

## МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД РОЗБУДОВИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ ЯК СПОСІБ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

### INTERNATIONAL EXPERIENCE IN CONSTRUCTION OF FREIGHT VILLAGES AS A WAY TO DEVELOP TRANSPORT AND LOGISTIC INFRASTRUCTURE

*У статті розглянуто сутність поняття «транспортно-логістичний центр» та визначено його складові елементи. Проаналізовано відмінності між транспортно-логістичними центрами в Європі та Америці. Здійснено огляд двох найбільших транспортно-логістичних центрів Європи та Америки. Окреслено модель участі держави у будівництві транспортно-логістичних центрів в Україні, враховуючи вітчизняні реалії.*

**Ключові слова:** транспортно-логістичний центр, державно-приватне партнерство, інтермодальні перевезення, американська модель транспортно-логістичних центрів, європейська модель транспортно-логістичних центрів.

*В статье рассмотрена сущность понятия «транспортно-логистический центр» и определены его составляющие элементы. Проанализированы различия между транспортно-логистическими центрами в Европе и Америке. Осуществлен обзор двух крупнейших транспортно-логистических центров*

*Европы и Америки. Определена модель участия государства в строительстве транспортно-логистических центров в Украине, учитывая отечественные реалии.*

**Ключевые слова:** транспортно-логистический центр, государственно-частное партнерство, интермодальные перевозки, американская модель транспортно-логистических центров, европейская модель транспортно-логистических центров.

*In the article the essence of freight village concept was described and its key elements were identified. The differences between freight villages in Europe and United states were analyzed. The overview of 2 biggest freight villages in Europe and US was made. The model of public participation in the construction of freight villages in Ukraine was outlined taking into the consideration domestic realities.*

**Key words:** freight village, public-private partnership, intermodal transportation, American freight village model, European freight village model.

УДК 338.24.021.8

Ярошенко Л.Л.

аспірант кафедри фінансів  
Київський національний економічний  
університет  
імені Вадима Гетьмана

**Постановка проблеми.** Ринок транспортно-логістичних послуг у світі активно розвивається, а в Україні даний ринок лише зароджується. Наша країна має значний транзитний потенціал, однак не використовує його повною мірою. Зокрема, «Укрзалізниця» лише починає виходити на ринок інтермодальних перевезень, а українські логістичні провайдери тільки починають працювати у форматі 3PL, тоді як за кордоном логістичні фірми працюють як 4PL- та навіть 5PL-провайдери.

Із логістичними системами пов'язано отримання 20–30% валового національного продукту лідируючих промислово розвинених країн. Як показує зарубіжний досвід, скорочення на 1% логістичних витрат еквівалентно майже 10%-му збільшенню об'ємів продажу фірми. Впровадження сучасного логістичного менеджменту в практику бізнесу дає змогу фірмам значно скоротити всі види запасів продукції у виробництві, постачанні та збуті, прискорити оборотність капіталу, знизити собівартість виробництва і витрати в дистрибуції, забезпечити задоволення попиту споживачів на товари та сервіс [1–3].

Саме тому щоб побудувати ефективну транспортно-логістичну інфраструктуру в Україні, необхідно ознайомитись із міжнародним досвідом та сформувані прийнятну для українських реалій практику.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженню проблем формування і розвитку транспортно-логістичної інфраструктури присвячено

дослідження багатьох вітчизняних та закордонних науковців. Серед них особливою значимістю відзначаються праці В. Нехорошкова, Т. Куанишевої, С. Савенко, Я. Шрамко та ін. Однак, незважаючи на це, пріоритетність розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні обумовлює необхідність вивчення досвіду та встановлення основних закономірностей її розбудови в розвинутих європейських країнах.

**Постановка завдання.** Метою статті є розгляд міжнародного досвіду та практики розбудови транспортно-логістичної інфраструктури.

**Вклад основного матеріалу дослідження.** Протягом останніх десятиліть основним напрямом розвитку транспортно-логістичної інфраструктури у світі є формування транспортно-логістичних центрів (англ. Freight village). Варто зазначити, що у світі не існує одностайності щодо трактування поняття «транспортно-логістичний центр» (далі – ТЛЦ), його функцій та різновидів. Так, згідно з дослідженням, проведеним Макмастерським університетом (Канада) на замовлення Міністерства транспорту Онтаріо [4], у світі виділяють більше 20 термінів, які за своєю суттю близькі та описують таке явище, як транспортно-логістичний центр.

