

NƏQLİYYAT-LOGİSTİKANIN İNKİŞAF ETDİRİLMƏSİ ÜZRƏ BEYNƏLXALQ TƏCRÜBƏ

UOT: 338.47:656.02
DOI:10.30546/3006-0346.2024.5.83.052

CƏMİLƏ QULİYEVA
Azərbaycan Kooperasiya Universitetinin dissertantı

E-mail: calalzadecamila@gmail.com

Azərbaycanda nəqliyyat-logistika fəaliyyəti qeyri neft-qaz sektorunun inkişafı və iqtisadi tərəqqinin əsas mühərriklərindən birinə çevrilməsi baxımından önəmlidir. Məhsulların istehsalı, nəqli, bölüşdürülməsi və istehlakı sahələrində nəqliyyat-logistika fəaliyyətinin təşkili və inkişaf etdirilməsinin təkmilləşdirilməsi ölkənin iqtisadi rifahının əldə edilməsinə kömək edir.

Nəqliyyat-logistika fəaliyyətinin təşkili və təkmilləşdirilməsi məsələləri istənilən müəssisə və bütövlükdə ölkə üçün böyük önəm daşıyır. Sıx rəqabət şəraitində fəaliyyət göstərən müasir müəssisələr üçün öz təchizat zəncirlərini təkmilləşdirmək vacibdir. İstehlakçıların xidmətə olan tələbləri gündən-günə artır və həmin istehlak tələblərini ödəmək üçün ölkələr və onların şirkətləri nəqliyyat-logistika fəaliyyətini daim inkişaf etdirməsi, yeni texnologiyalar tətbiq etməsi üçün mütərəqqi xarici təcrübəni mənimsəməlidirlər.

Hazırda dünyada nəqliyyat-logistika sənayesində lider ölkələr ABŞ, Almaniya, İtaliya, Böyük Britaniya, Fransa, Çin və digərləridir. Avropa İttifaqında (Aİ) logistika operatorlarının birləşdirilməsi və logistika mərkəzlərinin birliklərə, o cümlədən qlobal logistika sisteminə birləşdirilməsi tendensiyası mövcuddur. Aİ-də logistikanın inkişafında nisbətən yeni tendensiya bir neçə logistika qovşağının və onlarla qarşılıqlı əlaqədə olan regional logistik nəqliyyat və paylama mərkəzlərinin mövcudluğunu nəzərdə tutan ümumavropa əmtəə bölgüsü sisteminin formalaşmasıdır. Belə bir sistem yük axınlarının gedişatını sürətləndirmək və malların daşınması prosesinin fasiləsizliyini təmin etmək üçün nəzərdə tutulmuşdur.

Aİ-də nəqliyyat-logistika sisteminin inkişafının əsas istiqamətləri: nəqliyyat-logistika mərkəzlərinin tikintisinə iri özəl investisiyaların cəlb edilməsi; mühəndislik, rabitə və informasiya təminatının səmərəli sistemlərinin yaradılması; yüksək texnologiyalı istehsal və anbar obyektlərinin və kompleks yolkənarı xidmət infrastrukturunun tikintisi; daşımaların izlənməsi, nəqliyyat yüklərinin optimallaşdırılması üçün müasir informasiya texnologiyalarının tət-

biqi; iri pərakəndə satış şəbəkələrinin inkişafı üçün effektiv paylama şəbəkəsinin yaradılması.

Nəqliyyat-logistika infrastrukturunu Almaniya əhəmiyyətli böyük inkişafa nail olmuşdur. Bu ölkədə nəqliyyat-logistika mərkəzləri əsasən mövcud dəmir yolu xətləri və qovşaqları əsasında formalaşmışdır. Onların əksəriyyəti avtomobil və dəmir yolu nəqliyyatının paralel istifadəsi üçün nəzərdə tutulub. Almaniya üç modullu logistika mərkəzləri də mövcuddur. Almaniya iki növ logistik mərkəz var: özəl logistika mərkəzləri və bələdiyyə mülkiyyətində olan logistik mərkəzlər. Bütün logistika mərkəzlərinin 80%-i dəmir yollarının yaxınlığında yerləşir, onlar dəmir yolu infrastrukturunun obyektləridir. Bundan əlavə, logistik mərkəzlərin təxminən 75%-i ictimai nəqliyyata qoşulub, 60%-i öz fəaliyyətlərində kombinə edilmiş nəqliyyatdan istifadə edir. Almaniyanın Bremen və Lübek kimi iri nəqliyyat qovşaqlarının su nəqliyyatı, Hamburqun isə su və hava nəqliyyatı ilə birbaşa əlaqəsi var.

