

*Кирлик Н.Ю.,  
к.е.н., доцент кафедри економічної теорії,  
Ужгородський національний університет*

## ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ

**Анотація.** У статті розкрито європейський досвід розвитку транспортно-логістичних центрів із метою виявлення можливостей адаптації його в Україні. Досвід країн Західної Європи свідчить про величезну роль транспортно-логістичних центрів. За результатами наукового дослідження виділено п'ять категорій транспортно-логістичних центрів, класифікація котрих історично обумовлена. Зважаючи на досвід європейських країн, виділено першочергові територіально-пріоритетні місця розташування транспортно-логістичних центрів в Україні. Визначено особливості, котрі слід враховувати при будівництві транспортно-логістичних центрів в Україні. Визначено, що в країнах Європейського Союзу великі транспортно-логістичні центри створюються за підтримки держави. Всі транспортно-логістичні центри в Європейському Союзі відповідають загальноприйнятій структурі, а наявність або відсутність окремих елементів залежить від розміру транспортно-логістичного центру, а також його розташування і цілі функціонування. Також визначено принципи, на котрих має базуватися робота транспортно-логістичних центрів в Україні. Наведений перелік переваг, котрим володіють транспортно-логістичні центри порівняно з іншими видами логістичних утворень.

**Ключові слова:** кластер, логістичний кластер, транспортний потік, логістика.

**Постановка проблеми.** Зростаючі товаропотоки в напрямку Україна-ЄС та загострення конкуренції на ринку міжнародних транспортних послуг вимагає вироблення нових підходів до розвитку транспортних відносин, створення нових технологій та підвищення якості надання послуг. При цьому під якістю сьогодні розуміється не тільки доставка товару до місця призначення та у визначений термін. Окрім прямих функцій, транспортні компанії змушені надавати також і супутні послуги, що забезпечують споживачам зниження витрат і вартості доставки. Одночасно, темп зростання супутніх послуг набагато перевищує темп зростання транспортних послуг загалом. Проте, надання супутніх послуг повною мірою здатне забезпечити транспортно-логістичні центри, які доволі поширені за кордоном.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Основні розробки теоретичних аспектів сутності та формування економічних кластерів проводилися зарубіжними авторами Е. Дахменом, Е. Лімер, М. Портером, М. Тодаро, І. Толенадо, П. Фішером, М. Фельдманом, Д. Якобсоном, А. Янгом, Я. Суомінен. Серед вчених, які концентрують свою увагу на проблемі логістичних кластерів в Україні слід зазначити М. Данько, Т. Маселко, С. Співаковський, І. Токмакова та ін.

**Невирішена раніше частина загальної проблеми** полягає в тому, що незважаючи на наявність низки праць з

цієї проблеми, в умовах сучасної економіки виникає необхідність більш детального дослідження поширених за кордоном транспортно-логістичних центрів, їх формування та функціонування.

**Мета статті** полягає в дослідженні європейського досвіду розвитку транспортно-логістичних центрів та виявлення можливостей адаптації його в Україні.

**Виклад основного матеріалу.** В країнах Європи транспортно-логістичні центри доволі поширені та можуть бути оформлені у вигляді центрів вантажообігу, центрів діяльності, логістичних платформ; логістичних вузлів; інтермодальних терміналів та інших форм.

Проте відрізнятися транспортно-логістичні центри можуть не тільки за назвою, а й за метою створення і функціонування. Так, наприклад, в Італії головною метою діяльності транспортно-логістичних центрів є організація перевезення вантажів морем, а в Німеччині – використання механізму взаємодії всіх видів транспорту.

Європейська комісія опублікувала Послання, в якому наводиться бачення майбутнього транспортної галузі до 2020 р. Згідно з визначеннями наведеними в цьому Посланні «транспортно-логістичний центр» – це територіальне об'єднання незалежних компаній і органів, що займаються вантажними перевезеннями і супутніми послугами, що включає щонайменше один термінал (місце, обладнане для перевалки і зберігання товарів, забезпечене контейнерами, змінними кузовами і напівпричепами, придатними для інтермодальних перевезень).

У Європі транспортно-логістичні центри почали створюватися ще на початку 80-их років минулого століття. Вперше транспортно-логістичний центр був розміщений в Баварії. Місце локації першого транспортно-логістичного центру було обрано не випадково, а з тією метою, щоб мінімізувати витрати з постачання товарів. Вказаний транспортно-логістичний центр був розміщений у місті Інгольштадті, котре характеризувалося зручними залізничними та автомобільними під'їзними шляхами. Логістика поставок продукції було спроектована таким чином, щоб необхідні вантажі були на місці призначення ще до початку робочого дня.

