

УДК 339.18

DOI: 10.31891/2307-5740-2019-268-2-143-146

ГРИЦИНА Л. А., ХАРУН О. А.

Хмельницький національний університет

## ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ ПРОВІДНИХ КРАЇН СВІТУ

Метою даної статті є вивчення досвіду розвитку транспортно-логістичних систем провідних країн світу, визначення та узагальнення національних особливостей стимулювання даної сфери, обґрунтування пропозицій щодо впровадження зарубіжного досвіду у вітчизняну практику. У статті розглянуті значення Індексу ефективності логістики для країн, що займають перші позиції рейтингу станом протягом 2014–2018 рр., і проаналізовано основні зміни за цей час. Проведений аналіз дозволив визначити країни-лідери на ринку логістичних послуг, що стало передумовою для розгляду досвіду розвитку їх транспортно-логістичних систем. Вивчений досвід показує, що забезпечити нові вимоги ринку можна завдяки створенню системи транспортно-логістичних центрів, основні підходи до розвитку яких умовно можна назвати «європейським» та «американським». Перший передбачає здійснення активної державної політики, спрямованої на підвищення ефективності вантажоперевезень та розбудови логістичної центрів, шляхом надання податкових пільг, державних субсидій чи грантів. В основу другого підходу покладено механізм ринкового регулювання логістичної сфери, що мінімізує потребу державного втручання та стимулює приватні компанії та інвесторів вкладати кошти у розвиток логістичної інфраструктури.

Ключові слова: логістика; транспортно-логістична система; логістичний центр; логістична інфраструктура; Індекс ефективності логістики.

HRYTSYNA L., KHARUN O.

Khmelnitskyi National University

## COMPARATIVE ANALYSIS OF THE DEVELOPMENT OF TRANSPORTATION AND LOGISTICS SYSTEMS IN THE WORLD'S LEADING COUNTRIES

The purpose of the article is to study the experience of development of transportation and logistics systems of the world's leading countries, definition and generalization of national features of stimulation of this field, substantiation of proposals for implementation of foreign experience in domestic practice. In the article the values of the LPI index for the countries occupying the leading positions of the ranking during the period of 2014-2018 have been provided, and the major changes during this time have been analysed. The analysis allowed identifying the countries leading in the market of logistics services that became the prerequisite for studying the experience of development of their transportation and logistics systems. It has been determined that the main features of the current stage of the market development of transportation and logistics services are the strengthening of competition and, as the result, the expansion of the range of logistics services, as well as requirements strengthening for standardization, comprehensiveness and technological support for their implementation. It has been substantiated that the only way to reach the new market demands is the creation of the transportation and logistics centers that allows to reduce the logistics costs of individual producers and enhance the efficiency of operation of the economic entities. At the same time, in the world practice, two main approaches to the development of the transportation and logistics infrastructure, that can be conventionally called "European" and "American", have been formed. The first approach involves the implementation of an active state policy aimed at increasing the efficiency of freight transportation and developing logistics centers through the provision of tax incentives, state subsidies or grants. The second approach is based on the mechanism of market regulation of the logistics field, that minimizes the need for state intervention and encourages private companies and investors to invest in the development of logistics infrastructure.

Keywords: logistics; transportation and, logistics system; logistics center; logistics infrastructure; Logistics Performance Index

