

МАШКАНЦЕВА Світлана Олександрівна, кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри економічної теорії та підприємництва
на морському транспорті Національного університету «Одеська морська академія»

ФОРМУВАННЯ ТА ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ

Маішканцева С. О. *Формування та особливості функціонування регіональних транспортно-логістичних центрів.*

Вступ. Особливе призначення транспортно-логістичних центрів регіонів, які забезпечують потреби у логістичному сервісі, відіграють координуючу та інтегруючу роль у транспортно-логістичній системі та транспортуванні вантажів, обумовлює потребу в дослідженні питань їх формування, функціонування та розвитку.

Метою статті є вивчення принципів, регіональних особливостей формування та функціонування транспортно-логістичних центрів у відповідній системі з врахуванням зарубіжного досвіду діяльності таких структур.

Результати. Визначено, що найбільша економічна ефективність забезпечується за рахунок комплексного логістичного обслуговування, при якому центри одночасно надають різний спектр логістичних послуг, скорочуючи витрати на доставку вантажу. Розвиток транспортно-логістичних центрів у Європі здійснюється під значним впливом держави, що дозволяє отримувати відповідні конкурентні переваги. Розглянуто закордонний досвід функціонування транспортно-логістичних центрів, де поєднану залізничний, автомобільний, водний і повітряний види транспорту. Розглянуто особливості німецької моделі будівництва логістичних центрів, де ефективно взаємодіють державні та приватні інвестиції, а сама держава безпосередньо бере участь на всіх фазах реалізації проєктів. Розглянуто відмінності французької моделі, де управління здійснюється винятково приватними інвесторами, а роль держави зведена до надання дозволів відповідно цілям місцевого та регіонального планування. Надано характеристику системи будівництва та структури логістичного хаба в Європі. Виділено підрозділи, які мають бути включені до типового транспортно-логістичного центру. Окреслено вимоги для створення транспортно-логістичного центру регіону та принципи його функціонування. Головним джерелом фінансового забезпечення мають стати надходження від держави та місцевого самоврядування. Ефективне функціонування центрів здійснюється через забезпечення умов для оптимізації управління інформаційними потоками й узгодження економічних інтересів всіх учасників. Перевагами створення мережі розглянутих центрів є формування зон оптимального обслуговування регіонів, функціонування спільних прикордонних транспортних зон з єдиною комунікаційною інфраструктурою та пільговим режимом.

Ключові слова: транспортно-логістичні центри, транспортна галузь, регіон, транспортно-логістична система, логістичний хаб.

Постановка проблеми у загальному вигляді. На сучасному етапі європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Україна прагне зайняти гідне місце в європейській транспортній системі, тому одним із пріоритетних питань є створення ефективної, дієвої транспортно-логістичної системи на регіональному рівні. Транспортно-логістична система регіону – це інтегрована сукупність суб'єктів транспортно-логістичної діяльності та об'єктів відповідної інфраструктури, що взаємодіють між собою з метою оптимізації руху вантажопотоків «від дверей до дверей» за мінімальних витрат на максимально вигідних умовах в межах певної території [1, с. 4]. Важливим елементом транспортно-логістичної системи України виступають транспортно-логістичні центри регіону [2], які забезпечують внутрішні та зовнішні потреби в логістичному сервісі, відіграють ко-

ординуючу та інтегруючу роль у транспортно-логістичній системі та транспортуванні вантажів. Тому особливої уваги набуло питання формування, функціонування та розвитку транспортно-логістичних центрів в регіонах, діяльність яких сприятиме удосконаленню організації перевезень, забезпеченню комплексного обслуговування споживачів транспортних послуг, створенню умов для розвитку системи мультимодальних перевезень, зниженню екологічного навантаження на навколишнє природне середовище.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний внесок у дослідження питань розвитку та функціонування транспортно-логістичних центрів внесли наукові праці Виноградова М.А., Левікова Г.А., Нікітіна П.В., Нікіфорова В.С., Полякової К.І., Трифанова В.Н., Тюріна В.А. тощо. Питаннями використання зарубіжного досвіду у

необхідності створення транспортно-логістичних центрів в Україні займалися Лагодієнко В.В., Питуляк Н.С., Савенко С.В., Кузьменко А.В., Корнієцький О.В. та інші. Наукові праці щодо формування та функціонування транспортно-логістичних центрів на регіональному рівні належать Беляковій О., Крикавському Є., Ларіній Р та іншим. Разом з тим, питання створення транспортно-логістичних центрів як важливої складової транспортно-логістичної системи регіону для забезпечення інноваційного розвитку транспортної галузі потребують подальших досліджень.

Формулювання цілей статті. Метою статті є вивчення принципів, регіональних особливостей формування та функціонування транспортно-логістичних центрів в транспортно-логістичній системі з врахуванням зарубіжного досвіду діяльності таких структур.

