



ПАСІЧНИК А.М. докт. фіз.-мат. наук, проф.
кафедра транспортних систем та технологій
Академії митної служби України

ВІТРУХ І.П. канд. техн. наук, доцент
Національний транспортний університет, НКЦ у
м. Львові

КУТИРЄВ В.В. головний інспектор ВОМК
Східної митниці, аспірант Академії митної служби
України

ФАКТОРИ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖ

У даній статті виокремлено та класифіковано за типами основні фактори, які впливають на формування та оптимізацію логістичних мереж взагалі та транспортно-митну логістичну мережу України зокрема.

В настоящей статье выделены и классифицированы по типам основные факторы, которые влияют на формирование и оптимизацию логистических сетей в общем и транспортно-таможенную логистическую сеть Украины в частности..

Pasichnyk A., Kutyrev V., Vitruh I.

FACTORS INFLUENCING ON FORMING OF TRANSPORT-LOGISTIC NETWORKS

In this article basic factors that influence on forming and optimization of logistic networks in general and transport-custom logistic network of Ukraine in particular distinguished and classified on types.

Ключові слова. *Транспортно-митний логістичний центр, логістичний рейтинг країн, інвестиційна привабливість регіонів, приватна логістична інфраструктура, міжнародний транспортний коридор, митні формальності.*

Вступ. Переміщення матеріальних потоків в логістичній мережі неможливо без концентрації в окремих місцях необхідних запасів для зберігання яких призначені відповідні складські комплекси. Рух потоку через такий складський комплекс пов'язаний з матеріальними витратами та затратами робочої сили, що відповідно збільшує кінцеву вартість товарів. В зв'язку з цим проблеми пов'язані з функціонуванням складських комплексів справляють значний вплив на раціоналізацію руху матеріальних потоків в логістичному ланцюзі, використання транспортних засобів та видатки обігу.

Застосування логістичних методів під час доставки та проміжного зберігання товарів у зовнішньоекономічному торговому обігу неможливе без

використання транспортно-логістичної інфраструктури. Основу розвинутої транспортно-логістичної інфраструктури складають транспортні шляхи та національна мережа транспортно-митних логістичних центрів.

Питанню оптимізації мереж логістичних центрів присвячено праці таких вітчизняних вчених: Зубенко В.О., Корінь М.В., Данько М.І.[6], Дикань В.В.[7], Токмакова І.В. [11], Пасічник А.М. [8,9]. Водночас малодослідженими залишаються регіональні аспекти логістики в Україні. Тому при їх формуванні в нашій країні надзвичайної важливості набувають завдання опрацювання методологічних принципів і теоретичних проблем створення транспортно-логістичних центрів в регіонах.

Постановка завдання. Метою даної статті є проведення класифікації факторів що впливають на формування та оптимізацію логістичних мереж взагалі та логістичну транспортно-митну мережу України зокрема, встановлення основних проблем пов'язаних з сучасними підходами до визначення оптимального місцезнаходження транспортно-логістичних центрів в Україні.

Виклад основного матеріалу. Проблема створення мережі транспортно-логістичних центрів нерозривно пов'язана з питаннями визначення оптимальної кількості транспортно-логістичних центрів в регіоні та їх взаємного розташування. Складський комплекс, що виступає невід'ємною частиною транспортно-логістичного центру знаходить своє оптимальне положення по відношенню до інших елементів мережі (споживачів, постачальників, інших складських комплексів) під впливом факторів, що можна розділити на три групи за їх характером та величиною впливу на конфігурацію мережі.

