



УДК 658.7

О. В. Нелінович,

*старший науковий співробітник відділу наукових досліджень
з організаційних питань митної справи
Державний науково-дослідний інститут митної справи*

С. А. Попель,

*молодший науковий співробітник відділу наукових досліджень
з організаційних питань митної справи
Державний науково-дослідний інститут митної справи*

К. Д. Мотюк,

*молодший науковий співробітник відділу наукових досліджень
з організаційних питань митної справи
Державний науково-дослідний інститут митної справи*

СУЧАСНІ СВІТОВІ ТЕНДЕНЦІЇ СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ

Постановка проблеми. За умов стрімкого розгортання процесів глобалізації, збільшення обсягів міжнародної торгівлі, росту кількості транснаціональних корпорацій, все більшої значущості набуває необхідність створення і функціонування ефективних транспортно-логістичних систем, які б допомагали суб'єктам господарювання оптимізувати процес доставки товарів у будь-яку точку світу. Одним із шляхів досягнення такого результату є створення та успішне функціонування транспортно-логістичних центрів (далі - ТЛЦ).

Для України питання розвитку ТЛЦ є особливо актуальним, оскільки, вона має досить сприятливе географічне розташування (на перехресті міжнародних транспортних шляхів), що вимагає відповідності загальним європейським тенденціям розвитку на ринку транспортно-логістичних послуг, оскільки в умовах недостатньої розвиненості транспортної і логістичної інфраструктури продуктивність і ефективність транспортного комплексу країни знижується. Зауважимо, що ефект від реалізації транспортно-логістичного потенціалу країни полягає в: зниженні долі сукупних народногосподарських витрат на

просування вантажів і товарів в структурі ВВП; зниженні рівня інфляції за рахунок зниження логістичних витрат; підвищенні інвестиційної привабливості проектів по розміщенню виробництв; якісному підвищенні ефективності функціонування споживчих ринків, зростанні доступності товарів за рахунок зниження споживчих цін, підвищенні якості і рівня життя населення; збільшенні конкурентоспроможності економіки. Усе це обумовлює високу актуальність вирішення завдань, направлених на розвиток транспортно-логістичного бізнесу в Україні та необхідність вивчення закордонного досвіду створення і розвитку ТЛЦ.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивчення міжнародного досвіду у сфері функціонування і розвитку ТЛЦ набуває все більшого поширення. Серед чисельних наукових досліджень слід відзначити праці таких вітчизняних і зарубіжних науковців, як: Сергеев В. И., Калмикова А. Н., Шкабаріна А. О., Микитенко П. Г., Мороз О. Д., Ларіна Р. Р., Леонтєва Р. Г., Кравчук С. С., Пасічник А. М. Однак питання імплементації зарубіжного досвіду формування і розвитку ТЛЦ в Україні присвячено недостатньо уваги, що і об'єктивно



вує необхідність проведення подальших досліджень.

Метою написання статті є аналіз і узагальнення міжнародного досвіду створення та функціонування ТЛЦ і визначення перспектив їх розвитку в Україні.

Результати досліджень. Згідно визначення Європейської транспортної комісії, логістичний центр – це територіальне об'єднання незалежних компаній і органів, які займаються вантажними перевезеннями (наприклад, транспортних посередників, вантажовідправників, операторів перевезень, митних органів) і супутніми послугами (зберігання, технічне обслуговування і ремонт), яке включає принаймні один термінал (місце, обладнане для перевалки і зберігання контейнерів, з'ємних кузовів і напівпричепів, які придатні для інтермодального перевезення) [1].

В європейських країнах (Франції, Італії та Іспанії) розвиток ТЛЦ припадає на 60-70-ті роки минулого століття, однак його інтенсивна фаза розпочалася дещо пізніше, коли в Німеччині на початку 80-х років було створено логістичний центр в Інгольштадті. Стрімкий розвиток ТЛЦ був спричинений початком системної взаємодії морських портів і залізниць. З 1992 року в Німеччині розпочалося створення національної системи ТЛЦ на базі 44 інтермодальних терміналів. Станом на кінець 2008 року в структуру національної системи ТЛЦ Німеччини входив 31 логістичний центр GVZ (Gueter Verkehrs Zentren), в яких працювало 1300 логістичних компаній (зайнято більш як 45 тис. працівників) [2].