Однак найбільш всеохоплюючим є трактування поняття «транспортно-логістичний центр», сформоване Європлатформою (Європейською асоціацією транспортно-логістичних центрів): ТЛЦ – це певна територія, на якій усі види діяльності,

пов'язані з транспортуванням, логістикою та дистрибуцією товарів як для національного так і міжнародного транзиту, здійснюються різними операторами. Ці оператори можуть бути власниками або орендарями будівель та об'єктів (складів, перевальних центрів, автостоянок тощо), що були побудовані на території центру. Крім того, відповідно до правил вільної конкуренції, ТЛЦ повинен надати доступ усім компаніям, що беруть участь у діяльності, згаданій вище, та бажають працювати на території центру. Також ТЛЦ повинен бути обладнаний об'єктами громадської інфраструктури для виконання зазначених вище операцій. За можливості на території центру мають надаватися державні послуги для користувачів ТЛЦ. Із метою стимулювання інтермодальних перевезень ТЛЦ повинен мати доступ до якнайбільшої кількості видів транспорту (автомобільного, залізничного, морського, річкового, повітряного та трубопровідного). Зрештою, вкрай важливо, щоб управління ТЛЦ здійснювалось з єдиного центру, до складу якого можуть входити представники як і держави, так і приватного сектору [5].

Аналізуючи дане визначення, можна виділити три основні елементи ТЛЦ.

1. Територіальне планування разом з оптимізацією всієї інфраструктури. Віддаючи певну територію для потреб транспорту, логістики та дистрибуції товарів, автоматично передбачає створення стратегічного плану даної території та оптимізації діючої інфраструктури з метою збільшення ефективності використання даної території та зменшення негативного впливу на довкілля (переміщення основного трафіку від житлових районів до ТЛЦ), а також урахування потреб кожного оператора при плануванні ТЛЦ.

2. Якість транспорту. Високий стандарт якості надання послуг, безумовно, є найважливішим елементом конкурентоспроможності. Глобалізація,

зростання вантажних перевезень, а також зростаюча конкуренція між усіма виробниками вимагає ефективніших транспортних і логістичних рішень: це означає усунення недоліків і зменшення витрат. ТЛЦ можуть запропонувати локальній системі виробництва кращі рішення з точки зору логістики, транспортування і складської діяльності. Це включає в себе контроль як над транспортними витратами, так і над підвищенням конкурентоспроможності промислового виробництва. Основна мета всіх тих, хто працює всередині ТЛЦ, – забезпечення високого рівня якості шляхом:

- оптимізації логістичного ланцюжка;
- оптимізації використання вантажівок;
- оптимізації використання складів;
- оптимізації організації трудових ресурсів;
- зниження загального рівня транспортних витрат;
- зниження загального рівня виробничих витрат;
- зниження витрат на персонал;
- збільшення транспортних операторів загального обороту.

3. Інтермодальний розвиток. У світі найбільш поширеним видом транспорту для перевезення вантажів є автомобільний. Однак широке використання автомобільного транспорту значно шкодить довкіллю. Основним завданням ТЛЦ є пошук зручного транспортного та синергічного рішення, що часто передбачає використання декількох видів транспорту.

Загалом, у світі біля великих міст та транспортних магістралей формуються ТЛЦ і, як наслідок, мережа з таких ТЛЦ. У розвинених країнах транспортування вантажів відбувається фактично не між містами, а між ТЛЦ, які розташовані поблизу міст. Схематично це можна зобразити так:

На даний момент у країнах, що входять до Європейського Союзу, нараховується близько 240 ТЛЦ, що займають площу близько 26 тис. га, отже,

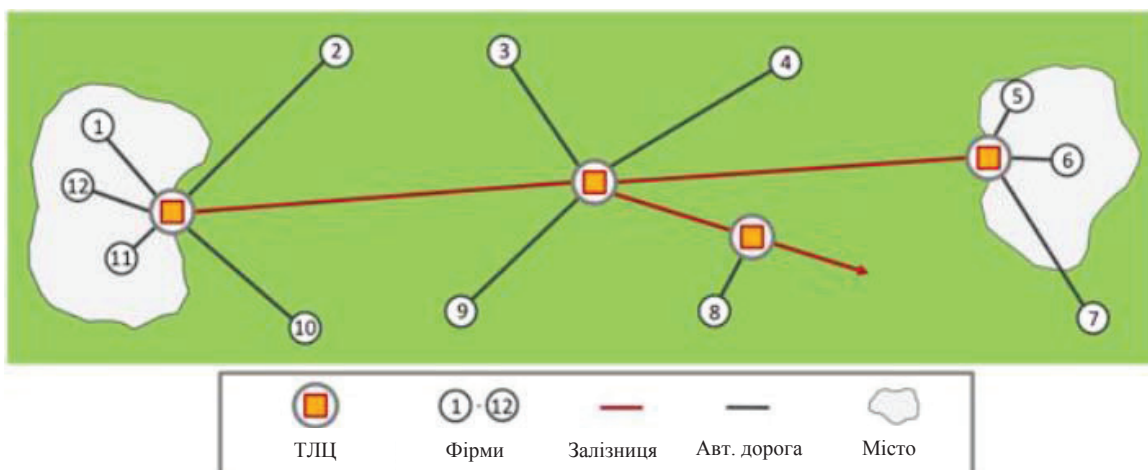


Рис. 1. Мережа транспортно-логістичних центрів

на один ТЛЦ припадає близько 108 га. При цьому майже половина ТЛЦ сконцентрована у чотирьох країнах: Німеччині, Іспанії, Франції та Італії.

