

## Світовий досвід та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України

**Лук'янова О.М.**

кандидат економічних наук, доцент,  
Український державний університет залізничного транспорту

**Кривцун Д.Ю.**

магістр  
Харківського національного університету радіоелектроніки

У статті досліджено сучасні проблеми розвитку транспортно-логістичних центрів Західної Європи, Росії та КНР. Проаналізовано особливості формування транспортно-логістичної інфраструктури в Україні. Визначено основні перешкоди розвитку вітчизняного логістичного ринку. Вироблено рекомендації щодо вдосконалення процесу проектування національної мережі транспортно-логістичних центрів.

**Ключові слова:** транспортно-логістичний центр, транспортна логістика, світовий досвід, транспортна інфраструктура.

Лукьянова Е.Н., Кривцун Д.Ю. МИРОВОЙ ОПЫТ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ

В статье исследованы современные проблемы развития транспортно-логистических центров Западной Европы, России и КНР. Проанализированы особенности формирования транспортно-логистической инфраструктуры в Украине. Определены основные препятствия развитию отечественного логистического рынка. Выработаны рекомендации по совершенствованию процесса проектирования национальной сети транспортно-логистических центров.

**Ключевые слова:** транспортно-логистический центр, транспортная логистика, мировой опыт, транспортная инфраструктура.

Lukyanova O.M., Krivtsun D.U. WORLD EXPERIENCE AND PROSPECTS FOR DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT-LOGISTICS SYSTEM OF UKRAINE

In the article modern problems of development of transport-logistic centers of Western Europe, Russia and PRC are investigated. The peculiarities of transport and logistics infrastructure formation in Ukraine are analyzed. The basic obstacles of development of the domestic logistics market are determined. Recommendations for improving the design process of the national network of transport and logistics centers are developed.

**Keywords:** transport and logistics center, transport logistics, world experience, transport infrastructure.

**Постановка проблеми.** Внаслідок сучасних тенденцій розвитку міжнародних економічних відносин виникає необхідність структурних змін у функціонуванні транспортної системи країни, яка повинна бути зорієнтована на підсилення координації та взаємодії різних видів транспорту, задоволення потреб споживача щодо якості обслуговування, впровадження логістичних принципів управління в діяльність транспортних підприємств.

Транспорт займає особливе місце в міжнародному товарообігу. З одного боку, він є необхідною умовою здійснення міжнародного поділу праці, зовнішньоекономічних зв'язків. З другого боку – транспортна індустрія виступає на світових ринках експортером своєї продукції – транспортних послуг.

На транспортні послуги, що надаються у сфері зовнішньоекономічної діяльності, впливають такі фактори, як: коливання попиту і пропозиції товарів, цін на нафту, валютного курсу, ступінь втручання держави у зовнішньоекономічну діяльність, стан політичних та економічних відносин різних держав тощо.

Транспортна логістика в умовах глобалізації міжнародної економіки набуває великого значення. У межах міжнаціональних логістичних систем різні види транспорту використовуються на основі принципів оптимізації контактних графіків, коли за наявності багаторічних стабільних перевезень усі види транспорту, що беруть у них участь, управляються з одного центру.

Оскільки Україна прагне посісти гідне місце в європейській спільноті та європейській транспортній системі, проблема створення мережі транспортно-логістичних центрів, яка б забезпечила як внутрішні, так і зовнішні потреби країни в логістичному сервісі, потребує негайного розв'язання. Досвід створення таких структур у розвинутих країнах стане в нагоді під час розбудови національної мережі транспортно-логістичних центрів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Значний внесок у розвиток теорії і практики транспортно-логістичного сервісу внесли наукові праці В.Л. Диканя, А.М. Пасічника, І.В. Токмакової, О.М. Полякової та інших учених [3, 11–13]. Питанням використання досвіду країн світу у створенні транспортно-логістичних центрів в світі та в Україні присвячені праці В.В. Мандри, Н.С. Питуляка, С.В. Савенко, А.В. Кузьменко, Н.П. Тарнавської [4, 6, 8,9, 10].

Водночас окремі питання у цій сфері потребують подальшого аналізу, такі як дослідження особливостей формування мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів в умовах зростаючої привабливості транспортного потенціалу східноєвропейського регіону та України зокрема.

**Мета статті** полягає у вивченні світового досвіду закономірностей розвитку світової транспортно-логістичної інфраструктури та обґрунтуванні перспектив розвитку транспортно-логістичної системи України.