Coğrafi cəhətdən Avropanın mərkəzində yerləşən və müasir inkişaf etmiş nəqliyyat sistemlərinə və geniş aeroport şəbəkələrinə malik Almaniya beynəlxalq bazarlarla qarşılıqlı əlaqə üçün geniş imkanlar yaradır. Bu cür üstünlüklər ölkəyə nəqliyyat-logistika infrastrukturunun idarə edilməsində lider mövqe tutmağa və logistik mərkəzlərin geniş şəbəkələrini yaratmağa imkan verib. Alman logistika mərkəzləri iri limanlar, dəmir yolu qovşaqları əsasında yaradılır. Əksər logistika mərkəzləri avtomobil və dəmir yollarının qarşılıqlı əlaqəsini sinxronlaşdırmaqla fəaliyyət göstərir.

Almaniya nəqliyyat-logistika mərkəzlərinin inkişafının aşağıdakı xüsusiyyətlərini göstərmək olar: logistik mərkəzlərin inkişafına əhəmiyyətli dövlət yardımı; dövlət büdcəsinin bütün səviyyələrində logistika mərkəzlərinin tikintisi və istismarı üçün geniş maliyyə dəstəyinin göstərilməsi, investitorların cəlb edilməsi, məqsədli subsidiyalar, kreditləşmə, özəl maliyyələşdirmə; dövlət dəstəyi ilə tikilmiş nəqliyyat-logistika mərkəzlərinin idarəetmə aparatına nəzarət funksiyalarını yerinə yetirən iştirakçıların daxil olması. Bunlar müxtəlif assosi-

asiyalar, bələdiyyə orqanları, investolar ola bilər. Almaniyanın Drezden, Bremen, Hamburq və digər inkişaf etmiş nəqliyyat qovşaqlarında yerləşən iri multimodal logistika mərkəzləri öz işini malların vaxtında çatdırılması, saxlanması və lazımı emal daxil olmaqla, yüksək səviyyəli logistik xidmət göstərmək istəyinə əsaslanır. Alman büdcəsində logistik mərkəzlərin fəaliyyətindən əldə edilən gəlirlər 25%-ə qədər təşkil edir. Nəqliyyat-logistika mərkəzlərinin fəaliyyətinin optimallaşdırılması yükləmə-boşaltma əməliyyatları və malların saxlanması xərclərini 30%-ə, nəqliyyat xərclərini 20%-ə və logistika fəaliyyəti ilə bağlı digər xərcləri 35%-ə qədər azaltmağa imkan verir [1].

Almaniyada logistikanın dövlət tənzimlənməsi sistemi mövcuddur ki, bu da ölkənin hakimiyyət orqanları ilə sahibkarlıq subyektləri arasında məsləhətləşmələr əsasında və onların problemlərə və inkişaf perspektivlərinə baxışlarına əsaslanaraq hazırlanır. Sahibkarlıq subyektləri uyğun gördüyü istiqamətdə inkişaf edə bilər, lakin hökumət tərəfindən hazırlanmış aydın təlimatlara əsaslanmalıdır [2, s.18].

Beləliklə, nəqliyyat-logistika mərkəzlərinin tikintisi üzrə Almaniya modeli bir sıra xüsusiyyətlərlə xarakterizə olunur: bütün səviyyələrdə güclü dövlət dəstəyi; federal və əyalət qanunlarına əsaslanmaqla dövlət sektorunun iştirakı; investisiyaların maliyyələşdirilməsində federal büdcənin iştirakı; məqsədyönlü subsidiyalar və konkret investisiya layihələrinin kreditləşdirilməsinin geniş tətbiqi; investisiyalara maliyyə dəstəyinin federal dövlətlər və yerli hökumətlər tərəfindən təmin edilməsi. Yaradılan logistik mərkəzlər layihədə iştirak edən müxtəlif şirkətlər tərəfindən təşkil edilən nəzarət orqanları vasitəsilə idarə olunur, bunlar investolar və investisiya konsorsiumları, inkişaf şirkətləri, bələdiyyələr, assosiasiyalar və birliklərdir. Dövlət sektoru həm planlaşdırma mərhələsində, həm də logistik mərkəzlərin inkişafına investisiyaların reallaşdırılması mərhələsində iştirak edir.