Однак щоб сформувати таку мережу ТЛЦ необхідно багато часу, адже для формування одного ТЛЦ потрібно п'ять-десять років і багатомільйонні інвестиції.

Аналізуючи досвід розбудови транспортно-логістичних центрів, можна зауважити, що у світі виділяють дві причини появи ТЛЦ, які можна описати як європейську та американську. Зокрема, в Європі більшість ТЛЦ виникло як наслідок державної політики, спрямованої на заохочення інтермодальних перевезень, зростання зайнятості, зменшення транспортного навантаження у місті, зростання екологічності транспорту шляхом надання різних податкових пільг, у тому числі субсидій. Тобто основною метою стимулювання появи ТЛЦ в Європі було отримання загальносуспільної користі. Водночас в Америці сам ринок сприяв розвитку транспортно-логістичних центрів та інших логістичних центрів. Наприклад, інтермодальні перевезення процвітали у Північній Америці без використання великих урядових субсидій. Це стало стимулом для багатьох залізничних перевізників будувати свої власні невеликі логістичні центри навколо інтермодальних терміналів. Тобто основними цілями розбудови ТЛЦ в Америці було отримання прибутку. Проте варто зазначити, що державний сектор також допомагав у створенні деяких ТЛЦ в Америці, хоча і не так активно, як в Європі.

Незважаючи на різні передумови виникнення, ТЛЦ в Європі та Америці мають доступ до автомобільних і залізничних шляхів та елементів промислового розвитку як джерела вантажних потоків, а також надають допоміжні послуги, які є доповненням до вантажних перевезень і логістики.

Щоб краще зрозуміти спільні та відмінні риси, розглянемо одні з найбільших і найуспішніших ТЛЦ в Європі («Інтерпорто Болонья») та Америки («АльянсТехас»).

«Інтерпорто Болонья» є одним із найбільш ранніх і кращих зразків транспортно-логістичного центру у світі. ТЛЦ є результатом бажання досягнути багатьох громадських цілей, таких як поширення інтермодальних залізничних перевезень задля зменшення руху вантажівок у місті, поліпшення каналів міського розподілу товарів, а також сприяння сталому економічному розвитку. «Інтерпорто Болонья» з моменту свого створення в 1971 р. став однією з найкращих логістичних платформ у всій Європі.

На даному етапі свого розвитку в «Інтерпорто Болонья» розміщується близько 100 компаній, де працює більше 1,5 тис робітників. ТЛЦ стратегічно розташований у передмісті Болоньї, у 12 км від центру міста, має безпосередній зв'язок із навколишньою мережею автомобільних доріг і залізничних колій Італії, а також поруч знаходиться новий комерційний район.

Компанії, які працюють у ТЛЦ, надають велику кількість допоміжних послуг: митні, контроль доступу і безпеки, пошту та банки, майданчики для стоянки та завантаження/розвантаження, заправні станції й автомобільні мийні установки, ресторани, обслуговування контейнерів та їх ремонт, громадське перевезення та телекомунікації. На додачу для малих і середніх транспортних компаній надається право користуватися спеціалізованим програмним забезпеченням ТЛЦ, зокрема системами виявлення та відстеження вантажу.

Через «Інтерпорто Болонья» проходить приблизно 4,5 млн т вантажу щороку, трохи більше половини з яких (2,3 млн т) було перевезено дорогою. Інші 2,1 млн т було перевезено залізницею за допомогою майже 6 000 поїздів. Приблизно 25% усіх товарів, що проходять через «Інтерпорто Болонья», призначені для дистрибуції у самому місті Болонья. Решта 75% товарів прямує до інших регіонів Італії та Європи.

«Інтерпорто Болонья» є зразком державно-приватного партнерства. ТЛЦ є акціонерним товариством, до якого входять двадцять акціонерів із державного і приватного секторів. Державним установам, муніципалітету і області належать приблизно 35% і 17,5% акцій відповідно. Решта акцій належить Місцевій торговельній палаті, банкам, страховим компаніям, промисловим і місцевим транспортним асоціаціям.

Керує ТЛЦ Рада директорів, яка складається з чотирьох членів муніципалітету Болоньї, двох членів від провінції Болонья і по одному члену від Торгово-промислової палати, банківських інституцій, Промислової асоціації Болоньї та Асоціації Болонського автомобільного транспорту.