**Постановка проблеми.** Логістика як діяльність з управлінням рухом матеріальних ресурсів відома ще зі стародавнього часу. Однак лише у другій половині ХХ ст. вона стає невід'ємним елементом та важливою рушійною силою ефективного економічного розвитку на мікро- та макрорівнях. Однією з головних особливостей сучасного етапу розвитку світової економіки є активізація процесів глобалізації та інтернаціоналізації економічних відносин, що супроводжуються зростанням обсягів внутрішніх та міжнародних вантажоперевезень, посиленням ролі та значення логістичних зв'язків. Варто зазначити, що сучасний світовий ринок транспортно-логістичних послуг характеризується жорсткою конкуренцією, це вимагає від його учасників постійного пошуку нових методів та підходів до організації логістичної діяльності. Саме тому важливою умовою підвищення позицій України у світовій економіці є вивчення досвіду країн-лідерів транспортно-логістичного ринку та подальше впровадження новітніх технологій у практику діяльності вітчизняних підприємств.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Проблеми вдосконалення системи транспортно-логістичних послуг у різний час досліджували багато вітчизняних та зарубіжних науковців: С. Барді, Д. Бауерсокс, Н. Васильців, Д. Ватерс, П. Казабан, Дж. Клосс, М. Ковальов, Д. Коул, Є. Крикавський, Дж. Ленглі, Г. Плахута, С. Свиридко, В. Сергеев, Д. Сток та інші. Вивченню світового досвіду функціонування логістичних систем присвячені роботи О. Авраменко [6], І. Жарської [1], Н. Кирлик [8], О. Лук'янової, Г. Манорик, С. Мінакової [7], А. Юденко [2], Л. Ярошенко. Фахівці сходяться на думці, що

адаптація та використання зарубіжного досвіду розвитку транспортно-логістичних систем є однією з передумов підвищення ефективності функціонування вітчизняної економіки загалом.

Зважаючи на це, **метою** статті є вивчення досвіду розвитку транспортно-логістичних систем провідних країн світу, визначення та узагальнення національних особливостей стимулювання даної сфери, обґрунтування пропозицій щодо впровадження зарубіжного досвіду у вітчизняну практику.

**Виклад основного матеріалу.** У міжнародній практиці рівень розвитку транспортно-логістичної системи країни традиційно оцінюється за допомогою Індексу ефективності логістики (Logistics Performance Index – LPI), який визначається за результатами експертного опитування та розраховується Світовим Банком раз на два [1].

Для визначення LPI використовують шість оціночних показників, які оцінюються за 5-бальною шкалою:

- ефективність процедур митного оформлення та управління кордонами;
- якість торгової та транспортної інфраструктури;
- простота організації доступних за ціною міжнародних перевезень;
- компетентність та якість логістичних послуг;
- можливість відстеження та контролю за проходженням вантажів;
- частота, з якою витрати часу на транспортування вантажів до пункту призначення знаходяться в межах очікуваного до попередньо визначеного графіка поставки [2].

Визначається значення Індексу ефективності логістики кожні два роки і охоплює більше 160 країн світу. Загалом даний Індекс допомагає проаналізувати і порівняти результати великої кількості окремих країн стосовно ефективності переміщення товарів і налагодження стабільних зв'язків із глобальними ланцюгами поставок.

У табл. 1 наведені дані щодо ранжування країн за даними LPI за період з 2014 по 2018 роки [3–5]. Як свідчать наведені дані, рейтинг LPI є досить динамічним. Серед країн, які досягли найбільшого прогресу за останні роки, варто виділити Австрію (+18 позицій), Об'єднані Арабські Емірати (+16), Фінляндію (+14), Данію (+9) та Нову Зеландію (+8). В той же час найбільше свої позиції погіршили Канада (-8), Об'єднане Королівство (-5), США (-5) та Нідерланди (-4). Лідерами рейтингу залишаються Німеччина, Швеція та Бельгія.

Таблиця 1

Рейтинг країн світу за даними Індексу ефективності логістики (Logistics Performance Index) [3–5]

