

DOI: 10.18372/2310-5461.66.20335  
УДК 339.56:656

**К. М. Разумова**, доктор екон. наук,  
Національний авіаційний університет  
orcid.org/0000-0001-6385-2823  
e-mail: katernyna.razumova@npp.nau.edu.ua

**С. В. Селіщев**, канд. екон. наук,  
Національний авіаційний університет  
orcid.org/0000-0001-6242-6048  
e-mail: 120777@i.ua

**В. В. Клименко**, канд. екон. наук,  
Національний авіаційний університет  
orcid.org/0000-0002-4168-3296  
e-mail: viktoriiia.klymenko@npp.nau.edu.ua

**Н. І. Новальська**, канд. екон. наук,  
Національний авіаційний університет  
orcid.org/0000-0002-6331-9217  
e-mail: naduch@ukr.net

**Л. М. Докієнко**, канд. екон. наук,  
Національний авіаційний університет  
orcid.org/0000-0001-6528-6810  
e-mail: dokiienko@gmail.com

## ОГЛЯД СТРУКТУРНИХ ТА ФУНКЦІОНАЛЬНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ ДІЯЛЬНОСТІ СУЧАСНОГО ТРАНСПОРТНО - ЛОГІСТИЧНОГО ПІДПРИЄМСТВА

### Вступ

Для підвищення ефективності руху вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученні і реалізації транзитного потенціалу України необхідно сприяти більш швидкому та ефективному розвитку транспортно-логістичної галузі, в цілому, та приділяти увагу удосконаленню правової основи, механізмів і методів управління, на основі досвіду провідних зарубіжних компаній, для можливості створення, розвитку та подальшої успішної діяльності конкурентних вітчизняних транспортно-логістичних центрів та кластерів.

Сучасний період розвитку суспільства, економічна нестабільність в умовах повномасштабної війни в Україні потребує підвищення ефективності функціонування транспортної логістики як складової логістичної системи. Питання розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та профільних підприємств, сьогодні є надзвичайно актуальним та вимагає перегляду структури, функціональних особливостей і системи оцінювання ефективності діяльності системи транспортної логістики та кожної її ланки, вивчення та використання міжнародного досвіду створення, а також діяльності транспортно-логістичних центрів.

### Постановка проблеми

Дослідження структурних та функціональних особливостей діяльності транспортно-логістичних

підприємств є надзвичайно актуальним через швидкий розвиток технологій, глобалізацію ринків та зростання вимог до ефективності логістичних процесів. Сучасні підприємства стикаються зі складними викликами, такими як коливання попиту, зміни в законодавстві, екологічні вимоги та необхідність інтеграції цифрових технологій.

Аналіз структурних особливостей допомагає зрозуміти, як організовані внутрішні процеси підприємства, і виявити слабкі місця. Функціональний аналіз дозволяє оцінити ефективність використання ресурсів, таких як транспорт, складські потужності та персонал. Це особливо важливо для оптимізації витрат і підвищення конкурентоспроможності.

Крім того, дослідження допомагають адаптуватися до нових трендів, таких як використання штучного інтелекту, блокчейну та автоматизації. Умови постійних змін вимагають від підприємств гнучкості та інноваційності, що робить такі дослідження необхідними для їх успішного функціонування.

### Аналіз останніх досліджень і публікацій

Інтерес зарубіжних та вітчизняних науковців до питань створення та діяльності транспортно-логістичних компаній, їх ролі та впливу на економічні процеси країн має чималу історію. Останнім часом кількість таких досліджень значно зросла, що пов'язано з необхідністю вдоско-

налення та оптимізації управління ланцюгами поставок як на внутрішньому, так і на міжнародному економічних просторах. Так, наприклад, дослідженню системних засад транспортно-логістичної інфраструктури присвятили свої роботи цілий ряд вітчизняних науковців, серед яких є В. В. Брагинський [1], І. В. Токмакова [2], Т. Г. Сухорукова та І. Л. Назаренко [3]. Питанням інтеграційних особливостей утворення та функціонування логістичних кластерів приділили увагу О. О. Карпенко [4], М. О. Устенко [5] і Г. В. Озерська [6]. Проблеми управління ризиками у сфері міжнародної та корпоративної логістики розглянули провідні зарубіжні науковці М. Кроух [7] та Т. Андерсен [8].

Проте, для успішного розвитку транспортно-логістичної галузі в Україні в сучасних реаліях є нагальним більш чітке розуміння оптимальної структури транспортно-логістичного підприємства та його функціональних особливостей з огляду на економічну нестабільність в умовах повномасштабної війни та на виклики, які чекають економіку країни в період післявоєнного відновлення.

### Мета

Метою статті є дослідження стану транспортно-логістичних підприємств України на сучасному етапі, виявлення чинників, необхідних для подальшого перспективного розвитку транспортної логістики, як однієї із важливих економічних галузей сьогодення.

Діяльність сучасного транспортно-логістичного підприємства є об'єктом дослідження запропонованої статті. Предметом дослідження є: структурні та функціональні особливості цієї діяльності, а саме внутрішня організація, функціональні процеси, логістичні операції, управлінські механізми та взаємодія підрозділів у межах транспортно-логістичної компанії.

Автором проаналізовано структуру підприємств логістичної галузі та ефективність її вдосконалення; використано порівняльний аналіз чинників, стримуючих розвиток транспортної логістики та інших галузей господарства в сучасних умовах.

### Виклад основного матеріалу

У найбільш загальному розумінні логістикою є процеси, пов'язані з транспортуванням, зберіганням та обробкою будь-яких предметів. Цей термін, в історичному аспекті, має глибокі коріння. Вітчизняні науковці і практики також приділяють чимало уваги питанням дослідження та вдосконалення транспортних логістичних систем.

Токмакова І. В. визначає транспортну логістику як тип логістики, який керує комплексом

операцій, спрямованих на фізичне переміщення товарно-матеріальних цінностей між учасниками ланцюга постачання з мінімальними витратами. Це включає доставку необхідної кількості товару в потрібне місце оптимальним маршрутом у визначений час із найменшими витратами [2].

Чимош К. С. розглядає транспортну логістику як процес руху матеріальних ресурсів від первинного джерела до кінцевого споживача, який слід розглядати як єдиний матеріальний потік, що забезпечується транспортними засобами [9].

Яцюта О. трактує транспортно-логістичну систему підприємства як перспективний напрям розвитку національного транзитного потенціалу через участь у міжнародних транспортних проєктах. Вона пропонує розвивати транспортно-логістичну систему як важливий елемент національної економіки [10].

Костюк Н. Р. та Скриньковський Р. М. визначають транспортну логістику як комплекс заходів, спрямованих на організацію доставки товарів і вантажів із мінімізацією часу та фінансових витрат [4].

Брагинський В. В. пропонує найбільш повне визначення транспортно-логістичної системи, описуючи її як інтегровану багаторівневу та багатофункціональну сукупність суб'єктів транспортно-логістичної діяльності та об'єктів інфраструктури, які взаємодіють для оптимізації вантажопотоків із мінімальними витратами на найвигідніших умовах. Така система забезпечує якісне надання транспортно-логістичних послуг. Її ефективність залежить від міжнародного та національного регулювання перевезень, фінансової системи країни, ринкової інфраструктури, природно-ресурсного потенціалу та ринку споживачів транспортно-логістичних послуг [1].