**Виклад основного матеріалу.** Підприємству під час реалізації готової продукції доводиться вирішувати комплекс питань, пов'язаних із доставкою, а саме: вибирати вид транспорту, методи організації перевезень і тип транспортних засобів. Під час вибору раціональних транспортних засобів керуються відповідністю їх типу властивостям вантажів, що перевозяться, та іншим критеріям.

Натепер в усіх розвинутих країнах майже весь внутрішній та зовнішній товарообіг зовнішньої торгівлі здійснюється через регіональні логістичні центри. Вони мають важливе значення для підтримки економічного потенціалу країни. Через логістичні центри у країну надходять значні валютні кошти. Податки, що стягуються з таких центрів, зазвичай є вагомим внеском до бюджету [1].

Основними принципами транспортної логістики, що забезпечують її ефективність, є: мінімізація витрат на транспортування; принцип максимально повного використання

вантажопідйомності транспортного засобу в логістиці; кратності партії вантажу, що транспортується, одиницям замовлення, відправки і складування; принцип стандартизації тари; економії від масштабу і дальності перевезень; концентрації вантажопотоків на окремих каналах – розподіл і відмова від нееконімічних товарів; доставки вантажів точно в строк [2, с. 134].

Виділяють такі функції транспортної логістики, як:

- системоутворююча функція. Логістика є системою ефективних технологій забезпечення процесу управління ресурсами. Логістика утворює систему управління товарорухом, тобто формуванням господарських зв'язків, організацією пересування продукції через місця складування, формування і регулювання запасів продукції, розвитку та організації складського господарства;

- інтегруюча функція. Логістика забезпечує синхронізацію процесів збуту, зберігання і доставки продукції з орієнтацією їх на ринок засобів виробництва і надання посередницьких послуг споживачам. Забезпечує узгодження інтересів логістичних посередників у логістичній системі;

- регулююча функція. Логістичне управління матеріальними потоками спрямоване на економію всіх видів ресурсів, скорочення витрат живої й упредметненої праці на стику різних організаційно-економічних рівнів і галузей. Управлінський вплив полягає в підтримці відповідності поведінки частини логістичної системи інтересам цілого;

- результуюча функція. Логістична діяльність спрямована на постачання продукції в необхідній кількості, у зазначений час і місце із заданою якістю, за мінімальних витрат. Логістика прагне охопити всі етапи взаємодії ланцюга «постачання – виробництво – розподіл – споживання», вона є алгоритмом перетворення ресурсів у постачання готової продукції відповідно до наявного попиту [3, с. 16].

З погляду вивчення зарубіжного досвіду найбільш яскравими є особливості формування транспортно-логістичних мереж у Європі, Китаї та Росії.

У Західній Європі цілеспрямований розвиток центрів транспортної логістики почався на початку 80-х років, що було зумовлене високою динамікою зростання вантажних і пасажирських перевезень в умовах глобалізації світових товарних ринків.

Зростаюча конкуренція між товаровиробниками примушувала їх шукати додаткові

можливості для зниження транспортного складника в кінцевій ціні товару. Це вимагало створення нової техніки, розвитку транспортної інфраструктури, впровадження сучасних транспортно-логістичних технологій, які дали змогу у результаті знизити транспортний складник у кінцевій ціні товару до 10–12%, а сумарні витрати товаровиробників на транспортно-логістичні послуги – на 10–30%.

Саме з розвитком транс'європейської мережі логістичних центрів формується уявлення та розробляються проекти, що пов'язані з єврологістичною системою. Досвід країн Західної Європи показує істотну роль таких транзитних логістичних центрів у формуванні бюджету. Вивчення статистичних даних довело, що в Голландії діяльність транзитних логістичних центрів приносить 40% доходу транспортного комплексу, у Франції – 31%, у Німеччині – 25%. У країнах Центральної та Східної Європи ця частка в середньому становить 30%. А всього загальний обіг європейського ринку логістичних послуг досягає понад 600 млрд. євро. З них близько 30% логістичних функцій у всіх галузях економіки щороку реалізується логістичними компаніями.