Країни	Місце в рейтингу			Значення показників у 2018 році						
	2018	2016	2014	Загальна сума балів	Митниця	Інфраструктура	Міжнародні перевезення	Якість логістичних послуг	Відстеження та контроль	Свочасність поставок
Німеччина	1	1	1	4.20	4.09	4.37	3.86	4.31	4.24	4.39
Швеція	2	3	6	4.05	4.05	4.24	3.92	3.98	3.88	4.28
Бельгія	3	6	3	4.04	3.66	3.98	3.99	4.13	4.05	4.41
Австрія	4	7	22	4.03	3.71	4.18	3.88	4.08	4.09	4.25
Японія	5	12	10	4.03	3.99	4.25	3.59	4.09	4.05	4.25
Нідерланди	6	4	2	4.02	3.92	4.21	3.68	4.09	4.02	4.25
Сінгапур	7	5	5	4.00	3.89	4.06	3.58	4.10	4.08	4.32
Данія	8	17	17	3.99	3.92	3.96	3.53	4.01	4.18	4.41
Об'єднане Королівство	9	8	4	3.99	3.77	4.03	3.67	4.05	4.11	4.33
Фінляндія	10	15	24	3.97	3.82	4.00	3.56	3.89	4.32	4.28
Об'єднані Арабські Емірати	11	13	27	3.96	3.63	4.02	3.85	3.92	3.96	4.38
Гонконг, Китай	12	9	15	3.92	3.81	3.97	3.77	3.93	3.92	4.14
Швейцарія	13	11	14	3.90	3.63	4.02	3.51	3.97	4.10	4.24
США	14	10	9	3.89	3.78	4.05	3.51	3.87	4.09	4.08
Нова Зеландія	15	37	23	3.88	3.71	3.99	3.43	4.02	3.92	4.26
Франція	16	16	13	3.84	3.59	4.00	3.55	3.84	4.00	4.15
Іспанія	17	23	18	3.83	3.62	3.84	3.83	3.80	3.83	4.06
Австралія	18	19	16	3.75	3.87	3.97	3.25	3.71	3.82	3.98
Італія	19	21	20	3.74	3.47	3.85	3.51	3.66	3.85	4.13
Канада	20	14	12	3.73	3.60	3.75	3.38	3.90	3.81	3.96
....										
Україна	66	80	61	2.83	2.49	2.22	2.83	2.84	3.11	3.42

Для порівняння нами було наведено дані щодо України. Як бачимо, у 2018 році Україна покращила своє місце у рейтингу на 14 позицій, однак так і не досягла рівня 2014 року. Серед шести складових LPI найнижчими залишаються значення показників оцінки якості торгової та транспортної інфраструктури, а

також ефективність процедур митного оформлення та управління кордонами. Відносно високими є показники, що характеризують своєчасність доставки та можливість контролю за проходженням вантажів.

Як зазначає Авраменко О.В. [6], дослідження ринку логістичних послуг, що проводились «Українським логістичним альянсом» (УЛА), дозволило виділити ряд чинників низького рівня розвитку транспортно-логістичних системи України, а саме: висока вартість послуг логістичних операторів; висока ймовірність зриву термінів постачання; недостатня компетентність персоналу; низький рівень якості послуг; відсутність довіри; недосконала законодавча база, що не відповідає міжнародними нормами та стандартам.

В той же час вирішити зазначені проблем, на думку опитаних, можна завдяки використанню міжнародного досвіду, залученню інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури та посиленню державної підтримки розвитку транспортно-логістичної системи України [6].

Як бачимо, вивчення та запозичення іноземного досвіду є невід'ємною умовою розвитку транспортно-логістичної систем України. Зважаючи на те, що за даними LPI-рейтингу Німеччина є світовим лідером за якістю та ефективністю організації транспортно-логістичної діяльності розглянемо детальніше особливості функціонування її логістичної системи.

В структурі економіки Німеччини логістична галузь займає четверте місце за рівнем обігу та перше – за кількістю працівників. Основою розвитку логістичної галузі країни виступають логістичні центри, активну участь у створенні яких приймає держава. Органи державної влади ініціюють створення нових об'єктів інфраструктури, організують підготовку земельних ділянок під будівництво, беруть участь у процесі розробки і реалізації проекту. Основними інструментами державної політики є бюджетне фінансування, дотації федеральних земель і кредитування за окремими інвестиційними проектами. Крім того, органи державної влади сприяють залученню приватних інвестицій [1]. Управління логістичними центрами, створеними за участю держави, здійснюється через наглядові органи, до складу яких входять представники компаній-учасників проекту [7]. Головною метою діяльності транспортно-логістичних центрів Німеччини є використання механізму взаємодії всіх видів транспорту [8].

