

С. М. Боняф,
 д. е. н., доцент, професор кафедри перевезень і маркетингу
 Я. Р. Корнійко,
 аспірант кафедри перевезень і маркетингу,
 Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД СТВОРЕННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ

У статті проаналізовано досвід країн Європи та Азії щодо створення транспортно-логістичних центрів. Проаналізовано діяльність головних центрів логістики та логістичної асоціації "Європлатформа".

In the article experience of countries of Europe and Asia is analysed on creation transport logistic centers. Activity of main centers of logistic and logistic association is analysed "Europlatform".

Ключові слова: мультимодальні транспортно-логістичні центри, "Європлатформа", вантажне село, логістичні асоціації, порти.

Key words: mul'timodal'ni transport logistic centers, "Europlatform", freight village, logistic associations, ports.

ВСТУП

Економічний розвиток країни і її інтеграція в світову економіку напряму пов'язані з розвитком транспортної інфраструктури. На сьогоднішній день, з урахування постійного росту світового товарообігу, пріоритетним напрямом розвитку транспортної політики країни стало ефективне використання вже існуючих транспортних комунікацій за умови вигідного географічного розташування. Щоб забезпечити безперерйну роботу глобальних транспортних артерій, країні необхідне створення мультимодальних транспортно-логістичних центрів (МТАЦ) і, в першу чергу, там, де пересікаються основні транспортні вузли (річкові і морські порти, з/д транспорт та автомагістралі). Створення мультимодальних транспортно-логістичних центрів вплине на розвиток прилеглих територій, даючи їм особливі імпульси для інвестиційної привабливості. Відповідно, території набудуть підвищеної привабливості для багатьох видів підприємницької діяльності, збільшиться товарообіг, податкові платежі до місцевих бюджетів за рахунок розвитку внутрішньої інфраструктури логістичного центру, відбудеться поштовх для успішнішого розвитку логістичних операцій в прилеглих регіонах, збільшиться зайнятість населен-

ня доколишніх районів і міст, що з часом приведе Україну до значного підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародних ринках перевезень.

Для України створення мультимодальних транспортно-логістичних центрів є новим напрямом розвитку в логістиці, тому необхідно звернутися до світової практики створення аналогічних центрів з метою залучення кращого досвіду їх функціонування в економіку України.

ПОСТАНОВКА ЗАДАЧІ

Метою статті є аналіз створення та функціонування світових логістичних центрів та їх адаптація до умов української економіки.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Зовсім до недавнього часу в Україні більшість транспортних підприємств виконували лише операції з перевезення вантажу чи пасажирів, не включаючи в свою діяльність спектр інших послуг. Це було викликано відсутністю досвіду ринкових стосунків та конкуренції. Нові економічні умови формування ринку транспортних послуг, створення і посилення конкуренції між транспортними підприємствами України на міжнародному ринку перевезень вантажів передбачають активне вивчення досвіду функціонування транспорту країн з ринковою економікою для самовдосконалення і задоволення всіх потреб клієнтів.

На сьогоднішній день, при існуючій міжнародній конкуренції, дуже складно знайти країну, яка б не брала участь в глобальних процесах, що генеруються в єдиному світовому просторі. Так, останні тенденції розвитку світової економіки вказують на те, що ці процеси відбуваються з найбільшою швидкістю саме в транспортному секторі економіки [5].

Зарубіжний досвід свідчить, що найбільша економічна ефективність забезпечується за рахунок комплексного логістичного обслуговування, при якому транспортно-логістичні центри одночасно надають різноманітні логістичні послуги. За інших рівних умов логістичні компанії, незалежно від видів та комплексності послуг, що надаються ними, прагнуть до скорочення витрат, пов'язаних з їх діяльністю. Це, в свою чергу, дозволяє їм знижувати ціни на послуги і сприяє підвищенню їх конкурентоспроможності на ринку транспортно-логістичної діяльності [2].