Вивчаючи досвід найбільш розвинених європейських транспортно-логістичних центрів, можна відмітити, що там спостерігається висока роль держави у плануванні, інвестуванні та контролі діяльності транспортно-логістичних центрів Європи. При цьому найбільш ефективними є саме ті з них, щодо яких сприяння держави є найбільшим. Іншими важливими аспектами в отриманні конкурентних переваг є:

- розвинута інфраструктура транспортно-логістичних центрів;
- вигідне географічне розташування;
- співпраця з митницею та урядом;
- розгалужена транспортна система;
- диверсифікація послуг та видів транспорту;
- оперативність та максимальне спрощення процедур;
- новітні високотехнологічні і функціональні технології тощо [4, с. 93].

Найбільшого розвитку транспортно-логістична інфраструктура отримала в Німеччині. Центри транспортної логістики у цій країні 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 [5].

У Німеччині функціонує два типи логістичних центрів: логістичні центри приватної власності та логістичні центри міської комунальної власності. 80% усіх логістичних центрів Німеччини розміщують поблизу залізничних магістралей, вони 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, с. 176].

Німецька модель будівництва логістичних центрів характеризується низкою особливостей: сильна державна підтримка на всіх рівнях; участь державного сектору ґрунтується на федеральних законах і законах федеральних 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 і федеральні фонди, що спрямовані на розвиток інфраструктури; дотації міст та регіонів; дотації та програми ЄС. Інвестиційний капітал доповнюється банківським кредитом. Створені логістичні центри управляються через наглядові органи, які створюються різними компаніями – учасниками проекту: інвесторами та/або інвестиційними консорціумами; компаніями з розвитку; містом/муніципалітетом; асоціаціями та спілками. Державний сектор бере участь як у фазі планування, так і у фазі реалізації інвестицій у розвиток логістичних центрів [7, с. 11].

Успішними є проекти формування транспортно-логістичної інфраструктури і в Італії, де одним із найбільших транспортно-логістичних центрів, що розміщений на перетині 5 залізничних і 4 автомобільних шляхів, є Bologna Freight Village. Цей центр забезпе-

чує обслуговування понад 35% внутрішніх вантажопотоків та обробку 16% міжнародних вантажів, що прямують через країну. Bologna Freight Village є великим транспортно-логістичним центром, до складу якого входить близько 100 національних і міжнародних транспортних та логістичних компаній, а також митна служба, банківські установи, організації поштового зв'язку та культурні заклади [8].

Загалом транспортно-логістична інфраструктура Італії отримала значний розвиток у результаті реалізації національного генерального плану розвитку транспорту в 1986 році, який визначив дворівневу мережу «інтерпорти» – об'єктів транспортно-логістичних центрів (місця макрорівня для міжнародного транспорту та рівня національного транспорту). Основною метою створення мережі транспортно-логістичних центрів в Італії стала концентрація вантажних потоків з урахуванням збалансованих транспортних рішень. Фінансування проектів розвитку транспортно-логістичних центрів в цій країні відбувалося на принципах державно-приватного партнерства, де державі відводилася роль як ініціатора проекту, так і інвестора, що за рахунок державних бюджетів різних рівнів поряд із приватними інвестиціями забезпечував фінансовими ресурсами ці проекти.

Транспортно-логістичні центри Франції формувалися в межах проекту з удосконалення транспортної системи Парижу шляхом концентрації логістичних послуг на периферії. 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 і регіонального планування [9, с. 10].

Британська модель розбудови транспортно-логістичних центрів пов'язана з будівництвом тунелю під Ла-Маншем та передба-

чала створення 10 інтермодальних терміналів і логістичних центрів для обслуговування промислових районів. Ініціатором їх формування виступала дочірня компанія Британських залізниць "Rail freight Distribution". З приватизацією Британських залізниць відбулася зміна концепції формування транспортно-логістичних центрів у Великобританії, основою якої стали інтермодальні термінали та системи грантів на залізничні перевезення вантажів. Це сприяло розвитку особливої форми фінансування проектів розбудови транспортно-логістичних центрів, у межах якої існувало дві основні схеми бюджетного фінансування: гранти на об'єкти вантажної інфраструктури та гранти за доступ до залізничної колії. Перша схема виділення бюджетних коштів дає змогу покрити витрати на створення інфраструктурних об'єктів з обробки залізничних вантажів. За допомогою неї здійснювалося і відновлення наявних пунктів обробки вантажів. Друга схема дає змогу компаніям здійснювати виплати за користування залізничною інфраструктурою. За оцінкою експертів проекту «Європлатформа», більшість об'єктів ТЛІ Великобританії являють собою розподільчі центри, що забезпечують інтермодальний зв'язок, а загалом модель їх розвитку характеризується низькою ефективністю через відсутність загальної політики розбудови та підходів до планування цих об'єктів інфраструктури [10, с. 32].