Першу групу факторів можна умовно назвати економічними, серед них:

- близькість ринку,
- інвестиційна привабливість регіону,
- наявність та вартість земельних ділянок,
- вартість будівництва складського комплексу,

Найбільш важливим параметром є **близькість ринку**, тобто точок попиту. Центральний склад має охоплювати широку географічну територію і тому знаходитися в центрі зони дистрибуції. Але його остаточне місце розташування може коригуватися, виходячи з оцінки сили попиту, тобто, ближче до зони найвищого попиту, та мережі автошляхів. Наприклад, Київ – це оптимальне місце в Україні з огляду його розташування в центрі країни, кількості населення та споживчої здатності. При розміщенні регіональних складів також треба враховувати подібні параметри, але в межах меншої географічної території,

наприклад, для західних областей країни – Львів, для східних – Донецьк. Є важливий виняток з правил у випадку коли логістичні потужності використовуються для здійснення імпорто/експортних операцій. В такому разі вони мають знаходитися біля порту чи аеропорту (в деяких випадках - біля інтермодальних пунктів перевалки вантажів, наприклад, кінцевих станцій залізничного сполучення, сухих портів, тощо). Такий підхід найчастіше використовують міжнародні компанії, які здійснюють гуртовий імпорт через свої світові логістичні мережі, і тому розташовують центри логістики та фізичної дистрибуції поблизу портів/аеропортів. В таких центрах можна також зберігати товари під митним контролем чи крупно габаритні вантажі, або ж продукцію повільного споживання. [12]

Виходячи з вищевказаного, найбільш перспективними регіонами для створення регіональних транспортно-митних логістичних центрів в Україні є околиці великих пунктів перевалки вантажів, які одночасно мають значне населення: Одеса, Львів, Харків, Донецьк, Чоп.

Для того, щоб визначити рівень **інвестиційної привабливості** необхідна система певних критеріїв, які характеризують перспективи економічного розвитку. На відміну від таких країн, як США, Німеччина та Франція, Україна і досі немає єдиної, загально визнаної методики оцінки реального інвестиційного середовища. При цьому загалом, у порівнянні з іншими країнами рівень інвестиційної привабливості України є невисоким. У дослідженні Світового Банку «Ведення бізнесу в 2010 році» Україна посіла 142-е місце серед 185-ти країн, що свідчить про низьку привабливість країни для прямих іноземних інвестицій (FDI). Ступінь присутності міжнародних компаній на ринку України є невеликою. Ряд крупних гігантів, наприклад ІКЕА взагалі не вийшли на ринок України, а для інших, наприклад, Monsanto все закінчилося поразкою. [12]

Наукові співробітники Київського економічного інституту розробили та презентували карту інвестиційної привабливості міст та районів України, яка ілюструє загальний рейтинг інвестиційної привабливості регіонів.

Перша десятка міст-лідерів за інвестиційною привабливістю включає найбільші обласні центри України. Так, зокрема, передовими містами в рейтингу є Київ, Харків, Одеса, Маріуполь, Донецьк, Дніпропетровськ, Севастополь, Кривий Ріг. Крім Одеси до лідерів інвестиційно привабливих міст увійшли ще два міста Одеської області – м. Южне та м. Іллічівськ.

Рейтинг складений на основі методу головних компонентів. Цей метод враховує незалежний вплив чотирьох груп факторів: економічна група, інфраструктурна, зовнішньоекономічна та група трудових ресурсів.

Наступним важливим фактором економічної групи є **наявність та вартість земельних ділянок**. Експерти департаменту промислової нерухомості компанії Colliers International зазначають, що висока вартість землі в Україні, а також підвищені вимоги до територій, на яких може бути розташований складський комплекс, приводять до того, що число земельних ділянок під забудову складами зменшується. Вони також відзначають, що на сьогодні на ринку спостерігається зрушення термінів закінчення будівництва всіх складських комплексів, зважаючи на тенденцію дорожчання будівництва, падіння курсу долара і відсутності необхідного досвіду у керівників проектів.

Оскільки попит є, а пропозиція розподіляється нерівномірно (надлишок складських комплексів високого класу в поблизу Києва та їх нестача в регіонах) та зважаючи на ситуацію з ринком землі, експерти передрікають прихід на Український ринок іноземних забудовників, які спеціалізуються на складській нерухомості.