В умовах глобалізації світової економіки та ринкової конкуренції одним з вищих пріоритетів у розвитку транс-

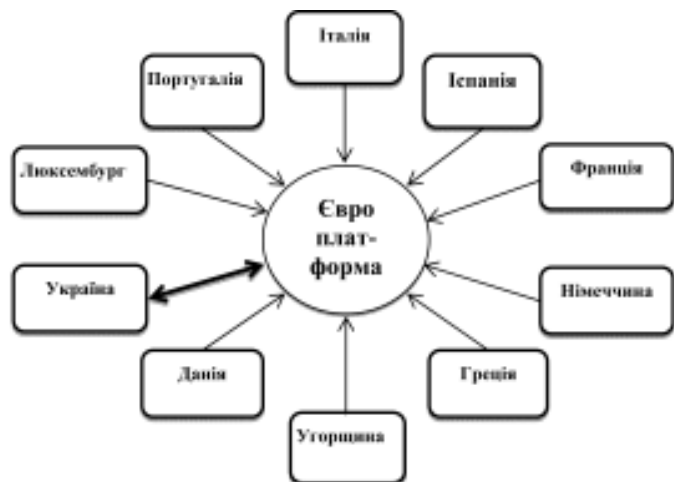


Рис. 1. Члени Європлатформи

портної промисловості країни є створення мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів (МТАЦ) нового покоління.

На практиці найбільш яскравим прикладом для розгляду стану світової транспортно-логістичної галузі можна звернутися до країн Європи (наприклад, Італія, Франція, Нідерланди, Іспанія, Бельгія, Болгарія, Румунія, Німеччина та інші) та Азії (Китай, Японія, Корея, Тайвань та інші) як до регіонів найбільш інтенсивного обміну товарно-сировинними потоками.

Європа. Саме в Європі перші проекти в транспортно-логістичній сфері були пов'язані з розвитком інфраструктури морських портів за рахунок створення на їх території транспортно-логістичних центрів.

Як показують результати дослідження, проведеного ООН, розвиток логістичних центрів у провідних країнах Європи сприяють додатковому економічному зростанню. Розширення можливостей мультимодальних логістичних центрів створюють передумови для зростання випуску регіональної продукції, де розташовується ця транспортна інфраструктура [5].

До створення великих логістичних центрів у Європі приступили не так давно — приблизно в 80-х роках ХХ століття. Одним з перших логістичних центрів був розташований у Баварії (місто Інгольштадт). Однак необхідно було декілька десятиліть років, щоб одиничний приклад створення транспортно-логістичного центру (ТЛЦ) довів ефективність свого існування. Про це свідчить \$800 млрд обіг європейського ринку транспортно-логістичних послуг, в той час коли обсяг контрактної логістики в Європі оцінюється лише в \$130 млрд щороку. Так, наприклад, діяльність ТЛЦ приносить економіці Голландії 40% доходів від транспортного комплексу, Франції 31%, Німеччині — 25%.

В світовій практиці генерацією логістичних ідей, методологією проектування логістичних систем, визначенням ефективності логістичного обслуговування клієнтів, розробкою концепцій та функцій логістики, займаються міжнародні логістичні асоціації. Асоціації об'єднують у собі промислові, транспортні, торгові та наукові організації, фінансові установи, а також просто підприємців та бізнесменів. Однією з таких асоціацій є "Європлатформа". Вона була заснована в 1991 році та об'єднала в собі різноманітні національні транспортні асоціації в єдині вантажні села [3]. Членами даної організації є представники 10 країн (рис. 1). З перерахованих країн, лише Україна приєдналась до Європлатформи з недавніх часів (з 1996 року).

Європлатформа була створена з наступною метою:

- 1) донести до відома всієї Європи про ефективність створення подібних асоціацій, таких як "Європлатформа";
- 2) розвивати стосунки між подібними асоціаціями;
- 3) надавати на найвищому рівні різноманітні транспортно-логістичні послуги;
- 4) показати на своєму прикладі, що існування мультимодальних транспортно-логістичних інфраструктур є більш ефективним, ніж декілька невеличких центрів з використанням різних видів транспорту.