ABŞ-da nəqliyyat-logistika layihələrinin reallaşdırılması təcrübəsi alman modelindən əhəmiyyətli dərəcədə fərqlənir. Ən mühüm fərq, bu layihələrin reallaşdırılmasına vahid yanaşmalar təyin edən vahid federal qanunun olmamasıdır. Bununla belə, hər bir ölkədə nəqliyyat-logistika infrastrukturunun inkişafı sahəsində dövlət və özəl biznes arasında əməkdaşlıq formalarını tənzimləyən hüquqi baza mövcuddur. Dövlət-özəl əməkdaşlığının köməyi

ilə layihələrin reallaşdırıldığı əsas sahələr arasında nəqliyyat infrastrukturunu qeyd etmək olar.

Böyük Britaniyanın təcrübəsi maraqlıdır, burada nəqliyyat-logistika layihələrinin iştirakçıları arasında münasibətləri tənzimləyən qanunvericilik bazası praktiki olaraq yoxdur [3 s.12]. Nəqliyyat-logistika mərkəzlərinin inkişafı üzrə Britaniya modeli La-Manş tunelinin tikintisi ilə bağlıdır və sənaye zonalarına xidmət göstərmək üçün 10 intermodal terminal və logistika mərkəzinin yaradılmasını nəzərdə tutmuşdur. Onların yaranmasının təşəbbüskarı Britaniya dəmiryollarının törəmə şirkəti olan "Rail Freight Distribution" idi. Bu şirkətin özəlləşdirilməsi ilə Böyük Britaniyada nəqliyyat-logistika mərkəzlərinin formalaşdırılması konsepsiyasında dəyişiklik baş verdi ki, bunun əsasını intermodal terminallar və dəmir yolu ilə yük daşımaları üçün qrant sistemləri təşkil edirdi. Bu, nəqliyyat-logistika mərkəzlərinin inkişafı üçün layihələrin maliyyələşdirilməsinin xüsusi formasının hazırlanmasına kömək etdi və onun çərçivəsində iki əsas büdcə maliyyələşdirmə sxemi var idi: yükdaşıma infrastrukturunu obyektleri üçün və dəmir yolu xəttinə çıxış üçün qrantlar. Büdcə vəsaitlərinin ayrılması üzrə birinci sxem dəmir yolu yüklərinin emalı üçün infrastruktur obyektlərinin yaradılması xərclərini ödəməyə imkan vermişdir. Onun köməyi ilə mövcud yükdaşıma məntəqələrinin də bərpası reallaşdırılıb. İkinci sxem şirkətlərə dəmir yolu infrastrukturundan istifadəyə görə ödənişlər etməyə imkan verir [4, s.49].

Digər Avropa ölkəsi İtaliyada nəqliyyat-logistika mərkəzlərinin coğrafiyası və iqtisadi baxımdan formalaşmasının məqsədəuyğunluğu onların mühüm milli və trans-Avropa quru və gəmi yollarının, hava limanlarının, istehsal mərkəzlərinin kəşisməsinə yaxın olması ilə müəyyən edilir. İtaliyada ilk logistika mərkəzi 1971-ci ildə yaradılmışdır [5]. Nəqliyyat-logistika infrastrukturunun formalaşdırılması istiqamətində uğurlu layihələr reallaşdırılır, məsələn, 5 dəmir yolu və 4 avtomobil yolunun kəşisməsində yerləşən ən böyük nəqliyyat-logistika mərkəzlərindən biri 1971-ci ildə yaradılan Boloniya Logistika Mərkəzidir. Bu mərkəz ölkədaxili yük axınının 35%-dən çoxunu, ölkə ərazisindən keçən beynəlxalq yüklərin isə 16%-ni idarə edir. Boloniya Logistika Mərkəzi 100-ə yaxın milli və beynəlxalq nəqliyyat-logistika şirkətlərini, habelə gömrük xidmətlərini, bank qurumlarını, poçt təşkilatlarını və digər bir qrup müəssisələri özündə birləşdirən bö-