Досвід країн Західної Європи свідчить про величезну роль транспортно-логістичних центрів. Так, в Голландії діяльність транспортних логістичних центрів приносить 40% доходу транспортного комплексу, у Франції – 31%, в Німеччині – 25%. Терміни окупності транспортно-логістичного центру складають приблизно 5-9 років.

У країнах Західної Європи частка логістичних послуг в економіці країни є однією з найбільш значущих. Серед країн в яких лідирує кількість зайнятих в компаніях, що надають допоміжні транспортні послуги слід виділити Німеччину, Італію, Іспанію, Францію, Великобританію.

У 1991 році на території європейського простору була створена Європлатформа (Europlatforms), котра представляє собою Європейську асоціацію транспортно-логістичних центрів. До складу даної організації входять 62 компанії з 10 держав (Італії, Іспанії, Франції, Португалії, Данії, Німеччини, Греції, Угорщини, України і Люксембургу). Основна мета діяльності вказаної Європлатформи полягає у створенні та управлінні діяльністю транспортно-логістичних центрів, котрі розміщені по всій Європі. Під керівництвом Європлатформи функціонує понад 2 400 транспортних і логістичних компаній. Стратегічна ціль функціонування Європлатформи полягає в просуванні та розширенні концепції створення транспортно-логістичних центрів по всьому світі та розвитку взаємовідносин транспортно-логістичних систем різних країн і регіонів.

Одним з найбільших транспортно-логістичних центрів у Європейському Союзі є «Bologna Freight Village» в Італії. Цей транспортно-логістичний центр розміщений на перетині 5 найбільших залізничних і 4 автомобільних шляхів. Транспортно-логістичний центр «Bologna Freight Village» обслуговує близько 35% вантажопотоків італійського трафіку і 16% міжнародного вантажного трафіку. До складу транспортно-логістичного центру «Bologna Freight Village» входить близько 100 транспортних і логістичних компаній з усього світу, а також митна служба, банківські установи, пошта, готелі і ресторани.

У результаті історично багатшої практики створення транспортно-логістичних центрів на території Європейського Союзу та досліджень у цій сфері в науці сформувався класифікація транспортно-логістичних центрів. Виділяють п'ять категорій транспортно-логістичних центрів:

1. Основні транспортно-логістичні центри загальноєвропейського значення.
2. Основні транспортно-логістичні центри частково загальноєвропейського значення.
3. Другорядні транспортно-логістичні центри регіонального значення.
4. Національні допоміжні транспортно-логістичні центри.
5. Регіональні допоміжні транспортно-логістичні центри.

У країнах Європейського Союзу крупні транспортно-логістичні центри створюються за підтримки держави. Всі транспортно-логістичні центри в Європейському Союзі відповідають загальноприйнятій структурі, а наявність або відсутність окремих елементів залежить від розміру транспортно-логістичного центру, а також його розташування і цілі функціонування.

З огляду на вигідне географічне положення України необхідно сформулювати сучасну, розвинену та економічно виправдану структуру транспортно-логістичних центрів на території нашої країни. Це нововведення сприятимуть інтеграції ринку України в світову транспортну систему і розвитку транзитного потенціалу національної економіки.

Аналіз створення та функціонування транспортно-логістичних центрів в Європейському Союзі свідчить про необхідність великої кількості незалежних і конкуруючих між собою транспортно-логістичних компаній, наявність достатньої кількості терміналів, а також великої кількості компаній, що надають супутні послуги. Термінали мають бути універсального призначення і орієнтуватися на обробку як внутрішніх зовнішньоторговельних вантажів, так і тран-

зитних, що проходять через територію нашої країни. Також на транспортно-логістичних центрах буде організовано весь комплекс транспортно-експедиційних послуг, активізовано процес перевалки вантажів, автоматизований процес управління вантажними потоками і організовані інші види послуг, супутні перевезення вантажів.