У КНР надання логістичних і фінансових послуг у зонах вільної торгівлі (Free Trade Zones) регулюється принциповими положеннями, що регламентують перелік діяльності, форму власності, відповідність певним умовам, наявність досвіду діяльності у сфері міжнародної торгівлі, міжнародних вантажних перевезень, обмежений термін дії тощо [5]. Наприклад, такими положеннями визначено, що логістичні підприємства з іноземними інвестиціями можуть здійснювати послуги з перевезення вантажів, складського зберігання, навантажувально-розвантажувальних робіт, пакування, консолідації, комплектації, інформаційного супроводження, а також послуги з оформлення зовнішньоторговельних договорів стосовно експорту зазначених вантажів. При цьому хоча б один з учасників-інвесторів спільного підприємства повинен мати позитивний досвід роботи в галузі міжнародної торгівлі, міжнародних вантажних перевезень або практику агента з таких перевезень. Діяльність зі створення спільних транспортно-логістичних центрів з іноземними

інвестиціями та запровадження логістичного сервісу (перевезення вантажів, створення інформаційно-обчислювальних мережевих систем керування перевезеннями) жорстко контролюється державою шляхом видачі дозволів. При цьому розширення сфери діяльності таких підприємств (розширення асортименту логістичних послуг) відбувається тільки відповідно до затверджених законодавчо програм [11, с. 125].

У Росії також великого значення надають проектам створення транспортно-логістичних центрів, причому на сучасному етапі свого розвитку російський логістичний ринок все більше інтегрується в міжнародні мережі. Цікавим є проект МАГ-логістика, який передбачає створення мережі сучасних універсальних багатофункціональних логістичних комплексів із надання послуг з контрактної логістики в галузі складування, транспортування та митного оформлення товарів та вантажів в найбільших містах Росії, а також країн СНД. У ВАТ «РЖД» розроблена методологія організації функціонування міжнародних транспортних коридорів на основі кластерного підходу із застосуванням мультимодальних логістичних центрів [12, с. 130].

Стосовно України можна відмітити, що зараз активно розвиваються 3P і 4PL операційна діяльність. Все більше уваги приділяється передачі на аутсорсинг логістичних функцій торговельних і промислових підприємств зі вхідного, вихідного, а часто і з внутрішньовиробничого транспортування, складського зберігання й управління запасами.

Логістичні компанії починають розгортати проектну діяльність. Вже мало надавати просто послуги. Потрібні комплексні підходи до вирішення завдань і проблем клієнтів. Необхідно вміти виявляти їхні потреби, формулювати завдання розвитку їхнього бізнесу, чітко розставляти пріоритети, грамотно і поетапно просуватися в межах проекту. Клієнтів слід розглядати як партнерів, а партнерські стосунки будувати так, щоб у цьому союзі обидві сторони могли би заробити більше грошей.

Найбільш перспективним сегментом ринку транспортно-логістичних послуг для України може стати ринок термінової доставки до призначеного часу (just-in-time delivery). Цей сегмент активно розвивається у всьому світі: за такої організації послуг виробляється найбільша додана вартість [13, с. 228].

Формування інтегрованої транспортно-логістичної системи України сприятиме розвитку економіки та підвищенню конкурентоспроможності країни на міжнародних ринках транспортно-логістичних послуг. Їх розвиток можливий шляхом відновлення транзитного потенціалу України, її участі в міжнародних транспортних проектах ЄС. Установлення Україною партнерських відносин з ЄС насамперед у сфері транспорту сприятиме поглибленню євроінтеграції, макроекономічній стабілізації та поліпшенню економічної ситуації країни загалом.

Аналіз досвіду зарубіжних країн виявив примітну спільність: більшість транспортно-логістичних кластерів організовуються у виробничо-транспортно-споживчих вузлах спільно з мультимодальними термінальними комплексами. На основі вивчення зарубіжного досвіду формування транспортно-логістичної інфраструктури в Україні доцільним є створення системи логістично-господарських комплексів за напрямками міжнародних транспортних коридорів, із задіянням унікального торговельно-транспортного потенціалу країни. Це дасть змогу перетворити логістику в галузь національної економіки, яка, за аналогією з Німеччиною, може стати бюджетоутворювальною і експортоорієнтованою.