Виклад основного матеріалу дослідження. В сучасних умовах розвиток транспортно-логістичної системи регіону забезпечується ефективним формуванням і функціонуванням транспортно-логістичних центрів регіонального призначення. Основною метою їх діяльності є координація, синхронізація процесів транспортно-логістичного обслуговування вантажного потоку «від дверей до дверей» за оптимальних витрат та відповідного рівня логістичного сервісу.

Зарубіжний досвід свідчить, що найбільша економічна ефективність забезпечується за рахунок комплексного логістичного обслуговування, при якому транспортно-логістичні центри одночасно надають різний спектр логістичних послуг [3]. При цьому, головним завданням діяльності такого центру є скорочення витрат на доставку вантажу. Це, в свою чергу, дозволяє знижувати ціни на транспортні послуги і сприяє підвищенню їх конкурентоспроможності на ринку транспортно-логістичної діяльності.

Європейський досвід розвитку транспортно-логістичних центрів вказує на те, що їх формування відбувається під значним впливом держави на планування, інвестування та контролі діяльності транспортно-логістичних центрів Європи. При цьому конкурентними перевагами є:

- вигідне географічне розташування;
- розвинута інфраструктура транспортно-логістичних центрів;
- співпраця з митницею та урядом;
- розгалужена транспортна система;

- диверсифікація послуг і видів транспорту;

- оперативність і максимальне спрощення процедур;

- новітні високотехнологічні та функціональні технології тощо [5, с. 96].

Центри транспортної логістики у Німеччині формувалися переважно на основі наявних залізничних ліній та розв'язок. Більшість із них розрахована на паралельне використання автомобільного та залізничного транспорту, є також трьохмодульні логістичні центри [8]. 80% усіх логістичних центрів Німеччини розміщують поблизу залізничних магістралей, що є об'єктами інфраструктури залізниць (Deutsche Bahn AG) і забезпечують ліву частину інвестицій в розвиток цієї інфраструктури. Окрім того, близько 75% логістичних центрів мають сполучення із транспортом загального користування, 60% – використовують у своїй діяльності комбінований транспорт. Такі крупні німецькі транспортні вузли, як м. Бремен та м. Любека, мають пряме сполучення з водним транспортом, а м. Гамбург – з водним і повітряним транспортом [6].

Німецька модель будівництва логістичних центрів характеризується низкою особливостей: значна державна підтримка на всіх рівнях; участь державного сектору ґрунтується на федеральних законах і законах земель; федеральний бюджет бере участь у фінансуванні інвестицій через Deutsche Bahn AG («Німецькі залізниці»); широко практикується виділення дотацій бюджетам федеральних земель, цільових дотацій та кредитування за конкретними інвестиціями; фінансову підтримку інвестицій здійснюють як федеральні землі, так і місцеве самоврядування. У цій моделі чітко визначені і джерела інвестиційних коштів: інвестори, які бажають зробити доступною інфраструктуру логістичним операторам; транспортні компанії; суб'єкти, що утворюють об'єднання з приватним капіталом; бюджетні кошти й цільові фонди федеральних земель; програми та федеральні фонди, що спрямовані на розвиток інфраструктури; дотації міст і регіонів; дотації та програми ЄС. Інвестиційний капітал доповнюється банківським кредитом. Державний сектор бере участь як у фазі планування, так і у фазі реалізації інвестицій у розвиток логістичних центрів.

Для французької моделі розвитку транспортно-логістичних центрів характерним є те, що її планування, розвиток та управління здійснюється винятково приватними

інвесторами, які повністю забезпечують створення і функціонування цих об'єктів інфраструктури. Нині найбільшими інвесторами ринку логістичної інфраструктури Франції є компанія «Garonor SA», що належить американській інвестиційній компанії «ProLogis», та компанія «Sogaris SA», яка знаходиться в розпорядженні держави та муніципалітетів. Найбільшим недоліком цієї моделі розвитку транспортно-логістичних центрів є відсутність скоординованого централізованого планування проектів розвитку міжнародних логістичних центрів, оскільки держава бере участь у їх реалізації лише шляхом надання дозволів на їх будівництво, керуючись цілями місцевого та регіонального планування [4, с. 10].

У Європі існує схема будівництва логістичного хаба, який представляє собою об'єкт індустріальної нерухомості значного масштабу з вдалою транспортною розв'язкою, доступністю різних видів транспорту, центром концентрації та перерозподілу вантажопотоків, а також повним комплексом логістичних послуг. На території хаба організовано інформаційні центри логістичних компаній, які здійснюють моніторинг руху продукції. Слід відмітити, що в Україні також в Одесі започатковано логістичний хаб на території Чорноморського порту, у Львівській області будується логістичний хаб біля кордону з Польщею [7, с. 134].