На сьогодні вартість землі в Україні носить локальний характер. При цьому вартість землі зі значною

доступністю (біля великих транспортних вузлів) є досить високою. Оптимальними для складської забудови зазвичай є ділянки біля кільцевих, або об'їзних доріг, навколо міст до яких легко дістатися як перевізникам на великі відстані, що рухаються магістральними автошляхами від далеких постачальників, так і міському транспорту, який виконує послуги з дистрибуції товарів містом.

Зведення складських комплексів вважається більш-менш необ'ємним по капіталовкладеннях, в порівнянні з будівництвом торгових центрів або офісних об'єктів. Так, середня **собівартість будівництва складів** в Київській області складає приблизно \$ 350-400 за кв. м., тоді як інші девелоперські проекти коштують близько \$ 600-800 на кв. м. Але тим забудовникам, які прийдуть на український ринок, доведеться зіткнутися з декількома стримуючими чинниками. Наприклад, таким, як неохоча видача кредитів банками під складські проекти. Або складнощі з відведенням і перекладом земельних ділянок та погодженням проектною документації на склади, оскільки система дуже забюрократизована. Також незважаючи на те, що вкладати в складську нерухомість дійсно потрібно менше, вона і окупається повільніше, ніж офісна або торгова. [2]

Рішенням проблеми швидкої окупності складського проекту вбачається побудувати його для якогось конкретного клієнта. У такому разі девелопер ще до початку будівництва упевнений, що у нього буде попит на нерухомість, і він зможе повернути гроші відразу. У цьому випадку і кредит в банку отримати простіше, і, швидше за все, ставка за кредитом буде набагато менша, ніж у випадку, якщо складський комплекс будується без попередніх домовленостей з орендарями. Для самих орендарів такий варіант вигідніше тим, що вони можуть диктувати умови ще на етапі будівництва, стосовно конфігурації складу та обладнання. В Угорщині, Польщі, Чехії девелопери вже давно працюють за такою

схемою, завдяки чому складські ринки цих країн стрімко вирости. Недоліком такого підходу є те, що в переважній більшості будуються складські потужності спеціалізованого призначення, а враховуючи той факт, що дозволити собі будівництво потужного складського комплексу може дуже обмежене коло компаній в Україні ринок надання складських послуг стає дуже вразливим до монополізації, що в свою чергу призводить до необгрунтованого підвищення тарифів на такі послуги в першу чергу для малих і середніх підприємств відповідної галузі. Крім того такий підхід не забезпечує повноцінний розвиток національної мережі транспортно-митних логістичних центрів (навіть спеціалізованого призначення), оскільки на даний час в Україні більшість великих компаній розглядають сферою своєї діяльності лише окремі регіони.

Друга група факторів (транспортні фактори) включає ті які характеризують рівень транспортної доступності регіонів, серед них:

- наявність в регіоні великих пунктів пропуску через митний кордон;
- близькість до міжнародних транспортних коридорів

- кількість ефективно-працюючих видів транспорту в регіоні
 - стан транспортної інфраструктури
- З точки зору кількості стратегічно-важливих **пунктів пропуску** через митний кордон безсумнівними фаворитами в Україні є західний та південний регіони. В Львівській та Закарпатській областях розташовано основні автомобільні пункти пропуску в напрямку ЄС (таблиця 1).

Серед великих залізничних пунктів пропуску в цьому регіоні можна відмітити: Дякове (зал.), Мостиська II, Вадул Сірет, Батово/Чоп.

В південному регіоні розміщуються основні морські порти, які є надзвичайно важливими транзитними структурами, що відповідають за обмін мультимодальних вантажів між морськими та сухопутними перевізниками. Їхня найбільша продуктивність полягає в тому, що на своїй території порти можуть на пряму обробляти вантажі з залізничних/автомобільних пунктів доставки та суден і навпаки, що сприяє уникненню необхідності зберігання транзитного вантажу на території порту.