Транспортна логістика є важливим елементом управління ланцюгами постачання, що забезпечує ефективне переміщення товарно-матеріальних цінностей від постачальника до споживача з мінімальними витратами часу та ресурсів. Згідно з поглядами різних дослідників, транспортна логістика охоплює широкий спектр заходів, спрямованих на оптимізацію вантажопотоків, вибір оптимальних маршрутів та забезпечення якісного надання послуг.

Токмакова І. В. акцентує увагу на управлінні операціями з переміщення товарів, Чимош К. С. розглядає транспортну логістику як єдиний матеріальний потік, а Яцюта О. підкреслює роль транспортно-логістичної системи у розвитку національної економіки та інтеграції у міжнародні проєкти. Костюк Н. Р. та Скриньковський Р. М. виділяють важливість мінімізації витрат і часу доставки, тоді як Брагинський В. В. пропо-

нує найбільш комплексне визначення, враховуючи взаємодію суб'єктів та об'єктів транспортної інфраструктури, а також вплив зовнішніх факторів, таких як регулювання, фінансова система та ринкова інфраструктура.

Таким чином, транспортна логістика є багатоаспектною системою, яка поєднує організаційні, економічні та технологічні компоненти для забезпечення ефективного руху вантажів. Її розвиток є ключовим для підвищення конкурентоспроможності національної економіки та інтеграції у глобальні логістичні мережі.

Для успішного розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні, з огляду на міжнародний досвід, необхідно формування достатньої кількості транспортно-логістичних підприємств у вигляді центрів (далі – ТЛЦ).

Як показало дослідження, в сучасній науці немає чіткої дефініції «транспортно-логістичний центр», його класифікації та функцій. Це, здебільшого, пов'язано зі специфікою їх функціонування в залежності від країни розташування. В той же час, транспортно-логістичні підприємства є підприємствами логістичної галузі, що надають широкий спектр транспортно-логістичних послуг на теренах нашої країни. Тому визначити їх сутність намагалося чимало вітчизняних науковців.

Ширяєва Л. В. розглядає транспортно-логістичний центр (ТЛЦ), як окрему мікрологістичну систему, що включає транспортне підприємство, логістичного посередника, а також технічні, складські, виробничі, адміністративні об'єкти та об'єкти соціальної інфраструктури. Основною метою такого центру є розширення спектру транспортно-логістичних послуг та зниження їх вартості шляхом об'єднання ресурсів у єдиному центрі. Крім того, ТЛЦ забезпечує інтеграцію різних видів логістичних послуг через створення спільноти профільних підприємств та їх тісної взаємодії [12].

Мандра В. В. розглядає транспортно-логістичні центри (ТЛЦ), як сучасні підприємства логістичної галузі, які з'явилися в результаті еволюційних змін на ринку транспортних послуг. Вони забезпечують не лише якісну доставку товарів «just in time» (вчасно), але й пропонують широкий спектр додаткових послуг. Таким чином, транспортно-логістичні компанії зобов'язані надавати клієнтам комплексні супутні послуги, які суттєво впливають на вартість доставки. При цьому темпи розвитку супутніх послуг значно вищі порівняно з темпами зростання основних транспортних послуг.

Автор зазначає, що лише підприємства, які функціонують у формі транспортно-логістичних

центрів, здатні повноцінно забезпечувати надання супутніх послуг, які набули найбільшого поширення у міжнародних перевезеннях [13]. Користуючись критерієм рівня виконуваних таким підприємством завдань і функцій, Мандра В. В. поділяє ТЛЦ на наступні категорії: міжнародні, регіональні, локальні, транспортно-розподільні логістичні центри, та систематизує опис їх параметрів.

У своїй науковій статті «Європейський досвід розвитку транспортно-логістичних центрів» [14] Кирлик Н. Ю. на основі Послання Європейської комісії, що описує перспективи розвитку транспортної галузі до 2020 року, визначає транспортно-логістичні центри як територіальні об'єднання незалежних компаній та організацій, які займаються вантажними перевезеннями та супутніми послугами. Такі центри обов'язково включають щонайменше один термінал – спеціально обладнане місце для перевалки та зберігання товарів, оснащене контейнерами, змінними кузовами та напівпричепами, придатними для інтермодальних перевезень. Автор також виділяє п'ять категорій транспортно-логістичних центрів, класифікація яких, на його думку, має історичну основу:

- основні транспортно-логістичні центри загальноєвропейського значення;
- основні транспортно-логістичні центри частково загальноєвропейського значення;
- другорядні транспортно-логістичні центри регіонального значення;
- національні допоміжні транспортно-логістичні центри;
- регіональні допоміжні транспортно-логістичні центри.

Ярошенко Л. Л. в своїх дослідженнях також розглянув сутність поняття такого підприємства логістичної галузі, як «транспортно-логістичний центр» та визначив його складові елементи [15].

На думку автора, найбільш комплексне визначення поняття «транспортно-логістичний центр» було сформоване Європейською асоціацією транспортно-логістичних центрів. Згідно з цим визначенням, ТЛЦ — це спеціально організована територія, де різні оператори здійснюють діяльність, пов'язану з транспортуванням, логістикою та дистрибуцією товарів як для національного, так і для міжнародного транзиту. Ці оператори можуть бути власниками або орендарями будівель та об'єктів, таких як склади, перевалочні центри, автостоянки тощо, які розташовані на території центру.

Автор проаналізував та описав європейську та американську моделі транспортно-логістичних підприємств, виявивши, що їх виникнення зале-

жити від рівня участі держави у їх створенні та функціонуванні. Зокрема, європейська модель є результатом активної державної політики та ініціатив, тоді як американська модель формується переважно завдяки стимулюванню ринкових відносин без значного залучення державних субсидій.

Комчатних О. В. розглянула сутність поняття транспортно-логістичних підприємств, які охоплюють три основні сфери діяльності – суміжна, профільна та непрофільна логістика вантажо-перевезень [16].

На її думку, транспортно-логістичні підприємства є суб'єктами господарської діяльності, які, крім безпосереднього переміщення вантажів і пасажирів, надають комплекс додаткових послуг, пов'язаних з підготовкою та організацією перевезень. Ці послуги, які не входять до процесу

перевезень, але є його невід'ємною частиною, відносяться до логістичних. Залежно від специфіки таких послуг, що надаються транспортно-логістичними підприємствами в Україні, автор поділяє їх на транспортні, експедиторські, інформаційно-посередницькі, логістичні та сервісні.

Для успішного розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні необхідно створення транспортно-логістичних центрів (ТЛЦ). Дослідження показують, що ТЛЦ є ключовими елементами логістичної системи, які інтегрують транспортні, складські та супутні послуги, знижуючи витрати та підвищуючи ефективність перевезень. Водночас, відсутність єдиного визначення та класифікації ТЛЦ у світовій практиці свідчить про їхню різноманітність та залежність від регіональних особливостей (рис. 1).