Відтак, транспортно-логістичні центри виконують важливе завдання в забезпеченні ефективного розвитку транспортної галузі регіону в цілому. З метою оптимального виконання логістичних завдань до типового транспортно-логістичного центру доцільно включити такі підрозділи:

- мультимодальний центр складського зберігання та вантажопереробки;
- мультимодальний контейнерний термінал із під'їзними автомобільними та залізничними шляхами для прийому, переробки та зберігання контейнерів;
- центр вантажного транспорту, у склад якого входять підприємства магістральних видів транспорту, що мають статус та ліцензію митного перевізника;
- центр митного оформлення і контролю, у склад якого входять незалежні митні брокери, декларанти, державна митна служба;
- центр технічного обслуговування рухомого складу транспорту, автоматизована мийка, АЗС;
- стоянки для автотранспорту під

охороною;

- готельний комплекс із блоками громадського харчування, сервісного та побутового обслуговування;
- консалтингово-аналітичний центр, служби маркетингу та реклама;
- транспортно-експедиторська компанія;
- інформаційно-логістичний центр з системою моніторингу ланцюга поставок;
- навчальний центр підготовки та перепідготовки персоналу, підвищення кваліфікації;
- центр сертифікації товарів та послуг;
- центр оптово-роздрібною торгівлі й електронного маркетингу;
- страхова компанія [7, с. 130].

Транспортно-логістичні центри регіонального призначення виконують функцію оперативного управління в межах свого регіону у тісному взаємозв'язку з іншими логістичними центрами. Для створення транспортно-логістичного центру регіону необхідно забезпечити такі вимоги:

- максимальна наближеність до ринку збуту та великих промислових підприємств;
- доступ під'їзду транспортних засобів;
- безпека для населення регіону;
- запобігання екологічного навантаження на навколишнє природне середовище.

Основними принципами функціонування такого транспортно-логістичного центру є єдиний комерційно-правовий режим; комплексний підхід до розв'язання фінансово-економічних питань організації перевезень; максимальне використання телекомунікаційних мереж і систем електронного документообігу; єдиний організаційно-технологічний принцип управління авіа- та мультимодальними перевезеннями й координації дій всіх логістичних посередників, що беруть участь у транспортуванні; кооперація логістичних посередників; комплексний розвиток інфраструктури різних видів транспорту при перевезеннях вантажів. Головним джерелом фінансового забезпечення транспортно-логістичного центру регіону мають стати надходження коштів від держави та органів місцевого самоврядування. Ефективне функціонування транспортно-логістичних центрів здійснюється через забезпечення умов для оптимізації управління інформаційними потоками й узгодження економічних інтересів всіх учасників. Пере-

вагами створення мережі транспортно-логістичних центрів є формування зон оптимального обслуговування регіонів, функціонування спільних прикордонних транспортних зон з єдиною комунікаційною інфраструктурою та пільговим режимом.

Висновки. Пріоритетним напрямом розвитку транспортно-логістичної системи регіону є формування багатфункціонального транспортно-логістичного центру, головним завданням якого є забезпечення надання транспортно-логістичних послуг за мінімальних витрат на логістичне обслуговування та логістичну інфраструктуру шляхом кооперації транспортно-логістичних компаній, що надають спеціалізований ком-

плекс логістичних послуг.

Транспортно-логістичний центр регіону є місцем концентрації вантажопотоків та їх розподілу, виконуючи при цьому важливі функції транспортно-логістичного сервісу. Вони функціонують на основі передових логістичних технологій та здійснюють управління транспортними потоками.

Переваги транспортно-логістичних центрів полягають у їх доступності для клієнтів та наданні широкого спектра послуг під час доставки вантажу, а також в організації ефективної системи перевезень вантажів на великі відстані, які виконують за мультимодальними технологіями.

Література.

1. **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.htm>.
2. **Лагодієнко В.В., Корнієцький О.В.** Логістика по-японськи: підвищення ефективності діяльності підприємств. *Культура народів Причорномор'я*. 2014. № 275. С. 207-210.
3. **Лагодієнко В.В., Корнієцький А.В.** Поняття сутності и функцій управління в логістических системах. *Балтійський гуманітарний журнал*. 2014. № 4(9). С. 145-147.
4. **Кузьменко А.В.** Досвід та закономірності формування світової транспортно-логістичної інфраструктури. *Науковий огляд*. 2015. № 7 (17). С. 5-18.
5. **Мандра В. В.** Аналіз світового досвіду управління транспортно-логістичним центром. Економічний аналіз : зб. наук. праць. Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2016. Том 24. № 2. С. 92-97.
6. **Савенко С. В.** Развитие транспортно-логистических центров в европейском регионе URL: <http://transportinform.com/logistika/315-razvitie-transportno-logisticheskikhcentrov.html>.
7. **Ткач О. В., Волощук І.А.** Регіональний логістичний центр: формування та особливості функціонування. *Актуальні проблеми розвитку економіки регіону*. 2018. Випуск. 13. Т. 2. С. 128-134.
8. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт URL: <http://www.elc-ua.com/ru/news/60>

References.