yük nəqliyyat-logistika mərkəzidir. Ümumilikdə, İtaliyanın nəqliyyat-logistika infrastrukturunu 1986-cı ildə nəqliyyatın inkişafı üzrə milli baş planın reallaşdırılması nəticəsində əhəmiyyətli inkişaf yolu keçmişdir. İtaliyada nəqliyyat-logistika mərkəzləri şəbəkəsinin yaradılmasında əsas məqsəd balanslaşdırılmış nəqliyyat həlləri nəzərə alınmaqla yük axınlarının cəmləşdirilməsi idi. Bu ölkədə nəqliyyat-logistika mərkəzlərinin inkişafı layihələrinin maliyyələşdirilməsi dövlət-özəl əməkdaşlıq prinsipləri əsasında reallaşdırılıb [6].

Fransada nəqliyyat-logistika mərkəzləri Parisin nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi layihəsinin bir hissəsi kimi formalaşdırılıb. Nəqliyyat-logistika mərkəzlərinin inkişafının Fransa modeli onunla xarakterizə olunur ki, onun planlaşdırılması, inkişafı və idarə edilməsi yalnız bu infrastruktur obyektlərinin yaradılması və istismarını tam təmin edən özəl investitorlar tərəfindən reallaşdırılır. Hazırda Fransanın logistika infrastrukturunu bazarının ən böyük investitorları Amerikanın "ProLogis" investisiya şirkətinə məxsus "Garonor SA" və dövlət və bələdiyyələrə məxsus "Sogaris SA" şirkətləridir. Nəqliyyat-logistika mərkəzlərinin inkişafının bu modelinin ən böyük çatışmazlığı beynəlxalq logistika mərkəzlərinin inkişafı layihələrinin əlaqələndirilmiş mərkəzləşdirilmiş planlaşdırılmasının olmamasıdır, çünki dövlət onların reallaşdırılmasında yalnız onların tikintisinə icazə verməklə iştirak edir [7, s. 10].

Avstriyada yüklərin çatdırılması üçün logistika zəncirlərinin optimallaşdırılmasında dövlət yardımını nəzərdə tutan nəqliyyat-logistika infrastrukturunun inkişafı üçün xüsusi proqram qəbul edilib. Bunun əsasını multimodal daşımaların planlaşdırılması zamanı iqtisadi məhdudiyyətlərin aradan qaldırılması, logistika zəncirlərinin informasiyalaşdırılması, ucqar rayonlarla nəqliyyat əlaqələrinin yaxşılaşdırılması, nəqliyyat infrastrukturunun səmərəliliyinin yüksəldilməsi təşkil edir. Federal Nəqliyyat Nazirliyinin məlumatına görə, Avstriyada yalnız bir nəqliyyat-logistika şirkəti dövlət payına malikdir ki, bu da Avstriya Dəmir Yolları şirkətidir. Dövlət bu şirkətin inkişafı ilə bağlı bilavasitə strateji qərarlar qəbul edir və onun infrastrukturunun işini əlaqələndirir. Qalan logistika şirkətləri özəldir və buna görə Avstriyada onların fəaliyyətini əlaqələndirən ümumi təşkilat yoxdur. Belçikada logistika mərkəzlərinin işini əlaqələndirən hökumət strukturları yoxdur. Habelə, nəq-

liyyat-logistika infrastrukturunun yaradılması və istismarında investitorlara köməklik göstərən qeyri-hökumət təşkilatları var. Belçikada bütövlükdə 250-dən çox nəqliyyat-logistika sistemləri var və burada 20 mindən çox işçi çalışır [8].

Rusiyada nəqliyyat-logistika fəaliyyətinin bəzi nüanslarına nəzər yetirək. Rusiya nəqliyyat-logistika mərkəzlərinin yaradılması layihələrinə böyük önəm verilir. Maraqlı layihə, Rusiyanın ən böyük şəhərlərində malların və yüklərin saxlanması, daşınması və gömrük rəsmiləşdirilməsi sahəsində müqaviləli logistika xidmətləri göstərmək üçün müasir universal çoxfunksiyalı logistika komplekslərini əhatə edən "Magnat Logistics" şirkətidir. Bu şirkət Rusiyanın ən böyük logistika operatorlarından biridir ki, onun infrastrukturuna ümumi sahəsi təxminən 2 milyon m² olan 45 paylama mərkəzi daxildir [9]. Rusiya Dəmir Yolları ASC multimodal logistika mərkəzlərindən istifadə edərək klaster yanaşmasına əsaslanan beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin fəaliyyətinin təşkili metodologiyasını işləyib hazırlamışdır. İnteqrasiya olunmuş nəqliyyat-logistika sisteminin formalaşdırılması Rusiya iqtisadiyyatının inkişafında və ölkənin beynəlxalq nəqliyyat-logistika xidmətləri bazarlarında rəqabət qabiliyyətinin artırılmasına töhfə vermək baxımından önəmlidir.