Таблиця 1

Автомобільні пункти пропуску в західному регіоні

Назва п/п	Суміжна держава	Пропускна спроможність
Тиса	Угорщина	1000 вантажівок на добу
Краковець	Польща	250 вантажівок на добу
Рава-Руська	Польща	250 вантажівок на добу
Ягодин	Польща	500 вантажівок на добу
Дякове	Румунія	50 вантажівок на добу
Порубне	Румунія	100-150 вантажівок на добу
Ужгород	Словаччина	250 вантажівок на добу
Шегіні	Польща	200 вантажівок на добу

Географічне положення України обумовлює її значення для Європейської транспортної системи у визначенні оптимальних шляхів транспортування вантажів, забезпеченні скорочення

термінів перевезень, зниженні транспортної складової у вартості продукції. [11] Найкоротші шляхи із Західної Європи у Закавказзя, Центральну Азію, Іран, Афганістан; з Центральної та

Північної Європи у порти Чорного моря, країни Близького Сходу проходять територією України. З дев'яти сухопутних міжнародних транспортних коридорів, визначених другою Пан'європейською транспортною конференцією (березень 1994 р., Крит, Греція), три «критських» проходять по Україні: №3, №5, №9 (таблиця 2). Сучасна транспортно-логістична система повинна вирішувати як оперативні задачі з координації роботи всіх учасників транспортного процесу в рамках існуючої транспортної системи, мережі міжнародних транспортних коридорів, так і стратегічні задачі при модернізації транспортної системи,

створення сучасної транспортно-комунікаційного каркасу. [7]

Особлива роль **інфраструктури** для України визначається тим, що економіка країни є вкрай транспортно-витратною. Для того, щоб заробити один умовний долар ВВП, в Україні у середньому необхідно перевезти 6 тонн-км вантажів. У той же час, у Євросоюзі (ЄС—25) даний показник становить 0,3 тонн-км, тобто у 20 разів менше [13]. В Україні таке співвідношення визначає залежність економіки від поставок продукції в основному низької якості обробки таких, як метали, руди, зерно.

Таблиця 2

Міжнародні транспортні коридори в Україні

Номер/назва МТК	Тип транспорту	Пункти слідування на території України
Критський коридор № 3	Залізничний	Мостицька-Львів-Тернопіль-Хмельницький-Жмеринка-Вінниця-Козятин-Київ
Критський коридор № 5	Залізничний	Чоп-Львів
Критський коридор № 9	Залізничний	Роздільна-Жмеринка-Київ-Ніжин-Чернігів-Горностаївка
МТК Гданськ-Одеса	Залізничний	Ягодин-Ковель-Здолбунів-Шепетівка-Козятин-Жмеринка-Одеса
МТК Європа-Азія	Залізничний	Фастів, Дніпропетровськ, Чаплине, Дебальцеве, Красна могила
Критський коридор № 3	Автомобільний	Краковець-Львів-Рівне-Житомир-Київ
Критський коридор № 5	Автомобільний	Чоп-Ужгород-Львів
Критський коридор № 5а	Автомобільний	Сторожниця-Ужгород-Мукачево
Критський коридор № 9	Автомобільний	Київ-Москва-Одеса
Критський коридор № 9а	Автомобільний	Любашівка-Платонове
Критський коридор № 9в	Автомобільний	Любашівка-Одеса
Критський коридор № 9с	Автомобільний	Копті-Бачівськ
МТК №7 по р. Дунай	Водний	Рени, Ізмаїл, Кілія, Вилкове

Капітальні інвестиції у транспорт (за винятком трубопровідного) і транспортну інфраструктуру становили приблизно 14,2 млрд грн (\$1,8 млрд) у 2009 р., що відповідає

1,55% обсягу ВВПІ. Тим паче, через кризу приплив інвестицій у транспортний сектор скоротився, про що свідчить динаміка введення у дію нових основних фондів, її рівень повернувся до рівня середини першого десятиріччя після 2000-о року [13].

