

ДЕРЖАВНА ПІДТРИМКА СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД

Жарська І.О.

Одеський національний економічний університет
доцент кафедри маркетингу, к.е.н., доцент

В Європі логістичні центри (ЛЦ) вперше з'явилися на початку 1960-х років, а широкого поширення набули у 70–80-ті роки ХХ ст. Оскільки існуюча на той момент інфраструктура не дозволяла повною мірою забезпечувати переробку зростаючих обсягів вантажообігу, а розвиток автомобільних і залізничних шляхів вимагав значних інвестицій з тривалим терміном окупності, то був знайдений альтернативний шлях, а саме, створення транспортно-логістичних центрів, які надавали компаніям широкий спектр логістичних послуг. Розвиток ЛЦ активно підтримувався центральними та регіональними органами влади, оскільки давав можливість вирішувати соціальні і екологічні проблеми за рахунок підтримки національних залізниць і зменшення, таким чином, частки вантажообігу, що припадає на автотранспорт. Крім того, логістичні центри були необхідні підприємствам малого та середнього бізнесу, які не могли самостійно боротися зі швидко зростаючим впливом потужних логістичних операторів, що створювали свої власні логістичні мережі.

Сьогодні розширюється ринок логістичних послуг країн Східної Європи. Причому логістичні центри в Східній Європі більш прибуткові, ніж у Західній, оскільки дозволяють отримувати значні доходи від митних операцій при обслуговуванні вантажопотоку між Європою і Азією. Водночас, у країнах Західної Європи операції з митного оформлення вантажів є мінімальними через відсутність кордонів усередині Європейського Союзу.

Логістичні центри Азії менш розвинені, ніж в Європі та США. Вони створюються, як правило, на території морських портів або поруч із великими промисловими підприємствами чи аеропортами.

Розглянемо особливості формування мережі логістичних центрів в окремих країнах світу та ступінь участі держави у процесі їх створення.

Німеччина

Логістична інфраструктура Німеччини є найбільш розвинутою у світі. ЛЦ знаходяться в центрах залізничних розв'язок та в багатьох портових містах і розраховані, як правило, на паралельне використання автомобільного і залізничного транспорту. Водночас, існують і ЛЦ, призначені для використання окремо автомобільного, залізничного або морського транспорту. Багато ЛЦ розміщуються навіть у невеликих містах.

Доставка товарів здійснюється за допомогою технології нічних перевезень таким чином, щоб забезпечити наявність необхідного вантажу на робочому місці до початку робочого дня.

Логістична галузь займає четверте місце в структурі економіки Німеччини за рівнем обігу (після автомобілебудування, електротехнічної промисловості та загального машинобудування), а за кількістю працівників знаходиться на першому місці.

Для Німеччини характерна активна участь держави у створенні ЛЦ. Органи державної влади ініціюють створення нових об'єктів інфраструктури, організують підготовку земельних ділянок під будівництво, беруть участь у процесі розробки і реалізації проекту. Часто входять до наглядової ради створених ЛЦ.

Основними інструментами державної політики є бюджетне фінансування, дотації федеральних земель і кредитування по окремих інвестиційних проектах. Крім того, органи державної влади сприяють залученню приватних інвестицій. У 1993 р. було створено товариство розвитку та експлуатації логістичних центрів – Deutsche GVZ Gesellschaft mbH, за підтримки якого було побудовано 39 логістичних центрів.

У країні функціонує два типи логістичних центрів: приватної власності та міської комунальної власності. Найбільші ЛЦ знаходяться в морських портах Бремен, Росток і Гамбург, на території якого функціонує близько 600 транспортно-експедиційних компаній, 4 контейнерних і 8 багатоцільових терміналів.

Китай

Державна політика Китаю тривалий час не передбачала регулювання логістичного ринку, і тому він є досить роздробленим. Крім того, для Китаю характерна спеціалізація місцевих операторів на вузькому сегменті логістичних послуг, що також обмежує розвиток загальної логістичної системи країни. На відміну від країн ЄС інвестування в логістичну інфраструктуру здійснюють виключно приватні компанії, а державні органи виконують регулюючу функцію. Зокрема, держава активно залучає іноземні інвестиції в логістичну галузь, і в результаті сьогодні багато трансконтинентальних корпорацій співпрацюють з великими логістичними підприємствами Китаю. Формуються так звані «WFOE» – Wholly Foreign-Owned Enterprises – підприємства, які повністю знаходяться в іноземній власності. ЛЦ сконцентровані на сході Китаю, де сформовано чотири великих логістичних райони.