İqtisadi artım templərinə görə Asiya ölkələri hazırda dünyada liderlik edir və beynəlxalq təşkilatların proqnozlarına görə, gələcəkdə onların liderliyinin qalması ehtimalı yüksəkdir. Asiya ölkələrindən olan Çinin nəqliyyat-logistika sisteminin inkişaf etdirilməsi zərurəti 1970-ci illərin sonlarında əsas hədəf modeli kimi seçilmişdir. Bu, nəqliyyat-logistika xidmətləri tələb edən xarici ticarətin həcmünün genişlənməsi ilə bağlı idi. Çinin nəqliyyat-logistika sisteminin formalaşmasının müasir mərhələsi 2004-cü ildə başlayıb [10 s.77]. Çinin mühüm uğurları daha çox onun dünya iqtisadiyyatına fəal inteqrasiyası ilə bağlıdır. Müasir dünya səhnəsində Çin əsas iqtisadi inkişaf mərkəzlərindən biridir və burada logistika ən perspektivli sənaye kimi tanınır. Çində logistika və distribüerlik sahəsində innovasiyalar fəal şəkildə istifadə olunmağa başlayıb ki, bu da e-ticarətin sürətlə artmasına səbəb olub. Bir çox aparıcı Çin firmaları istehlakçıların alış-veriş etmə, ödəmə və çatdırma üsullarını dəyişdirərək istehlakçıları cəlb etmək üçün innovativ yolların inkişafına diqqət yetirən yeni biznes modelləri və prosesləri yaradaraq yeni yanaşmalar tətbiq edirlər [11, s.789].

YEKUN

Beləliklə, nəqliyyat-logistika fəaliyyətinin təşkilili üzrə dünya təcrübəsinin təhlili bizə milli iqtisadiyyatın həmin sahəsində inkişaf istiqamətlərinin perspektivləri haqqında fikir bildirməyə imkan verir. Dünyada aparıcı mövqeləri tutan ölkələrin təmsalında nəqliyyat-logistika fəaliyyətinin inkişafı xüsusiyyətlərini təhlil edərək əsas xarakterik cəhətləri qeyd etmək olar:

- nəqliyyat-logistika sənayesinin inkişafının bütün sahələrində dövlətin iştirakı və hərtərəfli dəstəyi;

- nəqliyyat-logistika mərkəzləri üçün yerlərin planlaşdırılması zamanı səmərəliliyin ilkin təhlili, əlverişli xüsusiyyətlərə malik yerlərdə: iri nəqliyyat qovşaqlarında, azad iqtisadi zonalarda və ya aktiv iqtisadi inkişafı olan regionlarda logistika mərkəzlərinin tikintisi;

- rəqəmsal texnologiyaların istifadəsi və texnoloji əməliyyatların avtomatlaşdırılması əsasında logistik proseslərin optimallaşdırılması;

- nəqliyyat-logistika sektorunun ayrı-ayrı iştirakçılarının nəqliyyat proseslərinin optimallaşdırılmasına və logistika şəbəkəsinin sərbəst inkişafına, malların çatdırılma müddətinin azaldılmasına töhfə verən vahid sistemdə birləşdirilməsi və s.

Açar sözlər: *nəqliyyat, logistika, nəqliyyat-logistikanın inkişaf problemləri, nəqliyyat-logistika üzrə beynəlxalq təcrübə, nəqliyyat-logistika sistemi, dövlətin nəqliyyat-logistika siyasəti.*

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

1. Арифджанова, Н.З. Опыт зарубежных стран в управлении транспортно-логистической системой. Экономика и социум, №11(102)-2022, – с.870-875.