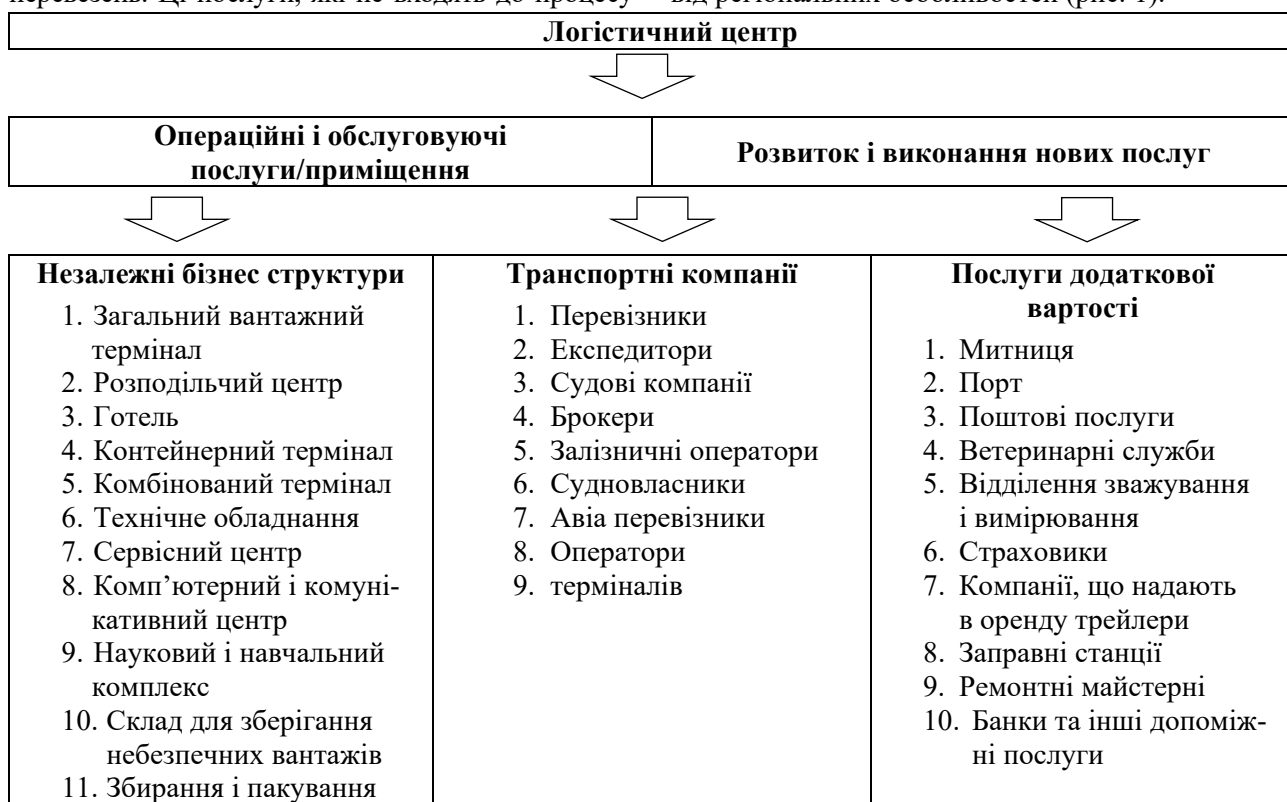


Рис. 1. Загальна структура транспортно-логістичних центрів

Також відзначено, що в Україні переважна більшість серед транспортних підприємств, орієнтованих на надання транспортно-логістичних послуг, належить підприємствам змішаного типу – транспортно-експедиторським підприємствам. Якість та комплексність послуг таких транспортно-логістичних підприємств значно поступаються рівню ефективності (в тому числі економічній) транспортно-логістичних послуг, що надаються іншими підприємствами галузі, котрі функціонують у формі транспортно-логістичних центрів.

В сучасних умовах розвитку транспортно-логістичної галузі вбачаються невідпинні процеси глобалізації, що спричинено наявністю чималої

кількості логістичних, експедиторських та транспортних компаній, конкуренція між якими невідпинно зростає з кожним роком, з однієї сторони. Та наявністю тенденції транспортно-логістичних центрів до міжнародної та національної взаємодії з метою оптимізації вантажних потоків і товаророзподілу, з іншої сторони.

В зв'язку з цим відбувається постійна реорганізація транспортно-логістичних компаній та зміна їх структури. Як показало дослідження, вітчизняними науковцями приділяється незначна увага аналізу структури підприємств логістичної галузі та її ефективному вдосконаленню. У той же час, у більшості розвинених країн світу сфор-

мована універсальна структура, яка є типовою для всіх логістичних центрів.

Приклад такої загальної структури транспортно-логістичних центрів розвинутих країн світу наведено Іриною Струтинською (рис. 1) [17].

Підтвердженням загального принципу такої структури транспортно-логістичних компаній є

структура, яка використовується в Іспанії. Там принцип діяльності визначається тезою – від концепції логістики до управління ланцюгами постачання (рис. 2) [18]. При цьому важливим моментом є те, що управління логістикою являється лише частиною управління ланцюгом постачання.

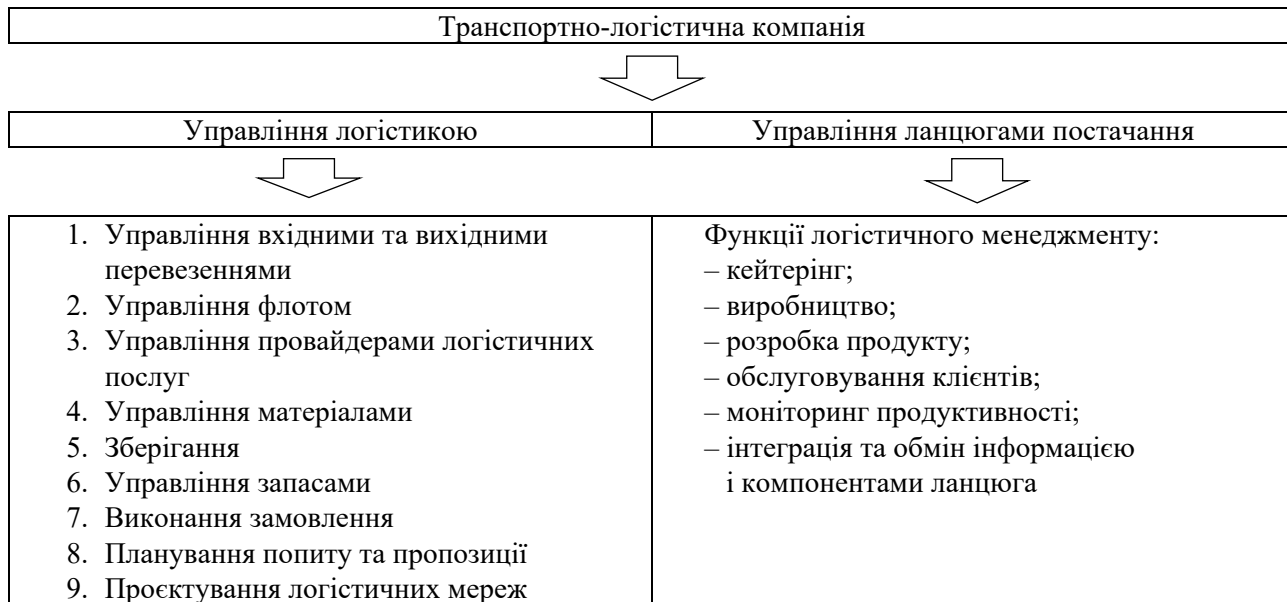


Рис. 2. Структура транспортно-логістичних компаній Іспанії

Українські транспортно-логістичні підприємства пропонують послуги профільної, суміжної та непрофільної логістики вантажоперевезень. Однак переважна більшість таких підприємств, які надають ці послуги, належать до змішаного типу – транспортно-експедиторських компаній. Структура провідних вітчизняних транспортно-експедиторських підприємств, крім автопарку, також включає власні сервісні центри, митні та логістичні склади [16].

В цілому типову організаційну структуру транспортно-експедиторського підприємства в Україні можна подати у вигляді на рис. 3.

Підприємства транспортно-логістичного сервісу разом із компаніями різних видів транспорту, складськими, вантажними та термінальними комплексами демонструють низький рівень взаємодії між об'єктами логістичної інфраструктури. Економічний аналіз свідчить, що такі підприємства є недостатньо ефективними та неконкурентоспроможними в сучасних умовах, а також не відповідають потребам національної економіки.