**Висновки.** Таким чином, аналіз світового досвіду створення й управління транспортно-логістичними центрами дає змогу дійти висновку щодо перспективності відповідного напрямку розвитку вітчизняної економіки. Транспортна система України має всі необхідні передумови для формування великих транспортно-логістичних центрів, серед яких такі:

1. Україна має у своєму розпорядженні потужну транспортну систему, до якої входять залізничний, морський, річковий, автомобільний, повітряний і трубопровідний транспорт.

2. Вигідне географічне розташування, що передбачає можливість та необхідність створення численних транспортних коридорів. Цей факт набуває особливого значення в умовах інтенсифікації зовнішніх зв'язків між європейськими країнами, а також між країнами Європи та Азії.

3. Інтеграція з країнами Центральної та Східної Європи, що проявляється в розвитку відповідних транспортних коридорів.

4. Участь України у міжнародних проектах інтеграції і розвитку.

## ЛІТЕРАТУРА:

1. Дащенко Н.М. Розвиток логістичних центрів на сучасному етапі Управління проектами, системний аналіз і логістика. 2009. № 6. URL: [http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Upsal/2009\\_06/09dnmcp.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Upsal/2009_06/09dnmcp.pdf) (дата звернення 10.10.2018)
2. Смахов А. А. Основы транспортной логистики: [учеб. для вузов ж.-д. транспорта] Москва: Транспорт, 1995. 197 с.
3. Дикань В.Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети. Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків. 2006. № 13. С. 13–20.
4. 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.
5. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт URL: <http://www.elc-ua.com/ru/news/60>.
6. Питуляк Н. С. Зарубіжний досвід функціонування логістичних центрів. Маркетинг інновацій і інновації в маркетингу: збірник тез доповідей Четвертої міжнародної науково-практичної конференції (29 вересня – 1 жовтня 2010 року). Суми: Сумський державний університет. 2010. С. 175–177.
7. Титюхин Н. Логистика. Инструмент повышения конкурентоспособности транспортного рынка России. Логинфо. 2011. № 1–2. С. 9–13.
8. Савенко С. В. Развитие транспортно-логистических центров в европейском регионе URL: <http://transportinform.com/logistika/315-razvitie-transportno-logisticheskikhcentrov.html>. (дата звернення 09.10.2018)
9. Кузьменко А.В. Досвід та закономірності формування світової транспортно-логістичної інфраструктури. Науковий огляд. 2015. № 7 (17). С. 5 – 18.
10. Тарнавська Н.П., Сивак Р.Б. Організаційні та інфраструктурні передумови створення міжнародного логістичного центру. Бізнес–Інформ. 2013. № 13. С. 29–35.
11. Пасічник А.М., Кутирєв В.В. Світовий досвід створення транспортно-логістичної інфраструктури стан та перспективи застосування в Україні. Вісті Автомобільно-дорожнього інституту: науково-виробничий збірник / ДВНЗ «ДОНТУ» АДІ. Горлівка. 2011. № 2(13). С. 121–128.
12. Полякова О.М., Шраменко О.В. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2017. № 58. с. 126–134.
13. Токмакова І.В. Перспективи розвитку транспортно-логістичного бізнесу в Україні. Вісник економіки транспорту та промисловості. Харків: УкрДАЗТ. 2011. № 34. С. 228–230

