даного комплексу федеральне Міністерство транспорту провело аналіз вантажопотоків і розміщення продуктивних сил в країні та визначило райони найбільш ефективного розміщення великих термінальних комплексів. Урядам кожної землі були направлені відповідні рекомендації, і ті землі, які захотіли брати участь в реалізації проекту, отримали від федерального уряду фінансування в розмірі 10–15% від загальної вартості проекту для проектування та підготовки території.

Після цього проводилися переговори між земельним урядом і владою міста або декількох міст, якщо був обраний досить великий регіон. За результатами переговорів тим містам, які були зацікавлені в реалізації проекту, надавалася часткова субсидія з бюджету землі для придбання й облаштування відповідної ділянки землі.

Ділянки на даній території були реалізовані окремим логістичним фірмам, які створили на терміналі свої власні потужності. Причому, ціна реалізації ділянок встановлювалася на більш низькому рівні, ніж вартість їх придбання міською владою. Таким чином, міська влада стимулювали заповнення створюваного терміналу.

Отже, аналіз практики створення логістичних центрів за кордоном показує, що в більшості випадків їх будівництво отримує серйозну державну підтримку. Зокрема, органи державної влади надають землю, забезпечують її необхідною інфраструктурою, інвестують у будівництво об'єктів, компенсують витрати на обслуговування шляхів сполучення і надають пільги для операторів, які бажають працювати в рамках ЛЦ (наприклад, компенсують їм витрати по заробітній платі).

Можна визначити шість основних *мотивів*, що обумовлюють інтерес регіональних органів влади до створення мережі логістичних центрів (рис. 1).

Логістична галузь країн світу

Країна	Особливості ринку логістичних послуг
1	2
Німеччина	<p>Логістична інфраструктура Німеччини є найбільш розвинutoю у світі. ЛЦ знаходяться в центрах залізничних розв'язок та в багатьох портових містах і розраховані, як правило, на паралельне використання автомобільного і залізничного транспорту. Водночас, існують і ЛЦ, призначені для використання окремо автомобільного, залізничного або морського транспорту. Багато ЛЦ розміщуються навіть у невеликих містах.</p> <p>Доставка товарів споживачам здійснюється за допомогою технології нічних перевезень таким чином, щоб забезпечити наявність необхідного вантажу на робочому місці до початку робочого дня.</p> <p>Логістична галузь займає четверте місце в структурі економіки Німеччини за рівнем обігу (після автомобілебудування, електротехнічної промисловості та загального машинобудування), а за кількістю працівників знаходиться на першому місці.</p> <p>Для Німеччини характерна активна участь держави у створенні ЛЦ. Органи державної влади ініціюють створення нових об'єктів інфраструктури, організують підготовку земельних ділянок під будівництво, беруть участь у процесі розробки і реалізації проекту. Часто входять до наглядової ради створених ЛЦ. Основними інструментами державної політики є бюджетне фінансування, дотації федеральних земель і кредитування по окремих інвестиційних проектах. Крім того, органи державної влади сприяють залученню приватних інвестицій.</p> <p>У 1993 р. було створено товариство розвитку та експлуатації логістичних центрів – Deutsche GVZ Gesellschaft mbH, за підтримки якого було побудовано 39 логістичних центрів. Сьогодні у країні функціонує два типи логістичних центрів: логістичні центри приватної власності та логістичні центри міської комунальної власності.</p> <p>Найбільші ЛЦ знаходяться в морських портах Бремен, Росток і Гамбург, на території якого функціонує близько 600 транспортно-експедиційних компаній, 4 контейнерних і 8 багатоцільових терміналів</p>
Нідерланди	<p>Державними органами, які здійснюють управління логістичною галуззю, є Міністерство транспорту та водного господарства, Нідерландська асоціація транспорту і логістики «TLN», інститут перспективної логістики «DINALOG». Зокрема, Міністерство транспорту та водного господарства 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.</p> <p>На ринку представлено більше 12 тис. компаній, багато з яких мають розгалужену мережу в різних регіонах світу. Широко поширені так звані розподільчі парки (Distriparks), які виконують функції транспортних вузлів.</p> <p>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.</p> <p>Основними ЛЦ є порти Роттердам, Амстердам і Венло. Причому порт Венло (площа становить близько 500 га) був побудований зі значною участю держави. Відповідно, державна влада виконує функції керуючої компанії</p>
Франція	<p>Управління логістичною галуззю здійснює Міністерство екології, енергетики, довгострокового розвитку і облаштування території. Відсутня державна програма створення ЛЦ, тому їх ініціаторами є регіональні органи влади і приватні компанії.</p> <p>Основні проекти ЛЦ реалізовані на основі принципу партнерства держави і регіонів</p>
Греція	<p>Більшість логістичних центрів створено з ініціативи Грецької асоціації транспортних палат. Інвестиції здійснюються з фондів ЄС і державного бюджету Греції. Європейським Союзом також було проведено фундаментальне дослідження і визначено 10 макрорайонів для будівництва логістичних центрів</p>
Китай	<p>Державна політика Китаю тривалий час не передбачала регулювання логістичного ринку, і тому він є досить роздробленим. Крім того, для Китаю характерна спеціалізація місцевих операторів на вузькому сегменті логістичних послуг, що також обмежує розвиток загальної логістичної системи країни.</p> <p>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.</p> <p>Формуються так звані «WFOE» – Wholly Foreign-Owned Enterprises – підприємства, які повністю знаходяться в іноземній власності.</p> <p>ЛЦ сконцентровані на сході Китаю, де сформовано чотири великих логістичних райони: логістичне кільце навколо Бохайської затоки з центром в Пекіні; логістичне кільце в регіоні дельти річки Янцзи з центром в Шанхаї; логістичне кільце в зоні Тайванської протоки; логістичне кільце в дельті річки Чжуцзян з центрами Гуанчжоу і Шеньчжень</p>