Усі регіони можна поділити на чотири групи, залежно від оцінок якості доріг. Регіони із найвищими оцінками, починаючи від Київської і закінчуючи Харківською та Полтавською областями (таблиця 3), відрізняються поєднанням високого рівня щільності автошляхів (не менш ніж чотири дороги 1-ї категорії), їх незначним зносом та мають непогані показники супутньої інфраструктури.

Таблиця. 3

Автодорожня інфраструктура по регіонах

Регіони	Якість доріг	Цільність автошляхів з твердим покриттям загального користування	Зношеність автошляхів загального користування середнє за 5 років (2006-2010)	Частка автошляхів 1-ї категорії у мережі усіх доріг з твердим покриттям загального користування	Відношення довжини автошляхів з твердим покриттям загального користування до кількості АЗС
	бал	км на 1 тис км ²	%	%	км на 1 АЗС
Україна (25 регіонів)	3,29	275	47	1,6	25
Київська	4,29	295	55	4,8	22
Донецька	4,01	303	42	3,1	13
Вінницька	3,75	338	34	1,1	35
АР Крим	3,71	245	20	0,5	18
Харківська	3,58	298	35	1,9	23
Полтавська	3,58	308	64	1,2	34
Житомирська	3,54	298	30	2,8	46
Закарпатська	3,47	261	51	0,6	15
Волинська	3,42	285	49	0,8	37
Рівненська	3,32	252	45	2,2	35
Запорізька	3,29	251	72	0,5	24
Одеська	3,26	242	26	2,4	22
Сумська	3,23	282	51	0,1	48
Луганська	3,18	217	49	1,3	23
Черкаська	3,15	283	39	1,9	28
Дніпропетровська	3,10	287	44	3,0	23
Херсонська	3,10	175	39	0,8	23
Чернівецька	3,00	354	55	0,6	25
Хмельницька	2,97	346	51	0,6	37
Чернігівська	2,93	226	74	1,8	54
Львівська	2,84	376	42	0,6	23
Івано-Франківська	2,69	300	46	0,8	24
Миколаївська	2,67	195	51	1,6	24

Тернопільська	2,52	361	74	0,4	32
Кіровоградська	2,38	252	47	0,6	31

Розрахунки Фонду «Ефективне управління», у т.ч. на основі даних Державної служби статистики та Міністерства інфраструктури (за 2009 р. , якщо не вказано інше).

У другій групі — чотири регіони у напрямку заходу від столиці, з оцінками вище за середні мають середню щільність шляхів, недостатній рівень супутньої інфраструктури (щільність АЗС) та невисокі показники вантажних і пасажирських потоків. До третьої групи можна віднести кілька промислових східних та південних областей, які виділяються відносно низькою щільністю автошляхів, іноді високим рівнем зносу, але разом із тим і будівництвом нових доріг. Нарешті, в останній групі із найнижчими оцінками — аграрні регіони, окремі західні області та кілька областей у центрі країни. [5]

За оцінками якості залізничної інфраструктури регіони можна об'єднати у три групи. До першої належать регіони основних залізничних потоків. Вони мають високі оцінки якості залізничної інфраструктури (більш як 5 балів), у поєднанні з високим показником щільності залізничних колій, насиченим пасажиропотоком (однак з помірним вантажообігом) і при цьому з високим ступенем спрацьованості (таблиця 4). До

другої групи увійшли регіони які відрізняються високими оцінками якості інфраструктури й середніми показниками щільності колій та пасажирообороту, у поєднанні з високою швидкістю та вагою поїздів, але також з великою спрацьованістю залізничного полотна. Вони включають регіони між столицею та прикордонними західними областями, два східні регіони між містами-мільйонниками, а також Одеську область, де порти часто є пунктом для подальшого перевезення. [5]

У третій групі — інші регіони. Їх характеризує низька щільність залізниць і, як правило, малий обсяг вантажопотоків.