Важливу роль в логістичній інфраструктурі Німеччини відіграють порти, яких на території країни налічується близько 250, найбільшими з них є порт Гамбург та порт Бремерхафен. Розвиненою є також і інфраструктура повітряних, залізничних та автомобільних перевезень. В Німеччині функціонує біля 40 аеропортів, більшість з яких є міжнародними. Мережа автомобільних та залізничних шляхів є однією з найвищих щільних серед європейських держав. В Німеччині діють великі логістичні гравці, такі як “Deutsche Post DHL” (провайдер логістичних послуг), “Deutsche Bahn” (оператор мережі залізниць), “Lufthansa Cargo” (вантажні авіап перевезення) [9].

Як і у Німеччині основою транспортно-логістичної системи Великобританії є логістичні центри, які функціонують у форматі невеликих логістичних парків або розподільчих центрів, що забезпечують інтермодальний зв'язок. Створення та місце розташування подібних центрів погоджується керівництвом графств. Держава бере участь у фінансуванні логістичних центрів у формі надання грантів. Існують 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. Друга дає змогу компаніям здійснювати виплати за користування залізничною інфраструктурою [1, 10].

Дещо інший підхід до функціонування транспортно-логістичної системи демонструють США, що займають 14 місце в рейтингу LPI-2018. Варто відмітити, що американські компанії були першими у світі щодо впровадження логістичних підходів у питаннях раціональної організації взаємозв'язків своїх підприємств з партнерами по бізнесу. Так, ще у 1920-х рр. елементи сучасної логістичної системи «Точно в строк» (JIT) застосовувались на заводах Форда у Детройті з завершеним циклом виробництва автомобілів. На сучасному етапі логістична інфраструктура США характеризується високим рівнем розвитку і включає в себе мережу залізниць, морських та аеропорти, автомобільні та водні шляхи, систему трубопроводів і вантажних терміналів. Логістичні центри основному представлені у формі міжгалузевих складів загального користування, причому часто вони створюються логістичними посередниками спільно з підприємствами-замовниками. При цьому участь держави у даному процесі є мінімальною [1, 11].

**Висновки.** Як свідчить проведене дослідження, характерними рисами сучасного етапу розвитку ринку транспортно-логістичних послуг є посилення конкуренції і, як наслідок, з одного боку – розширення асортименту логістичних послуг, а з іншого – посилення вимог щодо стандартизації, комплексності та технологічного забезпечення їх реалізації. Зарубіжний досвід показує, що забезпечити нові вимоги ринку можна завдяки створенню системи транспортно-логістичних центрів, які дозволяють мінімізувати логістичні витрати та підвищити ефективність функціонування економічних суб'єктів. При цьому у світовій практиці сформувалось два основних підходи до розвитку інфраструктури транспортно-логістичної сфери, які умовно можна назвати «європейським» та «американським». Перший – передбачає здійснення активної державної політики, спрямованої на підвищення ефективності вантажоперевезень та розбудови логістичної центрів, шляхом надання податкових пільг, державних субсидій чи грантів. В основу другого підходу покладено механізм ринкового регулювання логістичної сфери, що мінімізує потребу державного втручання та стимулює приватні компанії та інвесторів вкладати кошти у розвиток логістичної інфраструктури.