1	2
США	Логістична інфраструктура США характеризується високим рівнем розвитку і включає в себе мережу залізниць з високою продуктивністю, великі морські порти й аеропорти, автомобільні та водні шляхи, систему трубопроводів і вантажних терміналів. ЛЦ в основному представлені у формі міжгалузевих складів загального користування, причому часто вони створюються логістичними посередниками спільно з підприємствами-замовниками (або на території, що обслуговується підприємством, або у формі самостійного ЛЦ, який надає послуги різним компаніям)
Велика Британія	Управління логістичною галуззю здійснює Департамент транспорту. Однак більшість проектів ЛЦ є приватними і були створені компанією British Rails (Британські залізниці), а після її приватизації – дочірньою компанією Railfreight Distribution. Сьогодні для створення ЛЦ приватні компанії проводять переговори з керівництвом графств, за результатами яких визначається місце розміщення майбутнього центру та умови його функціонування. Держава бере участь у фінансуванні ЛЦ у формі надання грантів. Переважно використовується дві основні схеми: гранти на об'єкти вантажної інфраструктури, які компенсують витрати на будівництво об'єктів з обробки залізничних вантажів, та гранти за доступ до залізничної колії. ЛЦ представлені переважно у форматі невеликих логістичних парків із середньою площею 93 га (від 25 до 264 га) або розподільчих центрів, що забезпечують інтермодальний зв'язок. Єдиний великий ЛЦ у країні знаходиться у м. Давентрі та має велику керуючу компанію
Італія	У 1986 р. було розроблено генеральний план розвитку транспорту, у якому сформовано дворівневу мережу об'єктів інфраструктури: макрорівень (пункти для розміщення міжнародного транспорту) та мікрорівень (пункти для розміщення національного транспорту). Основні ЛЦ були побудовані у 90-ті роки ХХ ст. 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. ЛЦ 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 ЛЦ мають інтермодальні термінали
Японія	Логістичні центри розташовані уздовж міжнародних транспортних коридорів та в районах розташування великих виробництв, аеропортів і морських портів. Крім стабільних вантажопотоків, таке розміщення дозволяє підвищити ефективність вантажних авіаперевезень за рахунок використання таких центрів як транзитних аеропортів з метою дозаправки. Більшість ЛЦ створені за принципом вільної економічної зони та орієнтовані переважно на обробку імпортованих товарів

Джерело: складено за [1; 2; 6; 8; 10; 12; 13; 15; 19].

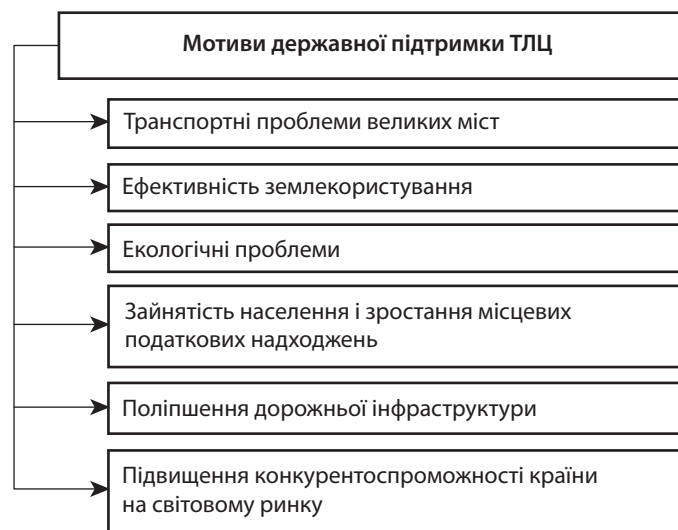


Рис. 1. Мотиви органів державної влади до надання підтримки при формуванні ТЛЦ

Джерело: складено за [2].