1. **Brahins'kyj, V.V.** (2011). Rozvytok transportno-lohistrychnoi systemy iak forma realizatsii tranzytneho potentsialu Ukrainy. [velopment of transport and logistics system as a form of realization of transit potential of Ukraine]. *Derzhavne upravlinnia: teoriia i praktyka*. [Public administration: theory and practice]. 2011. № 2. Available at: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/index.htm>.
2. **Lahodiienko, V. V. and Korniiets'kyj, O. V.** (2014). «Logistics in Japanese: Increasing Business Efficiency». *Kul'tura narodiv Prychornomor'ia*. No. 275, pp. 207-210.
3. **Lagodienko, V. V. and Kornieckij, A. V.** (2014). «The concept of the essence and functions of management in logistic systems». *Baltijskij humanitarnyj zhurnal*. no. 4(9). pp. 145-147.
4. **Kuz'menko, A.V.** (2015). «Experience and patterns of formation of world transport and logistics infrastructure». *Naukovyj ohliad*. № 7 (17), pp. 5-18.
5. **Mandra, V.V.** (2016). «Analysis of the world experience of managing the transport and logistics center». *Ekonomichnyj analiz: zb. nauk. prats'*. Ternopil': Vydavnycho-polihrafichnyj tsentr Ternopil'skoho natsional'noho ekonomichnoho universytetu «Ekonomichna dumka». Vol. 24. № 2, pp. 92-97.
6. **Savenko, S.V.** Razvitie transportno-logisticheskikh centrov v evropejskom regione. [Development of transport and logistics centers in the European region]. Available at: <http://transportinform.com/logistika/315-razvitie-transportno-logisticheskikhcentrov.html>.
7. **Tkach, O.V., Voloschuk, I.A.** (2018). «Regional logistics center: formation and features of operation». *Aktual'ni problemy rozvytku ekonomiky rehionu*. Issue 13. Vol. 2, pp. 128-134.
8. *Transportno-logisticheskie centry: zarubezhnyj opyt*. [Transportation and logistics centers: foreign experience]. Available at: <http://www.elc-ua.com/ru/news/60>

Abstract.

Mashkantseva S. Formation and features of functioning of regional transport and logistic centers.

The special purpose of the transport and logistics centers of the regions, which provide the needs for logistics services, play a coordinating and integrating role in the transport and logistics system and transportation of goods, necessitates the study of their formation issues, operation and development.

The purpose of the article is to study the principles, regional peculiarities of the formation and functioning of transport and logistics centers in the appropriate system, taking into account the foreign experience of such structures.

Results. It has been determined that the highest economic efficiency is ensured by integrated logistics services, in which the centers simultaneously provide a different range of logistics services with reducing the cost of shipping. The development of transport and logistics centers in Europe is carried out under the considerable influence of the state, which allows to obtain relevant competitive advantages. The foreign experience of functioning of transport and logistics centers is considered, where rail, road, water and air modes of transport are combined. The features of the German model of construction of logistics centers are considered, where public and private investments are effectively interacting, and the state is directly involved in all phases of project implementation. The differences of the French model are considered, where the management will be carried out exclusively by private investors, and the role of the state is reduced to granting permits in accordance with the goals of local and regional planning. The characteristic of the construction system and structure of logistics hub in Europe is given. The units that should be included in the standard transport and logistics center are highlighted. Requirements for creation of transport and logistics center of the region and principles of its functioning are outlined. The main source of financial support should be revenues from the state and local self-government. The effective functioning of the centers is carried out by providing the conditions for optimizing the management of information flows and harmonizing the economic interests of all participants. The advantages of creating a network of centers are zones formation of optimal service to the regions, the functioning of common border transport zones with a single communication infrastructure and preferential treatment.

Keywords: transport and logistics centers, transport industry, region, transport and logistics system, logistics hub.

Стаття надійшла до редакції 02.03.2019 р.

Бібліографічний опис статті:

Машканцева С. О. Формування та особливості функціонування регіональних транспортно-логістичних центрів. Актуальні проблеми інноваційної економіки. 2019. № 3. С. 33-37.

Mashkantseva S. Formation and features of functioning of regional transport and logistic centers. Actual problems of innovative economy. 2019. No. 3, pp. 33-37.