Нідерланди

Державними органами, які здійснюють управління логістичної галуззю, є Міністерство транспорту та водного господарства, Нідерландська асоціація транспорту і логістики «TLN», інститут перспективної логістики «DINALOG». Зокрема, Міністерство транспорту та водного господарства фінансує реалізацію великих національних інфраструктурних проєктів. Також створено Національну міжнародну раду з розподілу, яка представляє інтереси логістичних компаній в уряді і парламенті та працює за принципом галузевої спілки або асоціації.

На ринку представлено більше 12 тис. компаній, багато з яких мають розгалужену мережу в різних регіонах світу. Широко поширені так звані розподільчі парки (Distriparks), які виконують функції транспортних вузлів. Процес обробки вантажів механізований і автоматизований з мінімальною участю персоналу.

Одним з найбільш швидко зростаючих напрямків є логістика заморожених і охолоджених продуктів, зокрема площа зберігання цих продуктів на душу населення в Нідерландах є найбільшою у світі. Основними

ЛЦ є порти Роттердам, Амстердам і Венло. Причому порт Венло (площа становить близько 500 га) був побудований зі значною участю держави. Відповідно, державна влада виконує функції керуючої компанії.

Велика Британія

Управління логістичною галуззю здійснює Департамент транспорту. Однак більшість проектів ЛЦ є приватними і були створені компанією British Rails (Британські залізниці), а після її приватизації – дочірньою компанією Railfreight Distribution.

Сьогодні для створення ЛЦ приватні компанії проводять переговори з керівництвом графств, за результатами яких визначається місце розміщення майбутнього центру та умови його функціонування. Держава бере участь у фінансуванні ЛЦ у формі надання грантів. Переважно використовується дві основні схеми: гранти на об'єкти вантажної інфраструктури, які компенсують витрати на будівництво об'єктів з обробки залізничних вантажів, та гранти за доступ до залізничної колії.

ЛЦ представлені переважно у форматі невеликих логістичних парків із середньою площею 93 га (від 25 до 264 га) або розподільчих центрів, що забезпечують інтермодальний зв'язок. Єдиний великий ЛЦ у країні знаходиться у м. Давентрі та має велику керуючу компанію.

Італія

У 1986 р. було розроблено генеральний план розвитку транспорту, у якому сформовано дворівневу мережу об'єктів інфраструктури: макрорівень (пункти для розміщення міжнародного транспорту) та мікрорівень (пункти для розміщення національного транспорту). Основні ЛЦ були побудовані у 90-ті роки ХХ ст. Інвесторами були держава, залізниця і транспортна компанія «Сemat». Фінансування переважно відбувалося на принципах державно-приватного партнерства, причому держава виступала не тільки інвестором, але й ініціатором багатьох проектів. ЛЦ побудовані поруч з розв'язками важливих національних і міжнародних автомагістралей, судноплавних ліній і аеропортів, а також експортоорієнтованих підприємств.

Франція

Управління логістичною галуззю здійснює Міністерство екології, енергетики, довгострокового розвитку і облаштування території. Відсутня державна програма створення ЛЦ, тому їх ініціаторами є регіональні органи влади і приватні компанії. Основні проекти ЛЦ реалізовані на основі принципу партнерства держави і регіонів.

Греція

Більшість логістичних центрів створено з ініціативи Грецької асоціації транспортних палат. Інвестиції здійснюються з фондів ЄС і державного бюджету Греції. Європейським Союзом також було проведено фундаментальне дослідження і визначено 10 макрорайонів для будівництва логістичних центрів.

Список використаних джерел:

1. Боняр С. М. Міжнародний досвід створення мультимодальних транспортно-логістичних центрів / С. М. Боняр, Я. Р. Корнійко // Економіка та держава. - 2012. - № 3. - С. 32–35.

2. Жарська І. О. Міжнародний досвід державної підтримки створення транспортно-логістичних центрів / І. О. Жарська // Бізнес Інформ. – 2017. – №2. – С. 37–44.

3. Ковалев М. М. Логистический потенциал Республики Беларусь / М.М. Ковалёв, Я. С. Пашкевич, Р. Ю. Предко // Взаимодействие государства, науки: взгляд с трех сторон на экономическое развитие: в 2 т. Минск: Изд. Центр БГУ, 2012. - Т. 2. - С. 102–164.

4. Шкабарина А. О. Зарубежный опыт формирования логистических центров [Электронный ресурс] / Управление в социальных и экономических системах: матер. XX междунар. науч.-практич. конф. (20 мая 2011 г., Минск).

Режим доступу: <http://elibrary.miu.by/conferences!/item.uses/issue.xx/article.23.html>