Розглянемо вказані мотиви більш детально:

- ✦ *транспортні проблеми великих міст* – оскільки для ефективної роботи ЛЦ їм необхідна транспортна доступність і зручні під'їзди, вони, як правило, розташовуються поза містами, що дозволяє вивести за межі міста частину транспортної та складської діяльності та виключити з міського руху великотоннажні автомобілі;
- ✦ *ефективність землекористування* – можливість звільнити міську землю для нового будівництва, у т. ч. під житловий фонд;
- ✦ *екологічні проблеми* – розвиток інтермодальних перевезень дозволяє перевести частину вантажів на залізничний або річковий транспорт і, таким чином, зменшити число вантажних автомобілів в містах і на міжміських дорогах, а значить, знизити негативний ефект вантажного руху (шум, викиди шкідливих газів СН₄, СО, СО₂ в атмосферу, руйнування доріг);
- ✦ *зайнятість населення і зростання місцевих податкових надходжень* – транспортно-логістичні центри є потужними інфраструктурними об'єктами, які дають можливість створити велику кількість робочих місць, особливо для мешканців прилеглих районів, та отримати податкові платежі від великої кількості операторів, які функціонують у межах ЛЦ;
- ✦ *поліпшення дорожньої інфраструктури* – у багатьох країнах компанії-девелопери інвестували значні кошти в створення необхідних автомобільних і залізничних шляхів для забезпечення ефективної роботи ЛЦ;
- ✦ *підвищення конкурентоспроможності країни на світовому ринку як товарів, так і логістичних послуг* – по-перше, за рахунок розвитку інтермодальних перевезень знижуються логістичні витрати і, відповідно, собівартість вироблених товарів; по-друге, завдяки інтеграції регіону в систему міжнародних транспортних коридорів досягається зростання податкових надходжень від використання транзитної інфраструктури.

ВИСНОВКИ

Досвід країн з розвинутою ринковою економікою доводить, що створення транспортно-логістичних центрів (ТАЦ) дозволяє знизити логістичні витрати окремих товаровників та сприяє підвищенню ефективності функціонування національної економіки в цілому за рахунок залучення інвестицій у розвиток інфраструктури, збільшення кількості робочих місць і податкових надходжень до бюджету.

У роботі розглянуто особливості логістичної інфраструктури дев'яти країн з високим значенням *LPI* і проаналізовано ступінь участі держави у формуванні мережі транспортно-логістичних центрів. Доведено, що саме в тих країнах, які займають найвищі позиції в рейтингу *LPI*, держава відіграє найбільш активну роль у процесі створення ЛЦ на всіх етапах, починаючи від розробки проекту до його реалізації.