Як вже зазначалося, в Україні є низка потужних морських портів, проте через низький рівень розвитку логістики та недостатню взаємодію між різними видами транспорту бізнес у більшості регіонів не може ефективно використовувати цю конкурентну перевагу. Середній і малий бізнес програють через погані можливості для контейнерних перевезень, портова інфраструктура майже не задіяна для «внутрішніх» перевезень.

Таблиця. 4

Залізнична інфраструктура по регіонах

Регіони	Якість залізничної інфраструктури	Щільність залізничних колій	Вантажообіг	Спрацьованість полотна, середня за 5 років (2006-2010)
	бал	км на 1 тис км ²	млрд. т-км	%
Україна (25 регіонів)	4,92	36	196,2	67
Харківська	5,54	48	18,3	74

Полтавська	5,54	30	18,3	74
Дніпропетровська	5,33	48	41,1	61
Закарпатська	5,31	47	15,6	58
Донецька	5,28	60	32,1	71
Львівська	5,20	59	16,5	58
Сумська	5,17	31	28,1	73
Рівненська	5,00	29	26,7	65
Запорізька	4,98	36	41,1	61
Одеська	4,92	32	51,3	68
Луганська	4,92	41	32,1	71
Житомирська	4,91	34	37,8	72
Хмельницька	4,83	36	37,6	72
Тернопільська	4,82	41	15,6	58
Київська	4,81	26	37,8	72
Черкаська	4,79	28	51,3	68
Вінницька	4,75	41	44,6	70
АР-Крим	4,71	23	41,1	61
Івано-Франківська	4,68	36	15,6	58
Кіровоградська	4,65	36	51,3	68
Миколаївська	4,59	29	51,3	68
Херсонська	4,59	16	46,2	64
Волинська	4,56	30	15,6	58
Чернігівська	4,44	27	37,8	72
Чернівецька	4,26	51	15,6	58
Розрахунки Фонду «Ефективне управління», у т.ч. на основі даних Державної служби статистики та Міністерства інфраструктури (за 2009 р. , якщо не вказано інше).				

Більша частина авіаперевезень України припадає на менш ніж десять аеропортів. Практично вся інша авіатранспортна інфраструктура перебуває у стагнації і часто не відповідає міжнародним галузевим вимогам. Диверсифікація та подальший розвиток галузі є можливими при підвищенні купівельної спроможності населення і створення привабливих правил для інвесторів. [6]

За аналізом транспортної інфраструктури можна зробити висновок і про кількість **ефективно-працюючих видів транспорту** в регіонах. Стосовно цього питання Європейські експерти наполягають на тому, що автомобільний транспорт є домінуючим видом транспорту, з тих що використовується при виконанні послуг з логістики вищого рівня. Наступним по частоті використання для імпортно/експортних операцій є морські перевезення. Залізничний

транспорт в цьому секторі є мінімально-значущим. При цьому питання координації різних видів транспорту є напроцуд важливим в процесі створення національної мережі транспортно-митних логістичних центрів на відміну від створення приватних логістичних мереж, оскільки ним буде опікуватися національний логістичний оператор. В випадку приватних логістичних структур повну відповідальність за координацію під час роботи різних постачальників транспортних послуг несуть транспортно-експедиційні агенції. [12]

Загалом на сьогодні в Україні спостерігається незначне координування різних видів транспорту, кожен з яких працює ізольовано та відокремлено один від іншого. А вся система залежить від транспортно-експедиторських агенцій, які й виконують роль координаторів, намагаючись об'єднати та інтегрувати наявні модальні послуги. Координація

різних видів транспорту є дуже слабкою через те, що головні гравці діють на базі унімодальності (використання лише одного виду транспорту). Існують сторони, передусім транспортно-експедиторські агенції, які організують та забезпечують операційні зв'язки між різними видами транспорту. Одна зі сфер, де можна покращити координацію та співпрацю між різними видами транспорту, – це порти та автотранспортний/залізничний сектори. Розвиток спільного підходу до надання послуг з перевезення можна підтримати за допомогою інформаційних систем. Але найбільше занепокоєння викликає недостатня координація у транспортному плануванні. Існуючі програми базуються на одному виді транспорту і є нереалістичними з точки зору отримання потенційного фінансування на їх розвиток та впровадження. Дуже важливим і необхідним залишається питання розробки централізованого скоординованого плану перевезень з урахуванням різних видів транспорту, що включав би автомобільні дороги, залізницю, порти та внутрішні водні шляхи.