Транспортно-логістичні центри/вантажні села, відповідно до визначення асоціації "Європлатформа", — це певні інфраструктури, котрі обладнані всіма суспільними засобами, щоб надавати комплекс послуг, пов'язаних зі всіма транспортними діями. Вантажне село — певна область країни, в межах якої різними операторами ринку надається весь спектр послуг, що мають відношення до транспортно-логістичного розповсюдження товарів як для співвітчизників, так і для міжнародного транзиту.

Основна мета діяльності "Європлатформи" полягає у впровадженні концепції створення транспортно-логістичних центрів на європейському рівні по всьому світу, а також в розвитку взаємовідносин у транспортно-логістичній сфері між різними регіонами та країнами [3].



Рис. 2. Роль держави в створенні вантажного села (транспортно-логістичного центру)



Рис. 3. Схема підтримки вантажних сіл державою

Участь держави або ж органів місцевої влади в створенні транспортно-логістичного центру відіграє досить невелику роль, а саме — контролювати і створювати умови для планування території майбутнього логістичного центру, націоналізація та забезпечення розвитку необхідної інфраструктури, адже вантажне село займає значну територію країни. Участь держави в створенні вантажного села, зображено на рис. 2.

Взагалі, в основі "Європлатформи", лежить державно-приватна співпраця. Підтримка держави в створенні вантажних сіл полягає в наданні певних привілеїв їх членам шляхом надання різноманітних пільг. Саме такий підхід надає можливість залучити іноземні інвестиції та досягнути консенсусу з державою щодо створення мультимодальних транспортно-логістичних центрів (рис. 3).

Одними з провідних країн-членів "Європлатформи" зі створення та впровадження транспортно-логістичної діяльності на основі ТЛЦ є: Італія, Німеччина та Франція, тому

Основна характеристика роботи Вантажного Села Італії:	
Обсяг перевезень вантажів залізничними лініями	- 2 432 000 тон
Обсяг оброблення вантажів	- 5 002 000 тон
Інтермодальні вантажні перевезення	- 3 500 000 тон
Кількість завантажених та розвантажених контейнерів	- 143 000
Залізничні термінали для контейнерів	- 147 000 км ² - 5 лінії
Залізничний термінал для комбінованого перевезення	- 130 000 км ² - 10 ліній
Обсяг перевезень автомобільними дорогами	- 2 570 000 тон

Рис. 4. Головні показники роботи вантажного села Італії (розробка автора)

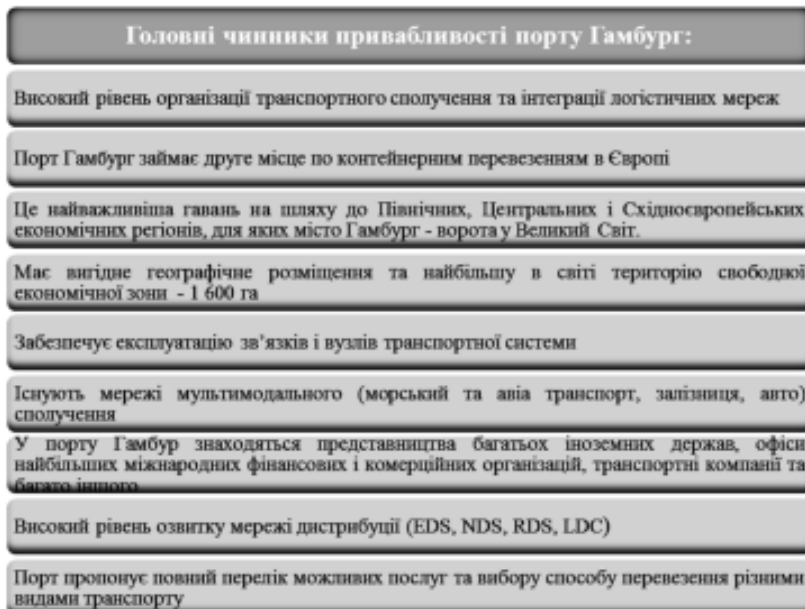


Рис. 5. Головні чинники привабливості порту Гамбург (розробка автора)

Таблиця 1. Контейнерні перевезення порту Гамбург 2011 року

Країна	Обсяг перевезень TEU в 2011 році
Китай	1400000
Росія	276000
США	109000
Африка	117000
Норвегія, Швеція, Данія	443000
Естонія, Литва, Латвія	505000

далі в статті буде розглянуто саме їх досвід.