На сьогоднішній день ТЛЦ відіграють досить важливу роль в економічному житті європейських країн. Так, в Голландії діяльність транзитних логістичних центрів приносить 40% доходу транспортного комплексу, у Франції - 31%, в Німеччині – 25%. В країнах Центральної і Східної Європи їх питома вага в середньому складає 30% [3]. Частка зайнятих в компаніях, які забезпечують обробку, зберігання вантажу та інші допоміжні послуги транспортних агентств, складає майже чверть (24,2%) від зайнятих

в транспортній галузі. Серед країн, які лідирують за цим показником слід виділити Німеччину (частка працівників, які зайняті в сфері допоміжних транспортних послуг складає близько 50%), Італію, Іспанію, Францію, Великобританію, Нідерланди.

В Європі ТЛЦ існують у різних формах, які відрізняються між собою не лише назвою, але і цілями створення та особливостями функціонування, наприклад: центр вантажообігу (Gueter Verkehrs Zentren), селище вантажоперевезень (Freight village), інтермодальний хаб (Росія), мультимодальна платформа (plates-formes multimodales), логістична платформа, логістичний вузол, інтермодальний термінал, інтерпорто (Interporto), логістичні площі (Plaza Logistica), транспортний центр (Transportcenter).

Форма, в якій створюється ТЛЦ також багато в чому залежить від країни, в якій він створюється. Адже кожна країна має свою специфіку ведення бізнесу у сфері транспортної логістики, тому більш детально проаналізуємо зарубіжний досвід створення і функціонування ТЛЦ за допомогою табл. 1.

Аналіз міжнародного досвіду створення і функціонування ТЛЦ, підтверджує той факт, що логістичні центри найбільш доцільно створювати у зонах доступу до різних видів транспорту, у районах найбільш вигідних для збуту товарів або користувачів логістичних послуг, у центрах промислового виробництва.

Варто зауважити, що у зв'язку із стрімким розвитком світового транспортно-логістичного сервісу з'явився новий вид підприємництва - "providers" чи "logistic providers", для якого характерна централізація логістичних функцій: експедитор-оператор перевезення вантажів перетворився в оператора загального розподілу чи експедитора-інтегратора, набула поширення технологія доставки "one-stop shopping", за якою експедитор приймає на себе роздрібну реалізацію і доставку товару [7]. У зв'язку з цим, залежно від послуг і операцій, які здійснюються транспортно-логістичними



Таблиця 1

Особливості створення і функціонування ТЛЦ окремих країн

Країна	Найбільші ТЛЦ	Загальна характеристика
Німеччина (Gueter Verkehrs Zentren)	Schneker	ТЛЦ створюються в Німеччині за принципом – ближче до зон розташування основних споживачів або користувачів логістичних послуг. За формою власності розрізняють логістичні центри приватної та міської комунальної власності. Усі центри мають в наявності власні автозаправки, автомийки, санітарний та харчовий сервіс. Важливу роль у діяльності ТЛЦ відіграє держава [4, С. 38-39].
Італія (Interporto)	Bologna Freight Village	ТЛЦ створюються здебільшого у зоні промислового виробництва або на перехресті великих автомобільних і залізничних шляхів в передмістях великих міст. Транспортно-логістичні центри в Італії зазвичай створюються у вигляді системи взаємодії всіх регіональних мультимодальних транспортних вузлів, представлених транспортними структурами, в результаті взаємодії яких функціонує єдиний взаємопов'язаний і взаємодоповнюючий регіональний транспортний комплекс, який сприяє зростанню як вантажопотоків, так і пасажиропотоків.
Нідерланди	TPG/ TNT, KLG Europe BV, Kusters Bedrijven	Логістичні центри Нідерландів є високо розвинутою сферою діяльності і вважаються найкращими в Європі. В країні нараховується більш як 12200 логістичних підприємств. В основному ТЛЦ створюються в морських портах і залізничних терміналах. Більшість ТЛЦ надають весь спектр логістичних послуг: перевезення, в тому числі мультимодальні, зберігання, комплектування, перепакування, митне оформлення вантажів. Всі процеси обробки вантажів механізовано і автоматизовано із мінімальною участю персоналу [5].
США	DHL Danzas Air & Ocean North America, UPS Supply Chain Solutions	Система логістичних центрів США представляє собою мережу багатофункціональних термінальних комплексів, які розміщені в ключових вузлах транспортної системи. Її основними елементами виступають великі повітряні та морські порти, магістральні й місцеві шляхи автомобільного, залізничного і річкового сполучення, вантажопереробні термінали, трубопроводи, прикордонні та митні органи, навігаційна система та ін [6]. Однією із особливостей діяльності логістичних центрів в США є наявність спеціалізованих ТЛЦ, які призначені для обслуговування лише певних галузей промисловості.
Японія	East Japan Railway Company, Japan Airlines	ТЛЦ в Японії створюються в районах розміщення великих промислових об'єктів, транспортних коридорів, аеропортів і морських портів. Розташування вздовж міжнародних транспортних коридорів дозволяє збільшити об'єми сумарних вантажних перевезень, а також підвищити ефективність вантажних авіаперевезень [6].