Саме тому в Україні активізується розвиток транспортно-логістичних центрів локального,

регіонального та міжнародного значення, а також інформаційно-аналітичних центрів. Транспортно-логістичні центри забезпечують надання послуг з мінімальними витратами на логістичне обслуговування та інфраструктуру. Це досягається завдяки кооперації транспортно-логістичних компаній, які пропонують спеціалізований комплекс логістичних послуг.

Представником такого типу транспортно-логістичних компаній є, один із лідерів світового ринку транспортно-логістичних послуг у 2020 році, німецька міжнародна компанія експрес-доставки вантажів і документів DHL. Особливості організації та структуру групи компанії DHL представимо на рис. 4.

Сучасний розвиток ринку логістичних послуг у США має свої особливості порівняно з Європою, де логістичні компанії розвиваються в умовах євроінтеграції, та Азією, де державні кордони значно впливають на логістичні рішення. Цю тему досліджував Смирнов І.Г., доктор географічних наук, професор Київського національного університету імені Тараса Шевченка [19].



Рис. 3. Структура транспортно-експедиторського підприємства

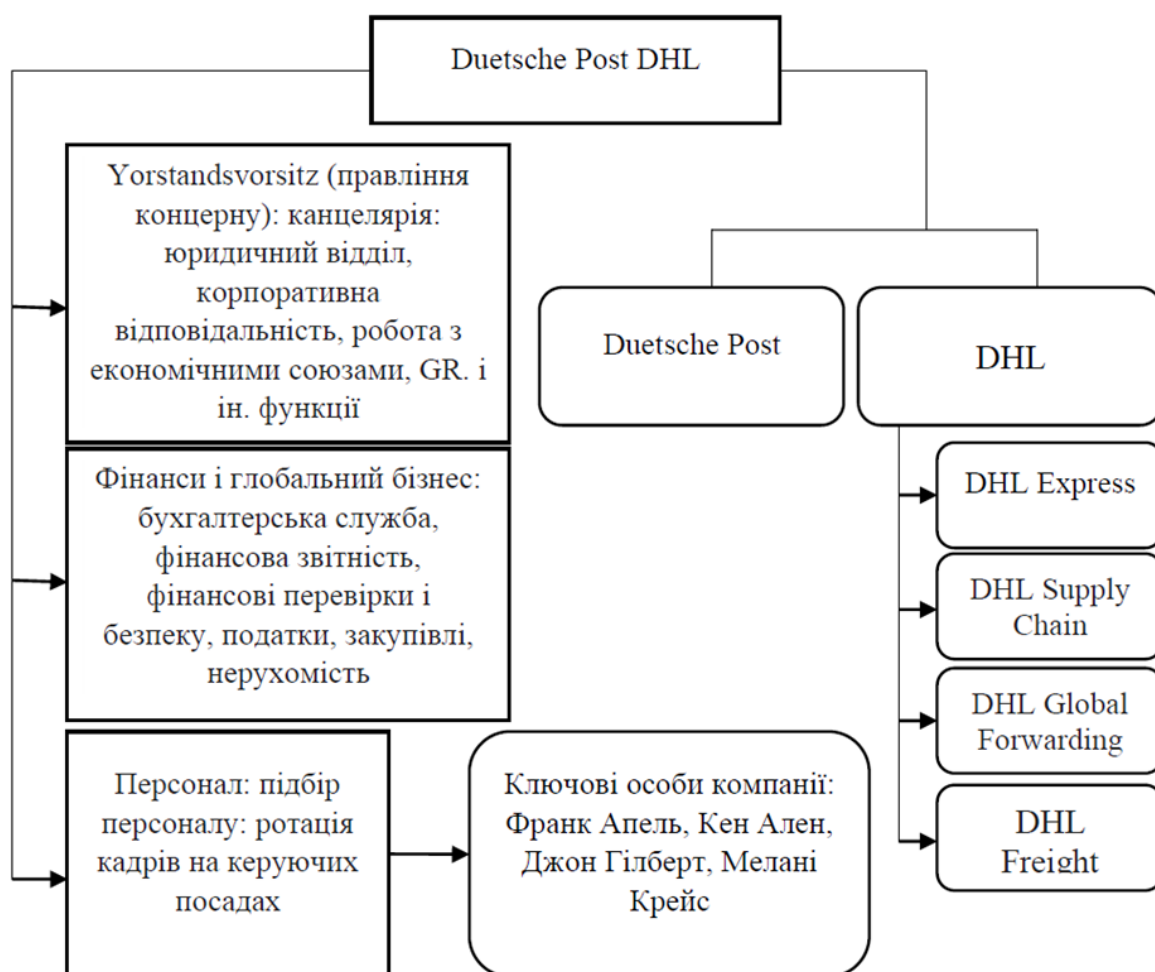


Рис. 4. Структура логістичної компанії DHL [20]

Згідно з даними Ради з логістичного менеджменту, понад 70 % найбільших корпорацій США використовують послуги спеціалізованих логістичних компаній. Важливою тенденцією є те, що компанії все частіше шукають єдиного логістичного оператора, якому можна довірити повний комплекс операцій з постачання або збуту товарів. Це сприяє злиттю транспортно-логістичних підприємств і створенню більш потужних структур. Яскравим прикладом є придбання компанією "Federal Express" фірми "Caliber System" разом з її логістичним підрозділом.

Ще одним фактором, який змушує промислові та торговельні компанії США все частіше звертатися до спеціалізованих логістичних фірм, є зростаюча складність логістичних рішень у зв'язку з активним використанням електронної техніки та Інтернету. Саме тому в США активно розвивається новий етап еволюції логістичних послуг – фірми-консультанти з питань логістики, відомі як 4PL (Fourth-Party Logistics).

Класифікація структури роботи з надання послуг такими логістичними компаніями за інформацією Комісією США з міжнародної торгівлі можна побачити на рис. 5.

Для розуміння місця, ролі та перспектив розвитку транспортно-логістичної галузі в економіці України доцільним є порівняльний аналіз цієї, відносно «молодої» галузі економіки, з іншими галузями, які мають вже значний період свого становлення, існування та розвитку. Перш за все, потрібно зазначити особливе місце, яке займає транспортно-логістична галузь в системі економіки, як сегменту для стабільного функціонування економіки країни в цілому.

Метою діяльності транспортно-логістичної інфраструктури, на відміну від цілого ряду виробничих галузей, не є створення певного продукту виробництва. Її інфраструктура надає значний ряд спеціалізованих послуг для ефективної роботи підприємств існуючих галузей, перш за все, виробничих. Транспортна логістика, поруч із іншими видами логістичної діяльності, є важливою базою для збільшення продуктивності праці і, відповідно, підвищення показників ефективності у сферах виробництва та обігу. Вона зв'язує виробника, продавця та споживача між собою. Українські транспортно-логістичні підприємства, зокрема транспортно-експедиторські компанії, надають широкий спектр послуг, але їх ефективність часто поступається міжнародним стандартам. Для підвищення конкурентоспроможності необхідно розвивати транспортно-логістичні центри

(ТЛЦ), які забезпечують комплексний підхід до логістичних послуг та оптимізацію витрат. Досвід розвинених країн, таких як Іспанія, США та Німеччина, свідчить про важливість інтеграції різних видів послуг у рамках єдиної структури, що включає термінали, склади, сервісні центри та інші елементи. В Україні активізується процес створення ТЛЦ локального, регіонального та міжнародного значення, що сприятиме розвитку національної логістичної інфраструктури та інтеграції у світові логістичні мережі.