Одним із найбільших ТЛЦ в Америці є «АльянсТехас» – багатофункціональний об'єкт, який розташований у Форт-Уорті, штат Техас, в якому вантажні перевезення та логістика є всього лише одним із багатьох напрямів діяльності. ТЛЦ виник унаслідок перетворення пасовища для випасу худоби у новий вантажний і промисловий аеропорт із метою полегшення авіасполучення з районом Далласа Форт-Уорт. Однак швидко стало очевидним, що цей фокус був дуже вузьким і, як наслідок, «АльянсТехас» із того часу перетворився в те, що може бути описано як транспортно-логістичне місто. Проект є зразковою моделлю державно-приватного партнерства і прикладом того, як промислова, комерційна, організаційна та житлова діяльність може бути розташована у безпосередній близькості без конфлікту інтересів.

У даного ТЛЦ є доступ до таких видів транспорту, як авіаційний, залізничний та автомобільний. На території даного ТЛЦ розміщується більше 170 компаній, і яких працюють 31 тис осіб.

Загальний обсяг інвестицій у ТЛЦ сягнув \$7,2 млн. у 2011 р., з яких більше ніж 95% належить

приватному сектору. Однак «АльянсТехас» завжди підтримував гарну співпрацю з державним сектором. Наприклад, будівництво аеропорту стало можливим завдяки партнерству між керівництвом ТЛЦ, Федеральною авіаційною адміністрацією Америки та містом Форт-Уорт. Державно-приватне партнерство також було використано для побудови нового шосе, що розташоване поблизу ТЛЦ. Фінансовий і податковий стимули були також використані. Зокрема, на території ТЛЦ діє міжнародна зона вільної торгівлі, яка передбачає, що товарні запаси можуть знаходитися на території ТЛЦ до 175 днів і не будуть підлягати оподаткуванню.

Супровідні послуги відрізняють «АльянсТехас» від інших транспортно-логістичних центрів, до них належать митні послуги, послуги з міжнародної торгівлі і страхування, відділ пожежної охорони і поліції, школи, лікарні, рекреаційні зони, служби зайнятості. Загалом «АльянсТехас» генерує більше \$2 млрд. прибутку на рік із кумулятивним впливом на північний регіон Техасу приблизно в \$38,5 млрд. у 2011 р. Міжнародна ЗВТ була визнана однією з найкращих у Сполучених Штатах, через неї пройшло іноземних товарів на суму більш ніж \$5,4 млрд.

«АльянсТехас» також сплачує істотні податкові надходження до державного сектору. Більш ніж \$20 млн було внесено до Таррант Кантрі та \$21 млн. – у скарбницю міста Форт-Уорт [4].

Проаналізувавши американський та європейський досвід розбудови ТЛЦ та враховуючи нинішні макроекономічні умови, Україні більше підходить американська модель розбудови ТЛЦ. Роль держави переважно обмежується створення різних податкових та економічних стимулів. На додачу значні приватні інвестиції в ТЛЦ сприятимуть використанню прогресивних технологій та ефективному менеджменту даних центрів.

**Висновки з проведеного дослідження.** Транспортно-логістична інфраструктура у світі активно розвивається шляхом розбудови транспортно-логістичних центрів. Ще досі існують розбіжності між дослідниками у визначенні сутності поняття «транспортно-логістичний центр», однак усі транспортно-логістичні центри є інтермодальними та розміщені на перетині автомобільних та залізничних шляхів та в деяких випадках мають доступ до авіа- та морських сполучень.

Транспортно-логістичні центри є чудовим прикладом державно-приватного партнерства з різним ступенем участі держави. Залежно від рівня участі держави виділяють американську та європейську моделі. В європейській моделі ТЛЦ виникають як наслідок державної політики та ініціативи, тоді як в американській моделі появу ТЛЦ стимулює сам ринок.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Акуленко А.А. Застосування нормативів ЄС на українських напрямках міжнародних транспортних коридорів / А.А. Акуленко. – Залізничний транспорт України. – 2004. – № 5. – С. 197.
2. Масенко Т.Є., Шевченко С.Г. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції / Т.Є. Масенко, С.Г. Шевченко// Науковий вісник НЛТУУ, 2007. – № 17.2. – С. 301–305.
3. Прокофьева Т.А., Лопаткин О.М. Экономические предпосылки создания интегрированных транспортно-распределительных систем /Т.А Прокофьева, О.М. Лопаткин// Бюллетень транспортной информации. – 2003. – № 2–3. – С. 18–25.
4. MITL. (2011). An Exploration of the Freight Village Concept and its Applicability to Ontario. Hamilton, ON: McMaster Institute for Transportation & Logistics.
5. FV-2000. (1999). Quality of Freight Villages Structure and Operations. European Commission.