операторами їх прийнято класифікувати на 5 типів, а саме:

- 1PL (First Party Logistics) – всі операції виконує сам власник вантажу (автономна логістика);
- 2PL (Second Party Logistics) – надання традиційних послуг з транспортування і управління складськими приміщеннями;
- 3PL (Third Party Logistics) – розширення традиційних послуг нестандартними

(складування, перевантаження, обробка вантажів, додаткові послуги із значною доданою вартістю) і використання субпідрядників;

- 4PL (Fourth Party Logistics) – інтеграція всіх підприємств задіяних в ланцюзі постачання;

- 5PL (Fifth Party Logistics) – управління всіма компонентами, які складають єдиний ланцюг постачання вантажів, за допомогою електронних засобів інформації.



Стосовно України можна відмітити, що зараз активно розвиваються 3PL і 4PL – оператори, які все більшу увагу приділяють передачі на аутсорсинг логістичних функцій торговельних і промислових підприємств з вхідного, вихідного, а у певних випадках і з внутрішньовиробничого транспортування, складського зберігання й управління запасами [8].

На основі вищенаведеної класифікації ТЛЦ можна визначити загальну структуру, яка є характерною для сучасних транспортно-логістичних центрів (рис. 1).

Наявність або відсутність окремих елементів, представлених на рис. 1, залежить від величини ТЛЦ, його місцезнаходження і цілей функціонування.

Що стосується України, то розвиток і оптимізація транспортно-логістичної діяльності є перспективним напрямком забезпечення стабільного розвитку держави та ефективним інструментом залучення інвестицій, що має важливе стратегічне значення для економіки країни, оскільки вже сьогодні обсяги транспортних послуг є досить значними і з кожним роком зростають (табл. 2, рис.2).