Логістика, як галузь економіки, займає близько сорока відсотків ринку послуг, фінансує близько п'ятнадцяти відсотків надходжень в бюджет від виробничої сфери та складає близько дванадцяти відсотків ВВП України. В свою чергу, транспортна логістика значно переважає інші види логістичних послуг та складає близько вісімдесяти дев'яти відсотків від їх загальної кількості [21].

Звернемо увагу на те, що транспортна логістика має чітко визначену географічну основу та порівняємо її з іншими галузями економіки з точки зору суспільної географії.

Ключовими факторами для розміщення підприємств транспортно-логістичного типу є:

- близькість до автомагістралей, аеропортів, залізничних станцій та портів, що дозволяє використовувати різні види транспорту для доставки вантажів;
- рівень соціально-економічного розвитку території;
- інтенсивність вантажопотоків у регіоні;
- наявність міжнародних транспортних коридорів;
- доступність транспортно-логістичної інфраструктури та кваліфікованої робочої сили;
- забезпечення комплексного, пропорційного та збалансованого розвитку прилеглих територій

Натомість, важливими чинниками для розміщення підприємств харчової промисловості є або сировинний, або чинник споживача. Виробництва, які тяжіють до чинника споживача, розміщуються здебільшого в багатьох населених пунктах. А ті харчові виробництва, у яких витрати сировини перевищують у декілька разів вихід кінцевої продукції, розміщуються безпосередньо біля джерел постачання сировини. Для всіх підприємств харчової промисловості сприятливими умовами для розвитку та ефективної діяльності є наявність в місцях розташування значної сировинної бази, внутрішнього ринку та достатньої кількості трудових ресурсів..

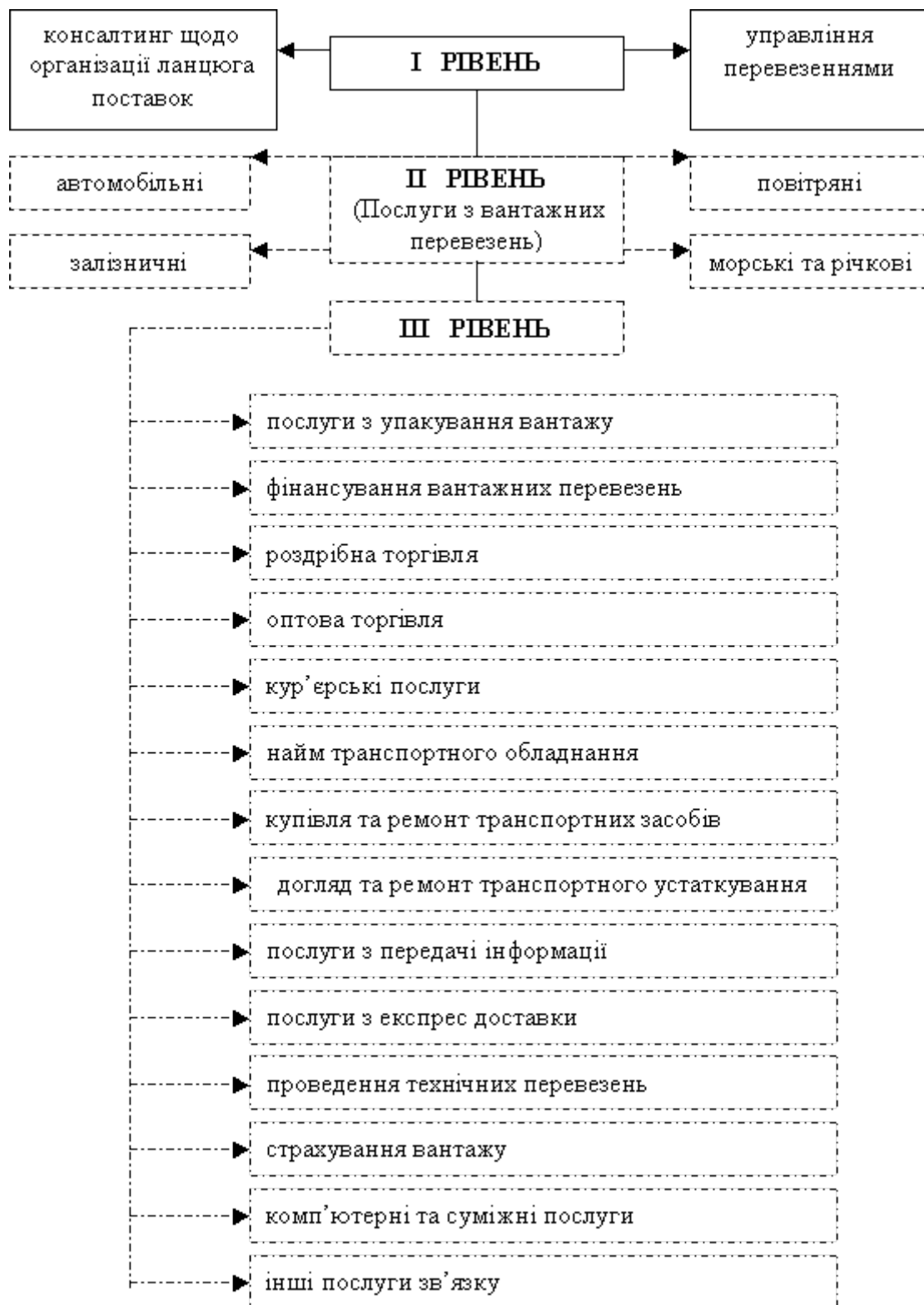


Рис. 5. Структура роботи з надання послуг логістичними компаніями США [8].

Що стосується підприємств легкої промисловості, то їх чинники для розміщення, аналогічно підприємствам харчової промисловості, також орієнтуються на споживача та джерела сировини. Окрім того вони потребують наявності значних жіночих трудових ресурсів. Саме тому, підприємства легкої промисловості поширені, в загальному, на території всієї країни. Також слід зазна-

чити, що розміщення підприємств цієї галузі має і свою особливість. Йдеться про їхнє територіальне сполучення з підприємствами важкої промисловості для раціонального використання трудових ресурсів регіону розміщення. Причина в тому, що виробництва легкої промисловості досить працемісткі, з однієї сторони. З іншого боку – це ж населення регіону є активним споживачем



їх продукції. Тобто, регіони, достатньо забезпечені необхідними трудовими ресурсами, масово споживаючи продукцію виробництва, створюють сприятливі умови для функціонування підприємств галузі вцілому.

При розміщенні підприємств машинобудівної галузі для більшої ефективності враховується наявність необхідних джерел сировини і певної кількості споживачів [ 21]. Проте, для підприємств цієї галузі існують ще й інші чинники, не менш важливі. Серед них транспортний чинник та наявність ринку збуту готової продукції й міжнародна спеціалізація та кооперування в цьому секторі економіки. З огляду на сучасні тенденції розвитку таких виробництв, все більше стає питання доцільності експорту не тільки готової продукції, а й перенесення самих підприємств на територію країн, де є постійний попит на певний вид продукції. Ще один важливий чинник зумовлений тим, що підприємства цієї галузі є не лише працемісткими, а й наукоємними. Вони мають потребу в більш кваліфікованих трудових ресурсах в порівнянні з підприємствами легкої та харчової галузями виробництва. Тому на їх розміщення впливає ще й наявність в регіоні знаходження високо розвинутої наукової бази.