У подальших дослідженнях доцільно зробити акцент на визначенні ефективності використання різних моделей державної підтримки створення та розвитку транспортно-логістичних центрів. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. **Боняр С. М., Корнійко Я. Р.** Міжнародний досвід створення мультимодальних транспортно-логістичних центрів. *Економіка та держава*. 2012. № 3. С. 32–35.
2. **Герастовский Д.** Проблемы создания логистических центров на примере Московского региона. *Транспорт Российской Федерации*. 2007. № 11. С. 43–45.
3. **Ерфан Е. А., Гурчумелія У. І.** Посилення ролі транспортно-логістичної складової ринкової інфраструктури у розвитку економічної співпраці прикордонних регіонів. *Науковий вісник Ужгородського університету*. Серія: Економіка. 2011. Спецвип. 33. Ч. 3. С. 86–92.
4. **Загородня Ю. В.** Ефективність взаємодії промислових підприємств із логістичними центрами: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04. Маріуполь: ДВНЗ «Приазовський державний технічний університет», 2016. 216 с.
5. **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.
6. **Ковалев М. М., Пацкевич Я. С., Предко Р. Ю.** Логістичний потенціал Республіки Білорусь // *Взаимодействие государства, науки: взгляд с трех сторон на экономическое развитие: в 2 т.* Минск: Изд. Центр БГУ. 2012. Т. 2. С. 102–164.
7. **Крикавский Е. В.** Логистический центр – это узловой объект логистических сетей. *Логистика: проблемы и решения*. 2008. № 5. С. 38–39.
8. **Круминьш Н., Витолиньш К.** Логистические центры: новые решения по минимизации транспортных расходов // Портал «Транспорт Информ». URL: <http://transportinform.com/logistika/586-logisticheskie-czentry-novye-resheniya-pominimizaczii-transportnyh-raschodov.html>
9. **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>
10. **Курова А. Ю.** Организационно-методическое обеспечение процессов формирования и функционирования логистических центров: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.05. М.: ФГБОУ ВПО «Государственный университет управления», 2015. 139 с.
11. **Романенко К. М.** Створення логістичних центрів: іноземний досвід та перспективи України // Економіко-правовий розвиток сучасної України: матер. III Всеукр. наук. конф. студ., аспір. та молодих вчених (22–23 листопада 2013 р., м. Одеса). Одеса: Фенікс, 2013. С. 214–217. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/5880/Romanenko%20KM.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
12. **Мандра В. В.** Аналіз світового досвіду управління транспортно-логістичним центром. *Економічний аналіз: зб. наук. праць Тернопільського національного економічного університету*. 2016. Том 24. № 2. С. 92–97.
13. **Сергеев В. И.** Общие тенденции развития логистических центров за рубежом. *Логистика и управление цепями поставок*. 2012. № 5 (52). С. 7–18.
14. **Сивак Р. Б., Пода А. С.** Сутність трансформації логістичних центрів у системі глобального логістичного сервісу. *Бізнес Інформ*. 2015. № 8. С. 23–28.
15. **Старкова Н. О., Рзун И. Г., Успенский А. В.** Исследование зарубежного опыта формирования логистических систем. *Политематический сетевой электронный научный*

журнал Кубанского государственного аграрного университета. 2014. Вып. № 99. URL: <http://rus.neicon.ru:8080/xmlui/handle/123456789/15683>

16. Струтинська І. Класифікаційні ознаки в діяльності логістичних центрів. *Соціально-економічні проблеми і держава*. 2012. № 2. С. 299–307.

17. Шарапов С. А. Основные предпосылки для реализации проекта «Создание межрегиональных мультимодальных логистических центров». URL: <http://splanet.ru/paper/r1-102563.php>

18. Шипуліна В. О., Пархомець А. В., Ребекевша Г. А. Формування транспортно-логістичних систем в Україні. *Вісник Хмельницького національного університету*. Сер.: Економічні науки. 2012. Т. 3, № 4. С. 120–123.

19. Шкабарина А. О. Зарубежный опыт формирования логистических центров // Управление в социальных и экономических системах: матер. XX междунар. науч.-практич. конф. (20 мая 2011 г., Минск). URL: <http://elibrary.miu.by/conferences!/item.uses/issue.xx/article.23.html>

20. Global Rankings 2016. [URL: <http://lpi.worldbank.org/international/global/2016>

21. Terminology on combined transport: Prepared by the UN/ECE, the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC). New York; Geneva, 2001. URL: http://6pl.ru/sb_pr/terminology.pdf

REFERENCES

Boniari, S. M., and Korniiiko, Ya. R. "Mizhnarodnyi dosvid stvorennia multimodalnykh transportno-lohistychnykh tsestriv" [International experience of creation of multimodal transport and logistics centers]. *Ekonomika ta derzhava*, no. 3 (2012): 32-35.

Erfan, Ye. A., and Hurchumeliia, U. I. "Posyleniia roli transportno-lohistychnoi skladovoi rynkovoii infrastruktury u rozvytku ekonomichnoi spivpratsi prykordonykh rehioniv" [The strengthening of the role of transportation and logistics component of the market infrastructure in the development of economic cooperation of border regions]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho universytetu*. Serii: Ekonomika vol. 3, no. 33 (2011): 86-92.

Gerastovskiy, D. "Problemy sozdaniya logisticheskikh tsestriv na primere Moskovskogo regiona" [The problem of creating logistic centers on the example of Moscow region]. *Transport Rossiyskoy Federatsii*, no. 11 (2007): 43-45.

"Global Rankings 2016". <http://lpi.worldbank.org/international/global/2016>

Kish, Ye. B. "Innovatsiinyi potentsial transkordonnoho spivrobitnytstva rehioniv Ukrainy ta Uhorshchyny" [The innovative potential of cross-border cooperation regions of Ukraine and Hungary]. *Naukovyi visnyk Mykolaivskoho natsionalnoho universytetu imeni V. O. Sukhomlynskoho*. Serii: Istorychni nauky, no. 3. 35 (2013): 197-201.