Третьою групою факторів є «адміністративні фактори»:

- отримання дозволів на планування та ведення будівництва складських комплексів;
- можливість залучення до роботи в складі таких комплексів контрольних служб (митних, санітарних, радіологічних та інш.);

- наявність затверджених на місцевому рівні концепцій розвитку та планування розташування промислових та транспортних об'єктів;

Ця група факторів впливає на оперативність створення складських комплексів (рівень затрат та період окупності) та обсяг послуг, які такий комплекс зможе надавати в процесі свого функціонування, а відповідно і його привабливість для споживачів.

По параметрам системи оподаткування та отримання дозволів на будівництво Україна опинилася на 181-му місці зі 185-ти країн. Підприємець в Україні робить 147 платежів з системи оподаткування на рік, а в Організації Європейського співробітництва та розвитку (ОЕСР) цей показник в середньому складає 12.8. В Таблиці 5 викладена інформація стосовно питання про будівництво складів, включаючи необхідні дозволи та отримання ліцензій, строки та витрати на будівництво. Кількість процедур в Україні вдвічі перевищує їхнє середнє значення в ОЕСР і майже на третину вища за сусідні країни Східної Європи. Отримання всіх дозволів та процедурних врегулювань, і саме спорудження складу в Україні займе 1.3 роки, в той час, як цей показник в країнах ОЕСР складає 5 місяців, а в сусідніх з Україною державах – 9 місяців. Витрати на душу населення майже втричі вищі за показники інших країн Східної Європи та в 25 разів перевищують середні. [12]

Таблиця 5

Отримання дозволів на будівництво

Показник	Україна	Східна Європа та Центральна Азія	Середнє значення ОЕСР
Процедури (кількість)	30	22,6	15,1
Час (к-сть днів)	476	264,2	157
Витрати (% прибутку на душу населення)	1449,3	536,9	56,1

В більшості країн-членів ЄС практикується зональне планування на

регіональному та місцевому рівнях. Такий підхід допомагає відокремити житлові зони від промислових територій. При такому плануванні також враховується значення транспортних вузлів і районів для легкої промисловості та складування, особливо, якщо вони знаходяться близько до автомагістралей або перетинів із кільцевими дорогами. Цією стратегією намагаються заохочувати групування з погляду постачання (підходящі місця), а також з погляду попиту, оскільки, як правило, всі оператори логістики шукають подібних оптимальних місць. Влада сприяє таким кластерам, бо більшість логістичних центрів працює цілодобово, тому має розташовуватися подалі від житлових масивів міст.

У країнах ЄС з більш розвинутою сферою логістики концепція кластерів включає створення фрахтових містечок чи комплексів, де зосереджуються всі операції логістики. Наприклад, у Німеччині така модель передбачає створення окремої зони «осідлості» для інтермодально поєднаних транспортних та складських компаній. Ця концепція полягає у посиленні синергії потенціалу логістики в одному стратегічному місці з автономним керуванням. Але при цьому кожен з орендарів несе відповідальність за власну ділянку роботи/частину території, тобто керуюча компанія відповідає за спільні для всієї території послуги, наприклад, внутрішні дороги, освітлення, ландшафтне проектування, маркетинг території і т.д.