В той же час, географія розміщення підприємств невиробничої сфери значно відрізняється від принципів розміщення виробничих комплексів. Основним та важливим чинником місцезнаходження для невиробничої сфери є орієнтація на споживача. Їхнє розміщення залежить від розміру регіону, чисельності та категорії наявних споживачів, розвитку продуктивних сил.

Що стосується транспортної галузі, яка, з однієї сторони, відноситься до невиробничих, а з іншої сторони, є певною мірою дієвою частиною транспортної логістики, то в більш широкому

розумінні, до чинників, які впливають на її формування та розміщення можна віднести природні, соціально-економічні фактори та екологічний чинник. Тобто, для формування та визначення видової структури мають бути враховані ступінь розвитку та принцип розміщення господарського комплексу даної території, її галузева структура та виробнича спеціалізація, густота розміщення та величина населених пунктів, наявність або відсутність туристичних центрів, особливості історичного розвитку території та її економіко-географічне положення, наявність факторів оборонного та геополітичного значення.

Таким чином, для підприємств кожної окремої галузі господарства країни, в тому числі, і транспортної логістики, існує свій перелік чинників розміщення. Їх поєднання та роль залежить від галузевої структури як конкретного регіону, так і країни в цілому.

Порівняння чинників розміщення підприємств транспортно-логістичної інфраструктури з чинниками розміщення підприємств інших галузей відтворено в таблиці 1 (складено автором на основі [22–28]).

Як бачимо, транспортний чинник не тільки присутній, але і є одним із основних в географії розміщення підприємств практично кожної із галузей господарства. В сучасних реаліях для розвитку підприємств, зниження витрат та збільшення ефективності роботи і прибутків є актуальними не тільки питання пов'язані з транспортуванням. На рівні з цим підприємства мають вирішувати і питання логістики. Тому таким нагальним є швидкий та ефективний розвиток саме транспортної логістики в розрізі не тільки кожного конкретного регіону, а й на державному та міжнародному рівнях вцілому.

Таблиця 1

Чинники розміщення галузевих підприємств

| №  | Галузь господарства          | Чинники розміщення                                                                                       |
|----|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | Транспортна логістика        | Соціально-економічний, споживчий, транспортний                                                           |
| 2  | Харчова промисловість        | Сировинний, споживчий, транспортний                                                                      |
| 3  | Легкова промисловість        | Сировинний, споживчий, трудовий                                                                          |
| 4  | Видобувна промисловість      | Сировинний, споживчий, трудовий, інституційний, соціально-економічний, екологічний, транспортний         |
| 5  | Металургічна промисловість   | Сировинний, паливно-енергетичний, споживчий, транспортний                                                |
| 6  | Нафтопереробна промисловість | Сировинний, споживчий, науковий, транспортний                                                            |
| 7  | Машинобудівна промисловість  | Споживчий, науковий, трудовий, екологічний, транспортний                                                 |
| 8  | Хімічна промисловість        | Сировинний, паливно-енергетичний, технологічний, науковий, транспортний, водний, екологічний, споживчий, |
| 9  | Лісова промисловість         | Сировинний, споживчий, трудовий, водний, паливно-енергетичний, транспортний                              |
| 10 | Оборонна промисловість       | Військово-стратегічний, науковий, трудовий, транспортний                                                 |
| 11 | Сільське господарство        | Природний, споживчий, трудовий, водний, транспортний, науковий                                           |

Транспортно-логістична галузь займає ключове місце в економіці України, забезпечуючи зв'язок між виробниками, продавцями та споживачами, що сприяє підвищенню ефективності виробництва та обігу. На відміну від виробничих галузей, транспортна логістика не створює продукт, а надає послуги, які становлять близько 89% від загального обсягу логістичних послуг. Чинники розміщення підприємств транспортно-логістичної галузі включають наявність транспортних вузлів, міжнародних коридорів, соціально-економічний розвиток регіону та концентрацію вантажопотоків. Порівняно з іншими галузями, такими як харчова, легка чи машинобудівна промисловість, транспортна логістика має унікальну географічну основу, що вимагає комплексного підходу до її розвитку. Для підвищення ефективності та конкурентоспроможності необхідно інтегрувати транспортно-логістичну інфраструктуру на державному та міжнародному рівнях, враховуючи специфіку кожного регіону.

Одночасно з цим, існує низка чинників, котрі стримують розвиток та ефективність, як транспортної логістики, так і інших галузей господарства країни. Аналіз таких чинників показує, з однієї сторони, їх однаковість для всіх галузей. Проте, для кожної з них такі чинники мають і свої особливості.

В умовах повномасштабного вторгнення РФ та активних воєнних дій практично вся економіка країни знаходиться в кризовому стані [21; 23]. В тому числі, і із-за величезної шкоди, яка завдана та продовжує завдаватися транспортно-логістичній інфраструктурі України. Це спричиняє нагальну необхідність не тільки оперативної оцінки завданих втрат, а й необхідність перебудови транспортно-логістичної системи для формування нових ланцюгів доставки вантажів, як внутрішніх, так і міжнародних.

До переліку факторів, які гальмують розвиток транспортної логістики, належать: низькі темпи зростання національного транспортно-логістичного ринку, недостатній рівень розвитку транспортної інфраструктури, брак кваліфікованих фахівців у галузі логістики, а також недостатнє фінансування для утримання та розвитку інфраструктури. Це призводить до низького рівня технічного та інформаційного розвитку, а також до неузгодженості бізнес-процесів всередині транспортно-логістичних підприємств. Для порівняння розглянемо ряд чинників, які гальмують розвиток інших галузей господарства та мають негативний вплив на ефективність діяльності відповідних галузевих підприємств.

Так, наприклад, у харчовій промисловості до них відносяться низькі темпи розвитку та неста-

більний стан сировинної бази і основних засобів; низький рівень інновацій, спричинений відсутністю необхідного фінансування для ефективного оновлення основних засобів (в тому числі енергоощадного обладнання для виробництва, зберігання та транспортування) та технологічних процесів підприємств харчової галузі. Досвід інших країн свідчить про те, що джерелом ефективного розвитку, конкурентної стійкості та здатності опиратись впливу зовнішніх чинників є, перш за все, широке впровадження інновацій.

Аналіз стану вітчизняної легкої промисловості, яка перебуває в постійній кризі, окрім наслідків воєнних дій, виявляє низку ключових проблем:

1. Висока собівартість місцевих товарів через скорочення сировинної бази, залежність від імпорту сировини, а також значний знос і застарілість основних фондів.

2. Недостатні інвестиції та інновації через обмежені внутрішні ресурси, критичну ситуацію з іноземними інвестиціями, яку погіршують політична та економічна нестабільність, високий рівень корупції в органах влади та судовій системі, а також відсутність бюджетного фінансування наукових досліджень, розробки нових технологій протягом тривалого часу.

3. Заповнення ринку дешевою імпортною продукцією з Китаю та Туреччини, а також великою кількістю вживаних товарів з Європи, що робить вітчизняну продукцію неконкурентоспроможною через масштаби виробництва та дешеву робочу силу в цих країнах.

4. «Тінізація» галузі, зокрема через збільшення обсягів контрабанди, що посилює недобросовісну конкуренцію на ринку.

5. Брак молодих кваліфікованих кадрів через неконкурентні умови праці та низькі зарплати на підприємствах галузі.

6. Зниження купівельної спроможності населення через складну економічну ситуацію, коли доходи громадян зростають повільніше, ніж рівень інфляції.