Італія. На сьогоднішній день в Італії створений один із найбільших транспортно-логістичних центрів Європейського Союзу — Bologna Freight Village (вантажне село Болоньї, або BFV), який розпочав своє існування з 1972 року. Даний центр обслуговує приблизно 35% національного вантажопотоку та 16% міжнародного.

Bologna Freight Village є одним із провідних і найголовніших транспортно-логістичних центрів світу.

Його акціонерний капітал складає 13 743 928 євро. Вантажне село Болоньї було першим в Європі, де заснували мультимодальний транспортно-логістичний центр, тобто

Обсяг контейнерних перевезень в порту Гамбург

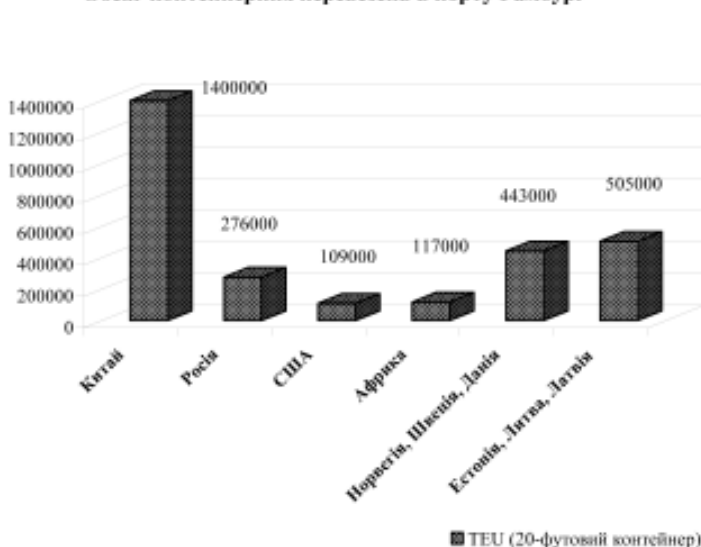


Рис. 6. Обсяг контейнерних перевезень в 2011 році

почали використовувати різні види транспорту для здійснення перевезень та надання супутніх послуг [4].

Через його серце проходить п'ять головних залізничних ліній і чотири шосе, а в найближче майбутнє село планують збільшити та оптимізувати за рахунок створення додаткових залізничних ліній для розвитку транзиту. Стратегія розвитку спрямована не лише на підтримку місцевої промисловості, а й на розширення кількості запропонованих послуг логістики.

У межах BFV працює 100 вітчизняних і міжнародних логістичних компаній, а також різноманітні транспортно-експедиційні компанії, митниця, склади, станція обслуговування, поштове відділення, декілька ресторанів і закусочних. BFV — це високотехнологічна і функціональна структура, яка включає розвиток архітектурних та урбаністичних проектів на своїй території, для забезпечення придатності для життя і гармонії з оточуючим світом. Також вантажне село Болоньї бере участь у ряді Європейських проектів, які займаються проблемами поліпшення транспортних послуг та екологічним захистом.

На рис. 6 наведена основні показники роботи вантажного села Італії за 2010 рік.

Німеччина. Саме ця країна має найбільшу частку на ринку транспортно-логістичних послуг (більше ніж 3 млн м²). На даний момент в Німеччині функціонує, відповідно до генерального плану їх створення до 2010 року, 33 транспортно-логістичних центри. Логістична індустрія цієї країни є однією з найбільших галузей економіки. За обігом (150 млрд євро) вона займає четверте місце (після автомобілебудування, електротехнічної промисловості і загального машинобудування), а за числом задіяного в ній персоналу знаходиться на першому місці (2,6 млн чол.) Таким чином, із загального числа всіх найнятих робітників країни (36,6 млн чол.) в транспортно-логістичній сфері зайняті близько 7,1% [2]. Яскравим прикладом створення сучасних мультимодальних комплексів, які виконують функції логістичних транспортно-розподільчих центрів, є найбільші вантажні термінали, що функціонують в залізнично-автомобільному транспортному вузлі, в місті Бремен поблизу порту (який введений в експлуатацію в 1985 році), а також в морських портах Гамбург і Росток. Про масштаби термінального комплексу в морському порту Гамбург свідчить розміщення на його території близько 600 транспортно-експедиційних компаній, котрі забезпечують супровід та доставку вантажу [1].