Висновки

Сьогодні в Україні в процесі будівництва логістичних потужностей здебільшого приймаються до уваги лише «економічні фактори», що призводить до розташування логістичних центрів навколо Києва, як міста яке відзначається найбільшим споживчим попитом. Однак з розвитком та поширенням об'єктів роздрібної торгівлі до інших регіональних центрів та зміною споживчого попиту виникне потреба в посередницьких,

проміжних регіональних потужностях, а потім і в поступовому регіональному поширенні в Донецьк, Дніпропетровськ, Харків, Львів, Одесу та Сімферополь. Деякі з великих логістичних компаній та мереж роздрібної торгівлі вже з'явилися в цих містах, але головно користуються невеликими складськими потужностями класів С-D. Очевидно, що покращення економічних умов сприятиме зростанню попиту в складах класу А за межами Києва, а особливо навколо Одеси, Керчі, Іллічівська, Чопа де потрібно буде обробляти значний вантажопотік імпорту. При цьому врахування в процесі будівництва таких логістичних об'єктів «транспортних» та «адміністративних» факторів є необхідною умовою реалізації в повному обсязі транзитного потенціалу України, інтеграції вітчизняної транспортної системи в Європейську та підвищення рівня економічної безпеки нашої країни.

Література

1. Бакаев А. А. Международные транспортные коридоры Украины: сети и моделирование в 2 т./ А.А. Бакаев, С.И. Пирожков, В.Л. Ревенко и др./– К.: КУЭТТ 2003, – т.1: Наземные виды транспорта –518 с.
2. Крикавський Є.В. Логістичне управління: Підручник./ Є.В. Крикавський./ – Видавництво Нац. ун-ту “Львівська політехніка”, 2005. – 684с.
3. Миротин Н.Б. Транспортная логистика. / Н.Б. Миротин / – М.; Экзамен, 2003. –511 с.
4. Назаренко В.М., Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности / В. М. Назаренко, К. С. Назаренко, – М. : Центр экономики и маркетинга, 2000. – 512 с.
5. Яцківський Л.Ю. Загальний курс транспорту: Навчальний посібник в 2 т./ Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В.– К.: Арістей, 2007. - 544 с.
6. Данько М.І. Транспортно-логістична система в межах міжнародних транспортних коридорів та її вплив на транзитні можливості України / М.І.

- Данько // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: тези доповідей за матеріалами сьомої науково-практичної міжнародної конференції – с.м.т. Коктебель, 2011 – с.15-16.
7. Дикань В.В. Значення мультимодальних транспортних вузлів у системі міжнародних транспортних коридорів / В.В. Дикань // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: тези доповідей за матеріалами сьомої науково-практичної міжнародної конференції – с.м.т. Коктебель, 2011 – с.20.
 8. Пасічник А.М. Розбудова транспортно-митної інфраструктури – основа економічної безпеки України / А. М. Пасічник, В. С. Мальнов, О. С. Попроцька // Вісник АМСУ. – 2007. - №3(35). – С. 64-70.
 9. Пасічник А.М. Вантажний митний комплекс як структурний елемент транспортно-логістичного центру / А. М Пасічник, С. С. Кравчук, І. Ю. Леснікова // Вісник АМСУ. – 2007. - № 4. – с. 75 – 79.
 10. Кутирєв В.В. Проблеми та перспективи розбудови системи транспортно-логістичних центрів в Україні / В.В. Кутирєв, А.М. Пасічник // Митна політика та актуальні проблеми економічної безпеки України на сучасному етапі: тези III міжнародної науково-практичної конференції молодих учених. – Дніпропетровськ: Академія митної служби України, 2010. –Т.2 –с. 48–49
 11. Токмакова І.В Проблеми створення регіональних транспортно-логістичних комплексів в Україні / І.В. Токмакова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: тези доповідей за матеріалами сьомої науково-практичної міжнародної конференції – с.м.т. Коктебель, 2011 – с.33-34.
 12. Міжгалузеві питання, логістика, Заключний звіт 7.2 /проект: Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-Т/ РК7, 2010-50 с.
 13. Міжгалузеві та прикордонні питання, Заключний звіт 7.3 / проект: Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-Т/ РК7, 2010-91 с.