Підприємства вітчизняної хімічної промисловості також переживають не найкращі часи. Вони долають проблеми аналогічні і для інших галузей господарства, такі, як зростаюча залежність від імпорту сировини; значні витрати енергоресурсів та ресурсів в цілому; відсутність системних структурно-технологічних змін; висока собівартість та неконкурентоспроможна продукція; переважання виробництва продукції низького та середнього рівня переробки; стабільне зменшення переліку хімічної продукції для експорту та збільшення частки напівфабрикатів та сировини в експортних операціях; недостатній науково-технічний розвиток за рахунок відсутності інвес-

тиційного й інноваційного наповнення; численні зупинки розпочатих інвестиційних програм та раніше заявлених проектів зі створення високо-технологічних хімічних виробництв; критична ситуація з від'ємним сальдо в галузевих зовнішніх торговельних операціях; відсутність програм імпортозаміщення сировини; втрата потужностей внаслідок некоректної конкуренції; підвищення ціни на газ; та, знову ж таки, відсутність належної підтримки з боку держави, не створення довгострокової стратегії розвитку хімічної галузі [25].

Галузь машинобудування в цілому також є збитковою внаслідок таких ключових чинників, як:

1) відсутність високого науково-технічного рівня машинобудівної продукції та її конкурентоспроможності внаслідок неактивної інноваційної діяльності й недостатньої кількості капіталовкладень у науково-дослідницьку та дослідно-конструкторську роботу;

2) старіння основних фондів, як результат значної нестачі інвестиційних ресурсів в основний капітал;

3) розбіжність пріоритетів розвитку з боку держави та промисловості, що призводить до неможливості необхідного балансу потреб підприємств галузі та науки та, в свою чергу, є причиною значного зменшення інноваційних вкладень зі сторони структур бізнесу;

4) зростання імпорту таких видів продукції, які вітчизняні машинобудівні підприємства здатні виробляти самостійно, що породжує дисбаланс між експортом та імпортом продукції машинобудування.

Також, до негативних чинників розвитку галузі необхідно віднести зменшення кількості висококваліфікованих кадрів та науковців, які безпосередньо приймають участь у виробничих процесах, та, на сучасному етапі, зростаюче послаблення взаємозв'язку науки з виробництвом; досить слабка, в порівнянні з іншими країнами, система менеджменту та відсутність досвіду використання сучасних методів організації праці [21].

### Висновки

Порівняльний аналіз факторів, які гальмують розвиток транспортної логістики та інших галузей економіки, дозволив зробити висновок, що основні причини негативних явищ у розвитку підприємств пов'язані не лише з наслідками воєнних дій, а й із недостатнім рівнем інвестицій та фінансування для підтримки та розвитку інфраструктури галузей. Це призводить до низького технічного та інформаційного розвитку, а також до неузгодженості бізнес-процесів всередині підприємств. Крім того, низька конкурентоспроможність вітчизняних компаній на внутрішньому

та зовнішньому ринках, відсутність послідовної державної політики та ефективних економічних і фінансових механізмів, недосконала законодавча база та брак кваліфікованих фахівців також значно обмежують потенціал для стабільного розвитку всіх галузей економіки.

Темпи розвитку та рівень транспортно-логістичної системи України є доволі низькими, про що свідчить посередній індекс ефективності логістики за офіційними оцінками Світового банку. В той же час, країна має доволі вигідне географічне положення та економічно потужний транзитний потенціал, що дає змогу підвищувати рівень логістичних послуг до міжнародних стандартів. Для цього необхідно якомога більше розвивати інститути підготовки кадрів високого рівня кваліфікації; удосконалювати правову базу та збільшувати державну підтримку.

Політика транспортно-логістичної галузі має бути націлена на стабілізацію процесів зменшення транзитних перевезень, які виникли в результаті активних воєнних дій на території країни, створення нових, як регіональних проектів транспортно-логістичних центрів, так і залучення різного рівня інвестицій для більш ефективного розвитку основних міжнародних коридорів та великих транспортно-логістичних центрів. Необхідно докорінно змінити структуру транспортно-логістичних компаній, основна частина яких є транспортно-експедиційними. Високий рівень транспортно-логістичного обслуговування з використанням передових ІТ-систем та міжнародного досвіду в сучасних реаліях надають саме транспортно-логістичні центри, розвиток яких в Україні відбувається доволі повільними темпами, що, в свою чергу, знижує попит на вітчизняні транспортно-логістичні послуги та збільшує кількість міжнародних логістичних операторів, які ведуть активну діяльність на території країни. Саме до складу транспортно-логістичних центрів може входити значна кількість підприємств, які спеціалізуються на виконанні конкретного виду логістичних та супутніх послуг. Такі центри можуть бути залученими до глобальних ланцюгів постачання.

### ЛІТЕРАТУРА

- [1] Брагінський В. В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України. *Державне управління: теорія і практика*. 2011. № 2. URL: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/index.html>.
- [2] Токмакова І. В. Проблеми та перспективи розвитку транспортної логістики в умовах глобалізації економічного простору. *Вісник економіки транспорту і промисловості. Серія «Загально-економічні питання»*. 2011. № 35. С. 274–277.

- [3] Сухорукова Т. Г., Назаренко І. Л. Характеристика класифікаційних ознак транспортної логістики. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2014. № 47. С. 51–57.
- [4] Карпенко О. О. Механізм кластеризації транспортно-логістичних підприємств. *Ефективна економіка*. 2015. № 10. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4428>.
- [5] Устенко М. О. Основні напрямки розвитку та завдання транспортної логістики. Глобальні та національні проблеми економіки. 2015. № 5. С. 251–254. URL: <http://global-national.in.ua/issue-5-2015/13-vipusk-5-traven-2015-r/792-ustenko-m-o-osnovni-napryamki-rozvitku-ta-zavdannya-transportnoji-logistiki>.
- [6] Озерська Г. В. Транспортно-логістичні кластери як основа реалізації транскордонного співробітництва. Глобальні та національні проблеми економіки. 2015. № 3. С. 126–129. URL: <http://global-national.in.ua/vipusk-3-2015/344-ozerska-g-v-transportno-logistichni-klasteri-yak-osnova-realizatsiji-transkordonnogo-spivrobitnitstva>.
- [7] Crouhy M., Galai D., Mark R. Risk management. New York: McGraw-Hill, 2012. 390 p.
- [8] Andersen T., Schreder P. Strategic risk management practice: How to deal effectively with major corporate exposures. Cambridge: Cambridge University Press. 2010. 268 p.
- [9] Чимош К. С. Генезис поняття транспортна логістика. *Агросвіт*. 2020. № 17-18. С. 119-122.
- [10] Яцюта О. Транспортно-логістична система України в умовах європейської інтеграції. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2016. № 3. С. 89–99.
- [11] Скриньковський Р. М., Костюк Н. Р., Коваль Н. М., Галелюк М. М. Діагностика транспортної діяльності як складової логістичної системи підприємства. Проблеми економіки. Серія «Економіка та управління підприємствами». 2016. № 2. С. 123–128.
- [12] Ширяєва Л. В., Козеренко І. А. Форми та види взаємодії учасників логістичного ланцюжку з логістичним центром. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2010, № 6, Т. 3.
- [13] Мандра В. В. Аналіз світового досвіду управління транспортно-логістичним центром. *Економічний аналіз*. Тернопіль, 2016. Том 24. № 2. С. 92–97.
- [14] Кирлик Н. Ю. Європейський досвід розвитку транспортно-логістичних центрів. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Серія: Економіка і менеджмент. 2016. Вип. 22. С. 98–101.
- [15] Ярошенко Л. Л. Міжнародний досвід розбудови транспортно-логістичних центрів як спосіб розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. *Причорноморські економічні студії*. 2016. Вип. 8. С. 201–204.
- [16] Комчатних О. В. Особливості функціонування українських транспортно-логістичних підприємств. *Підприємництво і торгівля: збірник наукових праць*. Львів, 2021. Вип. 30. 84 с.
- [17] Струтинська І. Класифікаційні ознаки в діяльності логістичних центрів. *Соціально-економічні проблеми і держава*. 2012. Вип. 2 (7). С. 299–307.
- [18] Gestion del transporte COMLO26PO // AT FORMATE EDITORIAL 2023. С. 345.
- [19] Смирнов І. Г. Розвиток логістики в країнах НАФТА. *Географія та туризм*. 2010. Вип. 5. С. 120–148.
- [20] Керничний Б. Я. Організаційно-економічний механізм управління транспортно-логістичним обслуговуванням промислового підприємства. Дисертація. Тернопіль, 2021.
- [21] Державний комітет статистики України. URL: <http://ukrstat.gov.ua>. (дата звернення 21.01.2025)
- [22] Мороз С., Левченко С. Логістична галузь України: економічне значення галузі, втрати та перспективи розвитку в умовах війни. *Development Service Industry Management*, (3), С. 75–82.
- [23] Аудит збитків, понесених внаслідок війни. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/audit-of-war-damage.pdf>
- [24] Лук'янова О. М., Кривцун Д. Ю. Світовий досвід та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України. *Економіка і суспільство*. 2018. Вип. 18. С. 166–172.
- [25] Фалько Я. Хімпром України: в зоні турбулентності, або Хто у нас «відповідальний» за продовольчу безпеку держави? URL: <https://www.golos.com.ua/article/314057>. (дата звернення 21.01.2025)
- [26] По дорозі: українська транспортно-логістична галузь проходить шлях від ступору на початку війни до інтеграції у євромережі. URL: <https://delo.ua/transport/po-dorozi-ukrayinska-transportno-logisticna-galuz-proxodit-slyax-vid-stuporu-na-pocatku-viini-do-integraciyi-u-jevromerzji-411142/> (дата звернення 21.01.2025)
- [27] Криворучко О. П. Сутність транспортної інфраструктури України на сучасному етапі. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. Серія *Економічні науки*. 2019. Вип. 19. С. 25–28.
- [28] Smerichevskyi S.F. etc. Research on the development of the machine-building industry of Ukraine: state and prospects. Latvia, 2017. 2000 p.