**Література**

1. Жарська І. О. Міжнародний досвід державної підтримки створення транспортно-логістичних центрів / І. О. Жарська // Бізнес-Інформ. – 2017. – № 2. – С. 37–44.
2. Юденко А.В. LPI як показник конкурентоспроможності та потенціалу логістичного забезпечення України стосовно країн Європейського Союзу / А. В. Юденко // Бізнес Інформ. – 2018. – № 1. – С. 54–59.
3. LPI Global Rankings 2018. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018?dl=true>
4. LPI Global Rankings 2016. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2016?dl=true>
5. LPI Global Rankings 2014. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2014?dl=true>
6. Авраменко О. В. Напрями розвитку логістичного менеджменту в Україні / О. В. Авраменко // Бізнес Інформ. – 2017. – № 9. – С. 262–267.
7. Мінакова С. М. Світовий досвід використання транспортно-логістичних систем підприємств в умовах глобалізації / С. М. Мінакова // Вісник Одеського національного морського університету. – 2017. – Вип. 1. – С. 131–137.
8. Кирлик Н. Ю. Європейський досвід розвитку транспортно-логістичних центрів / Н. Ю. Кирлик // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент. – 2016. - Вип. 22. – С. 98–101.
9. Манорик Г. О. Аналіз зарубіжного досвіду управління логістичним забезпеченням електронної комерції підприємств / Г. О. Манорик // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. – 2018. – Вип. 21(1). – С. 142–146.
10. Лук'янова О.М. Світовий досвід та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України / О.М. Лук'янова, Д.Ю. Кривцун // Економіка та суспільство. – 2018. – Вип. 18. – С. 166–172. – Режим доступу : [http://www.economyandsociety.in.ua/journal/18\\_ukr/23.pdf](http://www.economyandsociety.in.ua/journal/18_ukr/23.pdf)
11. Ярошенко Л. Л. Міжнародний досвід розбудови транспортно-логістичних центрів як спосіб розвитку транспортно-логістичної інфраструктури / Л. Л. Ярошенко // Причорноморські економічні студії. – 2016. – Вип. 8. – С. 201–204.

**References**

1. Zharska I. O. Mizhnarodnyi dosvid derzhavnoi pidtrymky stvorennia transportno-lohistychnykh tsestriv / I. O. Zharska // Biznes-Inforn. – 2017. – № 2. – С. 37–44.
2. Iudenko A.V. LPI yak pokaznyk konkurentospromozhnosti ta potentsialu lohistychnoho zabezpechennia Ukrainy stosovno krain Yevropeiskoho Soiuzu / A. V. Yudenko // Biznes Inform. – 2018. – № 1. – S. 54–59.
3. LPI Global Rankings 2018. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018?dl=true>
4. LPI Global Rankings 2016. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2016?dl=true>
5. LPI Global Rankings 2014. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2014?dl=true>
6. Avramenko O. V. Napriamy rozvytku lohistychnoho menezhmentu v Ukraini / O. V. Avramenko // Biznes Inform. – 2017. – № 9. – S. 262–267.
7. Minakova S. M. Svitovyi dosvid vykorystannia transportno-lohistychnykh system pidpriemstv v umovakh hlobalizatsii / S. M. Minakova // Visnyk Odeskoho natsionalnoho morskoho universytetu. – 2017. – Vyp. 1. – S. 131–137.
8. Kyrlyk N. Yu. Yevropeyskyi dosvid rozvytku transportno-lohistychnykh tsestriv / N. Yu. Kyrlyk // Naukovyi visnyk Mizhnarodnoho humanitarnoho universytetu. Serii: Ekonomika i menezhment. – 2016. - Vyp. 22. – S. 98–101.
9. Manoryk H. O. Analiz zarubizhnoho dosvidu upravlinnia lohistychnym zabezpechenniam elektronnoi komertsii pidpriemstv / H. O. Manoryk // Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Serii: Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo. – 2018. – Vyp. 21(1). – С. 142–146.
10. Lukianova O.M. Svitovyi dosvid ta perspektyvy rozvytku transportno-lohistychnoi systemy Ukrainy / O.M. Lukianova, D.Iu. Kryvtun // Ekonomika ta suspilstvo. – 2018. – Vyp. 18. – С. 166–172. – Rezhym dostupu : [http://www.economyandsociety.in.ua/journal/18\\_ukr/23.pdf](http://www.economyandsociety.in.ua/journal/18_ukr/23.pdf)
11. Iaroshenko L. L. Mizhnarodnyi dosvid rozbudovy transportno-lohistychnykh tsestriv yak sposib rozvytku transportno-lohistychnoi infrastruktury / L. L. Yaroshenko // Prychornomorski ekonomichni studii. – 2016. – Vyp. 8. – S. 201–204.

Рецензія/Peer review : 10.03.2019

Надрукована/Printed : 11.04.2019  
Рецензент: д. е. н., проф. Нижник В. М.