## REFERENCES:

1. Dashhenko N.M. (2009) Rozvytok loghistrychnykh centriv na suchasnomu etapi [Development of logistics centers at the present stage]. Upravlinnja proektamy, systemnyj analiz i loghistryka. no. 6. Available at: [http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Upsal/2009\\_06/09dnmcp.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Upsal/2009_06/09dnmcp.pdf) (accessed 10 October 2018)
2. Smekhov A. A. (1995) Osnovy transportnoy logistiki: [Basics of transport logistics] Moscow: Transport (in Russian)
3. Dykanj V.L. (2006) Aktual'nost' uluchsheniya sistemy kombinirovannykh perevozk v mezhdunarodnoy transportnoy seti [The relevance of improving the system of combined transport in the international transport network]. Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. no.13. pp.13–20.
4. Mandra V. V. (2016) Analiz svitovogho dosvidu upravlinnja transportno-loghistrychnym centrom [Analysis of world experience in transport and logistics center management]. Ekonomichnyj analiz : zb. nauk. pracj. Ternopilj : Vydavnycho-polighrafichnyj centr Ternopiljskogho nacionaljnogho ekonomichnogho universytetu "Ekonomichna dumka", vol 24, no. 2, pp. 92–97.
5. Transportno-logisticheskie tsentry: zarubezhnyy opyt. Available at: <http://www.elc-ua.com/ru/news/60>. (accessed 10 October 2018).
6. Pytuljak N. S. (2010) Zarubizhnyj dosvid funkcionuvannja loghistrychnykh centriv [Foreign experience in the operation of logistics centers]. Marketyng innovacij i innovaciji v marketynghu: zbirnyk tez dopovidej Chetvertoji mizhnarodnoji naukovy- praktychnoji konferenciji (29 veresnja-1 zhovtnja 2010 roku). Sumy: Sumsyjky derzhavnyj universytet, pp.175–177.
7. Tityukhin N. (2011) Logistika. Instrument povysheniya konkurentosposobnosti transportnogo rynku Rossii. Loginfo, no 1–2, pp. 9–13.
8. Savenko S. V. Razvitie transportno-logisticheskikh tsentrov v evropeyskom regione. Available at: <http://transportinform.com/logistika/315-razvitie-transportno-logisticheskikhcentrov.html>. (accessed 09 October 2018)

9. Kuzjmenko A.V. (2015) Dosvid ta zakonomirnosti formuvannja svitovoji transportno-loghistrychnoji infrastruktury [Experience and regularities of the formation of the world transport and logistics infrastructure]. *Naukovyj oghljad*, no 7 (17), pp. 5 – 18.

10. Tarnavska N. P., Syvak R. B. (2013) Orghanizacijni ta infrastrukturni peredumovy stvorennja mizhnarodnogho loghistrychnogho centru [Organizational and infrastructure prerequisites for the creation of an international logistics center]. *Biznes–Inform*, no 13, pp 29–35.

11. Pasichnyk A.M., Kutyrjev V.V. (2011) Svitovyj dosvid stvorennja transportno-loghistrychnoji infrastruktury stan ta perspektyvy zastosuvannja v Ukraini [World experience of creation of transport and logistics infrastructure, state and prospects of application in Ukraine]. *Visti Avtomobiljno-dorozhnogho instytutu: naukovo-vyrobnychyj zbirnyk*, no 2 (13), pp. 121 – 128.

12. Poljakova O.M., Shramenko O.V. (2017) Suchasni tendenciji rozvytku transportno-loghistrychnoji infrastruktury v Ukraini i sviti [Modern trends in the development of transport and logistics infrastructure in Ukraine and in the world]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no 58, pp. 126 – 134.

13. Tokmakova I.V. (2011) Perspektyvy rozvytku transportno-loghistrychnogho biznesu v Ukraini [Prospects for the development of transport and logistics business in Ukraine]. *Visnyk ekonomiky transportu ta promyslovosti*, no 34, pp. 228–230.

## **World experience and prospects for development of the transport-logistics system of Ukraine**

**Lukyanova O.M.**

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,  
Ukrainian State University of Railway Transport

**Krivtsun D.U.**

Master's Degree,  
Kharkiv National Radioelectronics University

To date, in all developed countries, almost all domestic and foreign trade in foreign trade is carried out through regional logistics centers. They are important for maintaining the country's economic potential. Through the logistics centers the country receives significant currency funds. Taxes levied on such centers are usually a significant contribution to the budget.

The study of the experience of the most developed European transport and logistics centers has shown that there is a high role of the state in planning, investing and controlling the activities of transport and logistics centers in Europe. At the same time, the most effective ones are the ones for which the promotion of the state is the largest.

In order to reduce the transport component at the final price of goods, commodity producers are looking for additional opportunities, namely, they create new technology, develop transport infrastructure, and introduce modern transport and logistics technologies. This allowed to reduce not only the price of goods, but also the total cost of commodity producers for transport and logistics services.

The formation of an integrated transport and logistics system of Ukraine will contribute to the development of the economy and to increase the country's competitiveness in international markets for transport and logistics services. Their development is possible by restoring the transit potential of Ukraine and its participation in international transport projects of the EU.