**Разумова К. М., Селіщев С. В., Клименко В. В., Новальська Н. І., Докієнко Л. М.**  
**ОГЛЯД СТРУКТУРНИХ ТА ФУНКЦІОНАЛЬНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ ДІЯЛЬНОСТІ**  
**СУЧАСНОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ПІДПРИЄМСТВА**

*У статті досліджено місце, роль та перспективи розвитку транспортно-логістичної галузі в економіці України через порівняльний аналіз. Розглянуто структурні та функціональні особливості діяльності сучасних транспортно-логістичних підприємств, зокрема транспортно-логістичних центрів, які з'явилися внаслідок еволюційних змін на ринку транспортних послуг. Такі центри забезпечують не лише якісну доставку товарів «just in time» (вчасно), але й пропонують широкий спектр додаткових послуг. Проаналізовано чинники розміщення підприємств транспортно-логістичної інфраструктури, а також фактори, які гальмують розвиток та ефективність транспортної логістики в цілому, зокрема її профільних компаній. Метою статті є дослідження стану транспортно-логістичних підприємств України на сучасному етапі, виявлення чинників, необхідних для подальшого перспективного розвитку транспортної логістики, як однієї із важливих економічних галузей сьогодення. Структурні та функціональні особливості діяльності сучасного транспортно-логістичного підприємства є об'єктом дослідження запропонованої статті. Автором проаналізовано структуру підприємств логістичної галузі та ефективність її вдосконалення; використано порівняльний аналіз чинників, стримуючих розвиток транспортної логістики та інших галузей господарства в сучасних умовах. Визначено, що політика транспортно-логістичної галузі має бути націлена на стабілізацію процесів зменшення транзитних перевезень, які виникли в результаті активних воєнних дій на території країни, створення нових як регіональних проектів транспортно-логістичних центрів, так і залучення різного рівня інвестицій для більш ефективного розвитку основних міжнародних коридорів та великих транспортно-логістичних центрів. Необхідно докорінно змінити структуру транспортно-логістичних компаній, основна частина яких є транспортно-експедиційними. Високий рівень транспортно-логістичного обслуговування з використанням передових ІТ-систем та міжнародного досвіду в сучасних реаліях надають саме транспортно-логістичні центри, розвиток яких в Україні відбувається доволі повільними темпами, що, в свою чергу, знижує попит на вітчизняні транспортно-логістичні послуги та збільшує кількість міжнародних логістичних операторів, які ведуть активну діяльність на території країни. Саме до складу транспортно-логістичних центрів може входити значна кількість підприємств, які спеціалізуються на виконанні конкретного виду логістичних та супутніх послуг. Такі центри можуть бути залученими до глобальних ланцюгів постачання.*

**Ключові слова:** транспорт; логістика; інфраструктура; підприємство; послуга; центр; структура; функція; чинник; розміщення; ефективність.

**Razumova K. M., Selishchev S. V., Klymenko V. V., Novalska N. I., Dokienko L. M.**  
**REVIEW OF STRUCTURAL AND FUNCTIONAL CHARACTERISTICS OF MODERN**  
**TRANSPORTATION AND LOGISTICS ENTERPRISES**

*The article examines the place, role and prospects for the development of the transport and logistics industry in the economy of Ukraine through comparative analysis; the structural and functional features of the activities of a modern transport and logistics enterprise in the form of transport and logistics centers, which arose during evolutionary transformations in the transport services market and provide an opportunity to receive high-quality transport services not only in terms of delivering goods "just in time" to the destination, but also covering a whole range of related services, are considered; analyzed the factors of location of transport and logistics infrastructure enterprises and factors that restrain the development and efficiency of transport logistics in general, as well as its profile companies, in particular. The purpose of the article is to study the state of transport and logistics enterprises of Ukraine at the present stage, to identify factors necessary for the further promising development of transport logistics, as one of the important economic sectors of today. The structural and functional features of the activities of a modern transport and logistics enterprise are the object of research of the proposed article. The author analyzed the structure of enterprises in the logistics industry and the effectiveness of its improvement; used a comparative analysis of factors restraining the development of transport logistics and other sectors of the economy in modern conditions. It was determined that the policy of the transport and logistics industry should be aimed at stabilizing the processes of reducing transit transportation, which arose as a result of active military operations in the country, creating new regional projects of transport and logistics centers, and attracting various levels of investment for more effective development of the main international corridors and large transport and logistics centers. It is necessary to radically change the structure of transport and logistics companies, the main part of which are freight forwarding companies. A high level of transport and logistics services using advanced IT systems and international experience in modern realities is provided by transport and logistics centers, the development of which in Ukraine is taking place at a rather slow pace, which, in turn, reduces the demand for domestic transport and logistics services and increases the number of international logistics operators that are actively operating in the country. It is the transport and logistics centers that can include a significant number of enterprises specializing in the performance of a specific type of logistics and related services. Such centers can be involved in global supply chains.*

**Keywords:** transport; logistics; infrastructure; enterprise; service; center; structure; function; factor; location; efficiency.

Стаття надійшла до редакції 28.02.2025 р.

Прийнято до друку 28.05.2025 р.