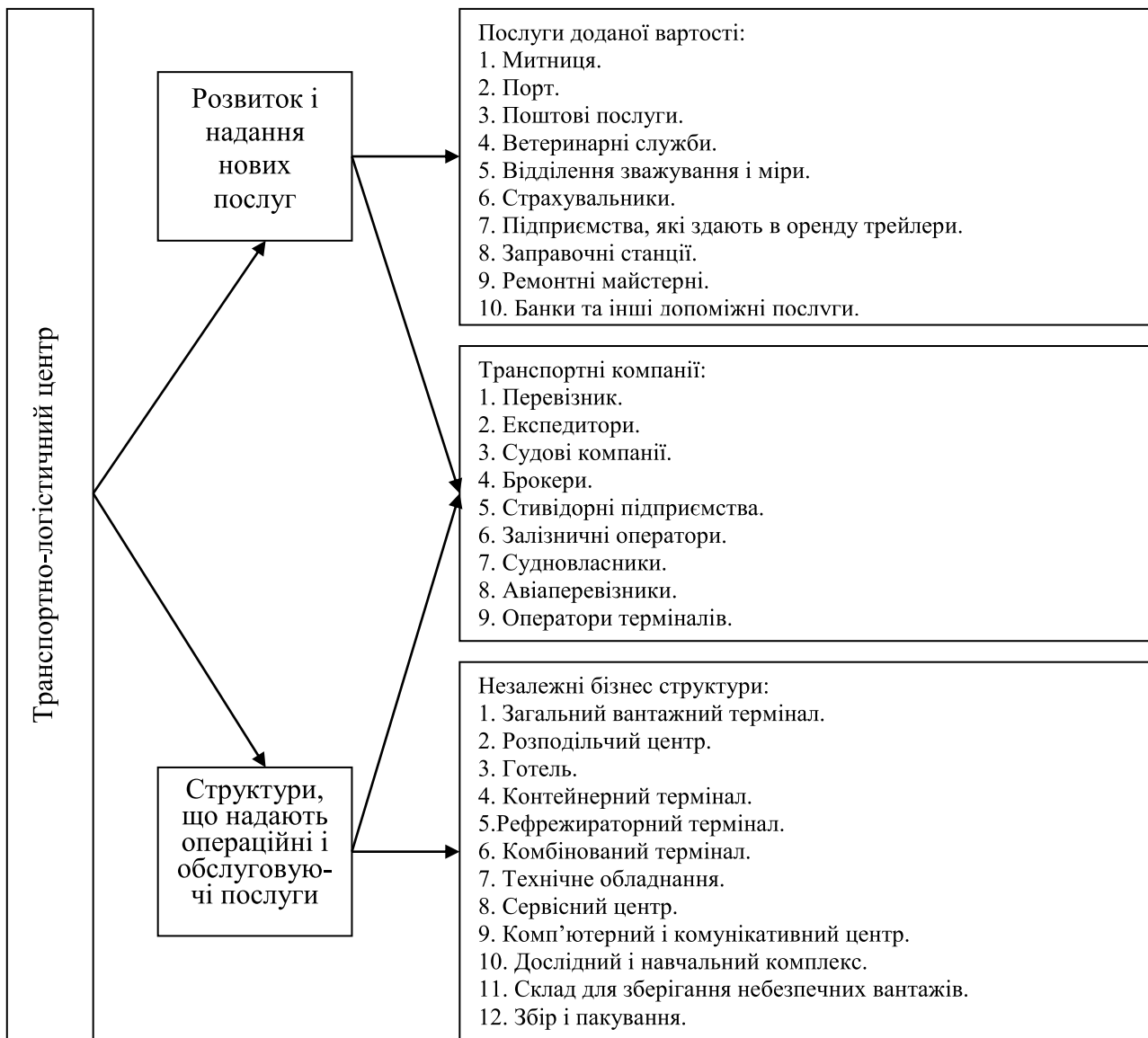


Рис. 1. Загальна структура ТЛЦ [9]



Таблиця 2

Динаміка розвитку транспортних послуг в Україні за 2007-2011 роки

Показник	Експорт		Імпорт	
	Всього, тис. грн.	частка у загальному обсязі, %	Всього, тис. грн.	частка у загальному обсязі, %
2007	6111,7	67,6	1118,4	22,4
2008	7636,6	65,1	1657,6	25,6
2009	6305,6	65,7	996,9	19,3
2010	7848,0	66,7	1170,7	21,5
2011	9062,4	65,7	1583,9	25,4

Проаналізувавши дані табл. 2, доцільно зазначити, що протягом періоду, що аналізується спостерігалось зростання обсягів експорту й імпорту транспортних послуг, винятком є лише 2009 рік, в якому відбу-

лося значне скорочення міжнародної торгівлі під впливом світової фінансової кризи. Слід також звернути увагу на те, що у структурі транспортних послуг близько 65% припадає на експорт.