2. Литовка, Н.В. Анализ транспортной логистики Европы и Америки / Н.В. Литовка, В.Ю. Муравьев, Л.А. Видовский // Наука, технология, техника: перспективные исследования и разработки : Сборник научных трудов по материалам Междисциплинарного форума speed-up, – Самара, – 17 декабря 2019. – с. 14-21.

3. Крамков, В.А. Зарубежный опыт управления формированием и развитием транспортно-логистической инфраструктуры / В.А. Крамков, Е.В. Беякова // Управление развитием социально-экономических систем: сборник науч-

ных трудов, Ульяновск, 24 мая 2019 года. – Ульяновск: Ульяновский государственный технический университет, – 2019. – с. 11-14.

4. Гламазда, А.В. Мировой опыт и перспективы развития транспортно-логистической системы России / А.В. Гламазда // Modern Science. – 2021. № 6-2, – с. 46-51.

5. Тодуа, В.А., Бельницкий, Д.С. Особенности формирования логистических центров в Германии и Италии // Транспортные системы и технологии. – 2020. – Т. 6. № 4, – с. 61–72.

6. Гламазда, А.В. Мировой опыт и перспективы развития транспортно-логистической системы России / А.В. Гламазда // Modern Science. – 2021. № 6-2, – с. 46-51.

7. Кузьменко, А.В. Опыт и закономерности формирования мировой транспортно-логистической инфраструктуры. Научный обзор. – 2015. № 7 (17), – с. 5 – 18.

8. Вацило, А.А. Развитие транспортно-логистической деятельности в ЕС. – с.83-86. [Elektron resurs] / URL: https://elib.bsu.by/bitstream/123456789/104031/1/vashchilo_2014_EU_and_%20Republic_of_Belarus.pdf.

9. Логистика: [Elektron resurs] / URL: <https://www.magnit.com/ru/about-company/logistics/>.

10. Лысоченко, А.А. Организационные основания формирования транспортно-логистической системы Китая / А.А. Лысоченко, С. Ван // Вестник Института дружбы народов Кавказа (Теория экономики и управления народным хозяйством). Экономические науки. – 2023. № 3(67), – с. 74-79.

11. Цю, Х. Особенности развития международных логистических компаний Китая / Х.Цю // Тенденции экономического развития в XXI веке: Материалы III Международной научной конференции, – Минск, – 01 марта 2021, – с. 786-789.

ДЖАМИЛЯ ГУЛИЕВА

**Диссертант Азербайджанского
Университета Кооперации,
E-mail: calalzadecamila@gmail.com**

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ

В статье изучен международный опыт развития транспорта и логистики в современных сложных глобальных условиях. Для этого были

исследованы механизмы действия и их особенности, связанные с развитием транспортно-логистической системы ряда стран мира. Изучены преимущества прикладных моделей деятельности, связанные с эффективной организацией транспортно-логистической системы, сделаны обобщения по рассматриваемым вопросам. Обосновано стратегическое значение транспортно-логистической системы с точки зрения международных грузоперевозок. Систематизированы преимущества транспортно-логистических моделей, отличающихся эффективной и оптимальной транспортировкой грузов и снижением затрат, и подготовлены соответствующие предложения по их применению.

Ключевые слова: транспорт, логистика, проблемы развития транспортно-логистической отрасли, международный опыт транспортно-логистической системы, транспортно-логистическая система, государственная транспортно-логистическая политика.

JAMILA GULIYEVA

*Dissertant of Azerbaijan Cooperation University,
E-mail: calalzadecamila@gmail.com*

INTERNATIONAL EXPERIENCE OF TRANSPORT AND LOGISTICS DEVELOPMENT

The article investigates the international experience of transport and logistics development in today's complex global conditions. For this purpose the mechanisms of action and their peculiarities related to the development of transport and logistics system of a number of countries in the world have been studied. The advantages of applied models of activity related to the effective organization of transport and logistics system have been studied, generalizations on the issues under consideration have been made. The strategic importance of the transport and logistics system in terms of international freight traffic is substantiated. The advantages of transport-logistic models characterized by efficient and optimal cargo transportation and cost reduction are systematized, and corresponding proposals for their application are prepared.

Key words: *transport, logistics, problems of transport and logistics industry development, international experience of transport and logistics system, transport and logistics system, state transport and logistics policy.*