На сьогоднішній день порт займає 10 % території Гамбургу (тобто 7234 га), довжина причалів — 37,5 км, дороги у межах порту — 132 км, залізниця — 300 км, шлюзи — 6 шт., 36 термінальних комплексів, 200 морських суден, кількість працюючих — 162 991 працівників. Порт Гамбург має ряд головних чинників привабливості, що зображено на рис. 5.

Порт Гамбурга пропонує своїм клієнтам 4 контейнерних і 8 багатоцільових терміналів. На провідних контейнерних терміналах можуть оброблятися контейнерні судна нового покоління, у вантажні приміщення і на палуби яких спокійно укладаються ряди заввишки по 18 контейнерів. Продуктивність вантажних робіт на контейнерних терміналах складає 2,500 і більше TEU в день. Також порт Гамбург славиться масштабністю контейнерних перевезень, основними напрямками яких є: Індія, Пакистан, Африка, Азія, Америка, Європа та інші.

У 2011 році порт Гамбург став лідером європейського ринку саме за обсягом обробки контейнерів на своїй території (рис. 6).

Нідерланди. Розміщення даної країни в центрі північної Європи дає можливість Нідерландам брати активну участь у транспортно-логістичній діяльності світу. Одним із яскравих прикладів її успіху є порт Роттердам, який є найбільшим вантажно-логістичним комплексом світу.

Унікальність місцезнаходження порту полягає в тому, що він знаходиться на перетині річок, які протікають територіями різних країн та прекрасно підходять для транспортування вантажів у центральну та західну частину Європи, а ландшафтна місцевість зробила можли-

вим рух автомобільного та залізничного транспорту.

Річна продуктивність порту: в 2010 році через нього було перевезено 370 млн тон вантажу, а в 2011 році — 430 млн тонн. Більше ніж 100 тисяч річкових суден щорічно завантажуються і розвантажуються на території цього порту. Територія порту займає 10 500 га країни і складає 40 кілометрів довжиною [7].

Порт має транспортні зв'язки з іншими портами в різних країнах Європи і на різних континентах (більше 500 млн споживачів, більше 1000 портів).

Стосовно контейнерних перевезень, у Роттердамі індивідуальний підхід. У порту проводиться все, щоб спростити процедури і оптимізувати операції (тобто надання складських послуг, забезпечення обробки вантажів або митного контролю). На це направлені всі зусилля як державних установ, так і спеціалізованих приватних компаній.

Роттердам — головний порт європейського ринку контейнерних перевезень. В середньому контейнерний обсяг порту складає більше ніж 10 млн TEU. Даний порт, досягнув ряд лідируючих факторів роботи на ринку контейнерних перевезень, що зображено на рис. 7.

Уряд Нідерландів, орієнтуючись на порт Роттердам, розглядає створення ТАЦ як центрів економічної активності країни, в яких обробка і транспортування великих обсягів вантажопотоків дає роботу і дохід більшості мешканцям країни. Щороку морські порти Нідерландів забезпечують надходження близько 20 млрд євро до національного бюджету країни.

Азія. В Азії, як і в Європі, основні логістичні центри формуються або прямо на території порту, або в довколишніх районах.

У минулому в Азії існували окремо порти та логістичні центри або ж створювалися логістичні центри у вигляді складів. На теперішній час спостерігається створення логістичних центрів та надання на їх території різноманітних транспортно-експедиційних послуг. Тобто в центрі основних змін стоїть створення мультимодальних транспортно-логістичних центрів з ширшими функціональними завданнями, основний розвиток яких не зводиться до діяльності складських і транспортно-експедиційних компаній, в них включаються всі сегменти транспортно-логістичної діяльності.