Для комплексного обслуговування клієнтів необхідним є розміщення взаємодіючих за технологічним процесом установ та організацій, до яких відносяться транспортно-експедиційні організації, філіали транспортних компаній, банки, страхові компанії, готельні комплекси, заклади громадського харчування, сервісного обслуговування транспортних засобів тощо. Така розгалужена інфраструктура надасть змогу здійснювати підготовку вантажу до загрузки, закріплення, укріття, перевезення, зберігання різними видами транспорту; оформлення документів, необхідних для перевезення та зберігання вантажів, страхування, супровід та інші необхідні послуги.

Серед першочергових територіально-пріоритетних місцезонаштувань транспортно-логістичних центрів в Україні слід виокремити такі місця:

1. В усіх обласних центрах, де спостерігається попит на транспортно-логістичні послуги, і розташування в місцях проходження міжнародних транспортних коридорів.
2. У спеціальних економічних зонах.
3. У містах, де спостерігається найбільший вантажопотік експортно-імпортних вантажів.

Отже, з огляду на зарубіжний досвід створення транспортно-логістичних центрів при їх будівництві в Україні необхідно враховувати:

- розміщення транспортно-логістичних центрів поблизу автомагістралей, залізничних станцій та аеропортів, з метою використання різних видів транспорту для доставки вантажу;
- внутрішня кооперація і співпраця з транспортно-логістичними центрами, розташованими в інших областях або на кордоні з іншими країнами;
- розташування транспортно-логістичних центрів за межами міст, але в місцях, де спостерігаються високі показники експортно-імпортової діяльності;
- наявність поблизу транспортно-логістичних центрів розвиненої інфраструктури.

Крім вищевказаного, робота транспортно-логістичних центрів повинна базуватися на принципах:

- відкритості – транспортно-логістичні центри мають бути доступними для всіх компаній незалежно від їх адміністративно-правової форми;
- забезпеченості – транспортно-логістичні центри мають володіти устаткуванням, необхідним для транспортування вантажів (перевезення, експедирування, навантаження-розвантаження, пакетування вантажів, розукрупнення, консолідація, маркування, контроль за проходженням та відстеження вантажу під час перевезення, обробка і зберігання вантажів, перевезення збірних вантажів, агентування, перевантаження, переадресація, зважування, митне очищення, підготовка експортно-імпортних документів, декларування, дослідницька діяльність, оренда, розробка оптимальних схем доставки, страхування, фінансові операції, АЗС, автомобілі тощо);
- організаційного управління – керівництво транспортно-логістичним центром має здійснюватися єдиним

керівним органом – незалежною юридичною компанією, що діє від імені транспортно-логістичного центру та захищає загальні інтереси компаній, розташованих у його межах;

– конкуренції – в структурі транспортно-логістичних центрів має бути велика кількість конкуруючих між собою транспортних, логістичних та експедиторських компаній;

– взаємодії – в транспортно-логістичних центрах має здійснюватися діяльність, пов'язана з транспортними перевезеннями і логістичними операціями відповідно до національної і міжнародної взаємодії, з метою оптимізації вантажних потоків.

**Висновки і пропозиції.** У світовій практиці транспортно-логістичні центри можуть варіюватися за своїми розмірами, широтою охоплення та іншими показниками. Квінтесенцією критеріїв класифікації транспортно-логістичних центрів можна навести, узагальнивши дані європейських дослідників.

Ми вже визначили, що до складу транспортно-логістичних центрів може входити безліч підприємств, що спеціалізуються на виконанні конкретних ринкових функцій. Між ними, з метою інтенсивного розвитку, відбувається вільний обмін інформацією і поширення інноваційних технологій. Взаємозв'язки всередині транспортно-логістичних центрів ведуть до розробки нових шляхів у набутті конкурентних переваг і породжують абсолютно нові можливості. Більшість підприємств в складі транспортно-логістичних центрів в процесі розвитку взаємодії і зближення інтересів поступово долають роз'єднаність, інертність і замкнутість на внутрішніх проблемах, що позитивно впливає на зростання їх технічного рівня і конкурентоздатності.