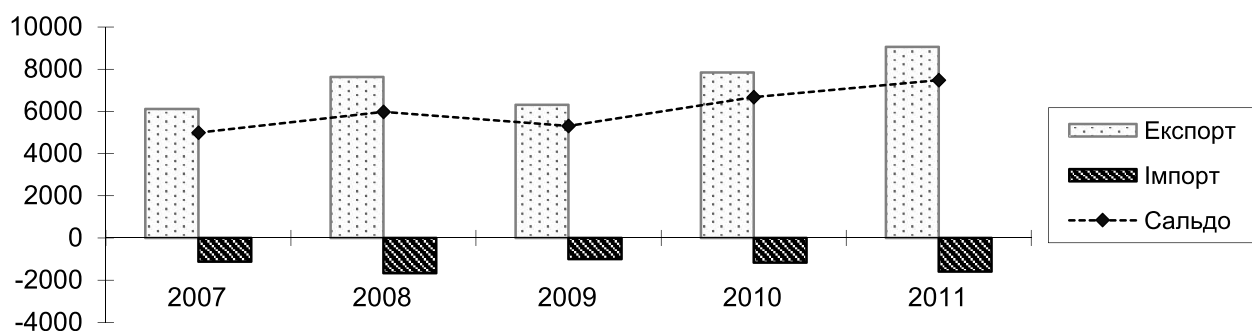


Рис 2. Динаміка сальдо транспортних послуг в Україні за 2007-2011 роки

Незважаючи на позитивну динаміку сальдо транспортних послуг слід відзначити, що частка вітчизняних логістичних операторів на ринку міжнародних транспортних послуг знижується, в той час як частка зарубіжних перевізників постійно зростає.

Як вже було зазначено, Україна знаходиться у вигідному геополітичному положенні, яке визначає її особливу, ключову роль у забезпеченні євразійських транспортно - торговельних зв'язків. Відповідно до Транспортної стратегії України [9] розвиток транспортної інфраструктури шляхом створення мережі логістичних центрів виступає одним з основних напрямів реалізації стратегії. Країни Євросоюзу усвідомлюють необхідність та потенційну користь від участі українських компаній у багатосторонній співпраці у вказаній галузі. На підтвердження цього свідчить той факт, що угорські та німецькі партнери на

постійній основі виступають з ініціативами щодо налагодження дієвого співробітництва з нашою державою як у напрямку створення дзеркальних транспортно - логістичних парків, так і в напрямі включення існуючих українських транспортних мереж до міжнародних транспортних коридорів [10, с. 96-100].

Попри вигідне географічне розташування та значний економічний потенціал формування і розвиток ТЛЦ пов'язаний з безліччю проблем і негативних явищ, серед яких найвагомими є:

- застарілість і моральна зношеність об'єктів транспортної інфраструктури;
- відсутність зовнішніх інвесторів і небажання внутрішніх інвесторів фінансувати оновлення транспортної інфраструктури;
- високий рівень тінізації транскордонної торгівлі, у тому числі на кордоні України з ЄС;



- складність митних процедур, невідповідність стандартів та якості обслуговування прикордонного руху та експортно-імпортних операцій в Україні порівняно із стандартами ЄС.

Приймаючи до уваги вищевикладені обставини, можна констатувати, що вирішення завдань з оптимізації доставки вантажів, використання комбінованих транспортних засобів, підвищення якості надання транспортних послуг, їх комплексність, а також зниження витрат на їх здійснення не може обійтись без формування розвинутої структури ТЛЦ.

Висновки. Аналіз зарубіжного досвіду показує, що на сьогоднішній день транспортно-логістичні центри відіграють досить важливу роль в економічному житті Європи, оскільки вони забезпечують близько 40% доходу транспортного комплексу. Враховуючи вигідне географічне розташування та

значний економічний потенціал України, використання зарубіжного досвіду в сфері розвитку транспортно-логістичного бізнесу є перспективним напрямом забезпечення стабільного розвитку, ефективним інструментом залучення інвестицій і має важливе стратегічне значення для економіки. З погляду світового досвіду й сучасних тенденцій розвитку глобального ринку логістичних послуг Україна перебуває на етапі формування й консолідації галузі, істотно поступаючись західним країнам, як по якості, так і по комплексності послуг, що надаються національними транспортно-логістичними компаніями. Аналіз міжнародного досвіду створення і функціонування ТЛЦ, підтверджує той факт, що логістичні центри найбільш доцільно створювати у зонах доступу до різних видів транспорту, у зонах найбільш вигідних для збуту товарів або користувачів логістичних послуг, у зонах промислового виробництва.