Сьогодні всі найбільші регіональні порти Азії (Бангкок (Таїланд), Шанхай і Тянджін (КНР), Пусан (Корея), Сінгапур) зберігають свої найкращі конкурентні переваги саме за рахунок такого напряму розвитку.

У цих портах особлива увага приділяється розширенню спектра логістичних послуг на території порту, що забезпечує підвищення прибутковості і вихід на нові рівні розвитку. Більш того, для Сінгапуру, що є провідним регіональним і міжнародним мультимодально-логістичним центром Південно-східної Азії, логістична індустрія грає стратегічно визначальну роль серед галузей економіки [8].

Нижче наведена таблиця, де представлені основні функції логістичних центрів Азії (табл. 2 складена на основі даних офіційних сайтів портів).

ВИСНОВКИ

Проаналізувавши досвід функціонування ТАЦ різних країн світу, можна зробити висновок про їх ефективність і перспективність для інвестування та розвитку як на регіональному, національному, так і на міжнародному рівнях.

Світові тенденції глобалізації економічних відносин дають змогу прогнозувати подальший розвиток взаємодії на рівні країн та континентів, яку забезпечують МТАЦ. Основна глобальна взаємодія між країнами Азії та Європи відбу-

Основні лідируючі фактори Роттердама на ринку контейнерних перевезень Європи.

Працює 24 години 7 днів в тиждень

Велика швидкість обслуговування контейнерів (до 150 контейнерів за 1 годину) за рахунок впровадження новітніх технологій в вантажо-розвантажувальний процес

Високий рівень безпеки мореплавства

Висока транспортна доступність до самих габаритних контейнерів

Високий рівень європейського контейнерного транспортно-логістичного центру

Наявність спеціалізованих контейнерних портів терміналів

Порт не має обмежень по осадці і може приймати сучасні судна з найбільшою осадкою

Багато океанських ліній обирають Роттердам, використовуючи його як мультимодальний транспортно-логістичний центр для подальших відправок

Рис. 7. Головні чинники привабливості порту Роттердам (розробка автора)

Таблиця 2. Основні функції портів Азії

Основні функції	Сінгапур	Китай	Гонконг	Тайвань	Японія	Корея
1. Складування	X	X	X	X	X	X
2. Зборка	X	X	X	X	X	
3. Класифікація вантажу	X				X	
4. Об'єднання вантажу	X	X				
5. Виробництво	X	X	X	X		
6. Маркування та упаковка	X	X	X	X	X	
7. Виробництво	X	X	X	X	X	
8. Розвантажувальні операції	X	X	X		X	X

вається водним шляхом, тому порти розглядаються як основна з'єднуюча ланка різних видів транспорту в ланцюгів міжнародних перевезень.

Таким чином, аналіз досвіду розвинених країн довів ефективність створення подібних логістичних центрів в Україні, незважаючи на те, що це займе багато часу.

Подальші дослідження будуть направлені на розробку чіткої класифікації транспортно-логістичних центрів України та аналіз відомостей між ними.

Література:

1. Прокофьева Т.А., Лопаткин О.М. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект. — М.: РКонсульт, 2003.
2. ЗАО "Центральный институт типового проектирования и градостроительства им. Я.В. Косицкого" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.citp.ru/?page=count680>
3. Журнал "Новая экономика". — 2010. — №1(55). Апрель — Ст. 80.
4. FREIGHT VILLAGE 2000, NTU NORDIC TRANSPORT DEVELOPMENT, EC DG TREN, 2000.
5. Електронний ресурс. — Режим доступу: <http://www.cps.uz/rus/>
6. Офіційний сайт "EUROPLATFORMS" [Електронний ресурс]: www.europlatforms.eu
7. Офіційний сайт "PORT OF ROTTERDAM" [Електронний ресурс]: <http://www.portofrotterdam.com/en/Port/port-maps/Pages/home.aspx>
8. Офіційний сайт "SINGAPORE" [Електронний ресурс]: <http://www.mpa.gov.sg/>

Стаття надійшла до редакції 10.02.2012 р.