Таким чином, транспортно-логістичні центри володіють низкою переваг порівняно з іншими видами логістичних утворень:

1) в транспортно-логістичні центри об'єднуються різноманітні за формою власності, організаційно-правовим статусом та галузевою приналежністю підприємства, установи та організації, які беруть участь у цілісній системі логістики;

2) транспортно-логістичний центр має територіальну локалізацію, що дозволяє учасникам розташовуватися в безпосередній близькості один від одного і отримувати за рахунок цього економію на транзакційних витратах;

3) між учасниками транспортно-логістичного центру встановлюються не тільки ринкові взаємини, але й відносини довірчого співробітництва в досягненні єдиної мети на основі спільних стратегічних планів, спільного використання матеріальних і нематеріальних активів, а також взаємодії, що базуються на адміністративному регулюванні;

4) управління транспортно-логістичними центрами здійснюється на умовах державно-приватного партнерства;

5) транспортно-логістичний центр є замкнутою структурою, в результаті чого з'являється можливість обліку сукупних витрат, включаючи витрати пов'язаних видів діяльності, загальногосподарський, соціальний і екологічний ефекти;

6) ініціатива формування транспортно-логістичного центру зазвичай належить адміністративним органам управління, які в процесі управління розвиваються створюючи єдину інноваційну та інфраструктурну систему;

7) в основі управління транспортно-логістичним центром закладений спільний розвиток, який вказує єдиний вектор діяльності учасників.

### Література:

1. Глушаниця Р.В. Кластерний принцип формування міжнародних стратегічних альянсів / Р.В. Глушаниця // Формування ринкових відносин в Україні. – 2011. – № 3. – С. 38-43.
2. Підвисоцький В.Г. Транскордонні кластери: європейський досвід створення та розвитку / В.Г. Підвисоцький, Т.В. Паллу // Формування ринкових відносин в Україні. – 2011. – № 4. – С. 28-35.
3. Демченко В.В. Особливості формування транскордонних кластерів / В.В. Демченко // Регіональна економіка. – 2010. – № 3. – С. 179-186.
4. Шарай С.М. Реалізація принципів логістики на автомобільному транспорті : навчальний посібник / С.М. Шарай. – Автошляховик України. – 2010. – № 4. – С. 44-45.
5. Смирнов І.Г. Транспортна логістика: навч. пос. / І.Г. Смирнов, Г.В. Косарева. – К.: ЦУЛ, 2011. – 24 с.
6. Якименко Н.В. Аспекти функціонування транспортно-логістичних кластерів в Україні та оптимізація управління їх потоковими процесами / Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 38. – 2012. – С. 297-301.
7. Ковальська Л.Л. Процес формування регіонального логістичного кластеру / Л.Л. Ковальська // Логістика: теорія та практика. – № 1. – 2011. – С. 70-78.

### Кирлик Н.Ю. Европейский опыт развития транспортно-логистических центров

**Аннотация.** В статье раскрыто европейский опыт развития транспортно-логистических центров с целью выявления возможностей адаптации его в Украине. Опыт стран Западной Европы свидетельствует об огромной роли транспортно-логистических центров. По результатам научного исследования выделено пять категорий транспортно-логистических центров, классификация которых исторически обусловлена. Учитывая опыт европейских стран выделено первоочередные территориально-приоритетные места расположения транспортно-логистических центров в Украине. Определены особенности, которые следует учитывать при строительстве транспортно-логистических центров в Украине. Определено, что в странах Европейского Союза крупные транспортно-логистические центры создаются при поддержке государства. Все транспортно-логистические центры в Европейском Союзе соответствуют общепринятой структуре, а наличие или отсутствие отдельных элементов зависит от размера транспортно-логистического центра, а также его расположение и цели функционирования. Также определены принципы на которых должна базироваться работа транспортно-логистических центров в Украине. Приведенный перечень преимуществ которым обладают транспортно-логистические центры сравнению с другими видами логистических образований.

**Ключевые слова:** кластер, логистический кластер, транспортный поток, логистика.

### Kyrlyk N.Y. European experience in transport logistics centres' development

**Summary.** The article deals with European experience in the development of transport and logistics centres in order to identify opportunities of its adaptation in Ukraine. The experience of Western Europe suggests an important role of transport and logistics centres. The results of scientific research highlighted five categories of transport and logistics centres, which classification is historically conditioned. Given the experience of European countries, it is distinguished prior territorially

strategic locations of transport and logistics centres in Ukraine. The features that should be considered in the construction of transport and logistics centres in Ukraine are determined. It is defined that in the European Union major transport and logistics centres are being created by the state support. All transport and logistics centres in the European Union meet the conventional structure, and the presence or absence of certain elements depends

on the size of the transport and logistics centre as well as its location and purpose of operation. Also the principles on which work of transport and logistics centres in Ukraine should be based are determined. The list of benefits, which have transport and logistics centres compared with other types of logistical structures, is given.

**Keywords:** cluster, logistics cluster, traffic flow, logistics.