ЛІТЕРАТУРА

1. Commission économique pour l'Europe (UN/ECE), Terminologie en transports combinés, New York et Genève, Nations unies, 2001.
2. Офіційний сайт Deutsche GVZ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gvz-org.de/index.php?id=172&L=1>.
3. Сергеев В.И. Общие тенденции развития логистических центров за рубежом / В.И. Сергеев // Логистика и управление цепями поставок. — 2012. — № 5 (52). — С. 7—18.
4. Калмыкова А. Н. Развитие региональных логистических центров в Германии / А. Н. Калмыкова // Международный научно-практический журнал : Логистика : проблемы и решения. - №5 (18), 2008. – С. 38-39.
5. Шкабарина А. О. Зарубежный опыт формирования логистических центров [Электронный ресурс] / А. О. Шкабарина. – Режим доступа : http://media.miu.by/files/store/items/uses/xx/mim_uses_xx_01121.pdf?uripath=files/s/items/uses/xx/mim_uses_xx_01121.pdf.
6. Микитенко П. Г. Логистика как фактор эффективности [Электронный ресурс] / П. Г. Микитенко. – Режим доступа : http://beldumka.belta.by/isfiles/000167_333205.pdf
7. Транспортно-логістичний бізнес на Україні [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://svv-lg.com.ua/uk/component/content/article/56-forwarding-in-ukraine.html>.
8. Пасічник А. М. Світовий досвід створення транспортно-логістичної інфраструктури: стан та перспективи застосування в Україні [Електронний ресурс] / А. М. Пасічник, В. В. Кутирев. – Режим доступу : http://archive.nbu.gov.ua/portal/natural/Vadi/2011_2/11PAMPAU.pdf.
9. Best Practice Handbook for Logistics Centres in the Baltic Sea Region, Cooperation project NeLoC, European Regional Development Fund. Klaipeda, 2003. 230 p.
10. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс] : розпорядження : [схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>.



11. Мишко О. А. До питань розвитку логістичної інфраструктури в Україні / О. А. Мишко // Науковий журнал «ЛОГІСТИКА: ТЕОРІЯ ТА ПРАКТИКА» Луцького національного технічного університету. –№1. –Луцьк, 2011. – С. 96-100.

Неліпович О. В., Попель С. А., Мотюк К. Д. Сучасні світові тенденції створення та функціонування транспортно-логістичних центрів

Анотація. В статті проаналізовано світовий досвід створення і розвитку транспортно-логістичних центрів. На основі класифікації послуг і операцій, які здійснюються логістичними операторами визначено загальну структуру сучасних транспортно-логістичних центрів. Досліджено динаміку обсягів транспортних послуг в Україні, а також визначено проблеми і перспективи розвитку транспортно-логістичних центрів.

Ключові слова: транспортно-логістичний центр, логістичний оператор, транспортні послуги.

Нелипович А. В., Попель С. А., Мотюк К. Д. Современные мировые тенденции создания и функционирования транспортно-логистических центров

Аннотация. В статье проанализировано мировой опыт создания и развития транспортно-логистических центров. На основе классификации услуг и операций, осуществляемых логистическими операторами, определена общая структура современных транспортно-логистических центров. Исследована динамика объемов транспортных услуг в Украине, а также определены проблемы и перспективы развития транспортно-логистических центров.

Ключевые слова: транспортно-логистический центр, логистический оператор, транспортные услуги.

Nelipovich O., Popel S., Motiuk K. Current global trends establishment and operation of transport and logistics centers

Summary. In the article analyzes the international experience of creation and development of transport and logistics centers. Based services and transactions undertaken by logistics operators defined the general structure of modern transport and logistics centers. The investigation dynamics of transport services in Ukraine, and also the problems and prospects of development of transport and logistics centers.

Keywords: transport and logistics center, logistics operators, transport services.

Стаття надійшла 8.10.2013 р.