Kovalev, M. M., Patskevich, Ya. S., and Predko, R. Yu. "Logisticheskii potentsial Respubliki Belarus" [Logistic potential of the Republic of Belarus]. In *Vzaimodeystviye gosudarstva, nauki: vzglyad s trekh storon na ekonomicheskoye razvitiye*, 102-164. Vol. 2. Minsk: Izd-vo Tsentr BGU, 2012.

Krikavskiy, E. V. "Logisticheskii tsestr - eto uzlovoy obekt logisticheskikh setey" [Logistics center is the hub-facility logistics networks]. *Logistika: problemy i resheniya*, no. 5 (2008): 38-39.

Kruminsh, N., and Vitolinsh, K. "Logisticheskiye tsestry: novyye resheniya po minimizatsii transportnykh raskhodov" [Logistics centres: new solutions to minimize transportation costs]. *Transport Inform*. <http://transportinform.com/logistika/586-logisticheskie-tsentry-novye-resheniya-po-minimizaczi-transportnyx-rasxodov.html>

Kuzmenko, A. V. "Dosvid ta zakonomirnosti formuvannia svitovoi transportno-lohistychnoi infrastruktury" [Experience and

regularities of formation of the global transport and logistics infrastructure]. *Naukovyi ohliad*. <http://naukajournal.org/index.php/naukajournal/article/view/534>

Kurova, A. Yu. "Organizatsionno-metodicheskoye obespecheniye protsessov formirovaniya i funktsionirovaniya logisticheskikh tsestriv" [Organizational and methodological support of processes of formation and functioning of logistics centers]. *Dis. ... kand. ekon. nauk: 08.00.05*, 2015.

Mandra, V. V. "Analiz svitovoho dosvidu upravlinnia transportno-lohistychnym tsestrom" [The analysis of world experience of management of transport and logistics center]. *Ekonomichnyi analiz*. Vol. 24, no. 2 (2016): 92-97.

Romanenko, K. M. "Stvorennia lohistychnykh tsestriv: inozemnyi dosvid ta perspektyvy Ukrainy" [The establishment of logistics centers: international experience and prospects of Ukraine]. <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/5880/Romanenko%20KM.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Sergeyev, V. I. "Obshchiye tendentsii razvitiya logisticheskikh tsestriv za rubezhom" [The General trend of development of logistics centers abroad]. *Logistika i upravleniye tsepyami postavok*, no. 5 (52) (2012): 7-18.

Syvak, R. B., and Poda, A. S. "Sutnist transformatsii lohistychnykh tsestriv u systemi hlobalnoho lohistychnoho servisu" [The essence of transformation of logistics centres in global logistics services]. *Biznes Inform*, no. 8 (2015): 23-28.

Starkova, N. O., Rzun, I. G., and Uspenskiy, A. V. "Issledovaniye zarubezhnogo opyta formirovaniya logisticheskikh sistem" [The study of foreign experience of formation of logistic systems]. <http://rus.neicon.ru:8080/xmlui/handle/123456789/15683>

Strutynska, I. "Klasyfikatsiini oznaky v diialnosti lohistychnykh tsestriv" [Classification criteria in the activities of the logistics centers]. *Sotsialno-ekonomichni problemy i derzhava*, no. 2 (2012): 299-307.

Sharapov, S. A. "Osnovnyye predposylki dlya realizatsii proekta «Sozdaniye mezhregionalnykh multimodalnykh logisticheskikh tsestriv»" [The basic prerequisites for the implementation of the project "Creating interregional multimodal logistics center"]. <http://splanet.ru/paper/r1-102563.php>

Shypulina, V. O., Parkhomets, A. V., and Rebekevsha, H. A. "Formuvannia transportno-lohistychnykh system v Ukraini" [The formation of transport-logistical systems in Ukraine]. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu*. Serii: Ekonomichni nauky vol. 3, no. 4 (2012): 120-123.

Shkabarina, A. O. "Zarubezhnyy opyt formirovaniya logisticheskikh tsestriv" [Foreign experience of formation of logistics centers]. <http://elibrary.miu.by/conferences!/item.uses/issue.xx/article.23.html>

"Terminology on combined transport: Prepared by the UN/ECE, the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC)". http://6pl.ru/sb_pr/terminology.pdf

Zahorodnia, Yu. V. "Efektyvnist vzaiemodii promyslovykh pidpriemstv iz lohistychnymy tsestramy" [The efficiency of interaction of industrial enterprises with logistics centres]. *Dys. ... kand. ekon. nauk: 08.00.04*, 2016.