

Володимир Володимирович МАНДРА

кандидат економічних наук,
заступник директора з економіки та фінансів,
ДП «Маріупольський морський торговельний порт»
E-mail: dzher@ukr.net

АНАЛІЗ СВІТОВОГО ДОСВІДУ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИМ ЦЕНТРОМ

Мандра, В. В. Аналіз світового досвіду управління транспортно-логістичним центром [Текст] / Володимир Володимирович Мандра // Економічний аналіз : зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол.: В. А. Дерій (голов. ред.) та ін. – Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2016. – Том 24. – № 2. – С. 92-97. – ISSN 1993-0259.

Анотація

Вступ. Сучасні тенденції у сфері міжнародної торгівлі пов'язані зі створенням та розповсюдженням транспортно-логістичних центрів. Зарубіжна практика демонструє, що останні є найбільш вдалою формою організації міжнародних вантажоперевезень. Такі центри уможливають комбінування видів транспорту та пропонують широкий спектр супутніх послуг. Ефект від масштабу забезпечує значне зниження собівартості і, як наслідок, ціни транспортно-логістичних послуг. Проте в Україні частка транспортно-логістичних центрів у загальному обсязі відповідних провайдерів не перевищує 5%.

Мета. Метою статті є аналіз світового досвіду, а також передумов розвитку транспортно-логістичних центрів України.

Метод (методологія). У межах дослідження було використано методи порівняльного аналізу, синтезу, абстракції, індукції та дедукції, теоретичного узагальнення. Методологічною основою є діалектичний метод.

Результати. Зроблено висновок, що відмінності у трактуванні дефініції «транспортно-логістичний центр» пов'язані з наявністю їх різновидів, а також специфікою їх функціонування залежно від країни розташування. У зв'язку із цим було проаналізовано види, а також особливості функціонування міжнародних транспортно-логістичних центрів розвинутих європейських і азіатських країн. На підставі проведеного аналізу автором виявлено основні конкурентні переваги провідних міжнародних транспортно-логістичних центрів, а також передумови створення транспортно-логістичних центрів міжнародного значення в Україні.

Ключові слова: транспортно-логістичний центр; логістичний центр; логістика; транспортна інфраструктура; конкурентні переваги; інвестиції; державне регулювання.

Volodymyr Volodymyrovych MANDRA

PhD in Economics,
Deputy Director for Economics and Finance,
Mariupol Sea Commercial Port
E-mail: dzher@ukr.net

**ANALYSIS OF WORLD EXPERIENCE
OF TRANSPORT AND LOGISTICS CENTERS MANAGEMENT**

Abstract

Introduction. Current trends in international trade are related to the creation and distribution of transport and logistics centers. Foreign practice shows that the transport and logistics centers are the most successful forms of international cargo transportation. These centers provide the possibility of combining modes of transport and present a wide range of related services. The action of the effect of scale in these centers provides significant cost reduction and, consequently, prices reduction of transport and logistics services. However, in Ukraine, the share of transport and logistics centers in the general transportation and logistics provider edoes not exceed 5%.

Purpose. The purpose of the article is to analyze an international experience, as well as prerequisites of the development of national transport and logistics centers.

Method (methodology). *The comparative methods of analysis, synthesis, abstraction, induction and deduction, theoretical generalization are used in the study. The methodological basis of the study is the dialectical method of investigation.*

Results. *The study has concluded that difference in the interpretation of the definition of "transport and logistics center" is due to the presence of varieties of transport and logistics centers, as well as the specifics of the operation based on the country location. In this regard the types of transport and logistics centers, and especially in the operation and management of international transport and logistics centers of developed European and Asian countries are analyzed. On the basis of the results of the analysis, the author has found out the main competitive advantages of leading international transport and logistics centers, as well as prerequisites of transport and logistics centers of international importance in Ukraine.*

Keywords: *transport and logistics center; logistics center; logistics; transport infrastructure; competitive advantage; investment; state regulation.*

JEL classification: F10, F20, R49

Вступ

Конкуренція на ринку міжнародних транспортних послуг, що постійно загострюється, вимагає нових підходів до розвитку транспортних відносин, створення нових технологій та підвищення якості надаваних послуг. У ході еволюційних перетворень на ринку транспортних послуг підхід до визначення їх якості також значно змінився. Так під якістю транспортних послуг розуміють не тільки доставку товару «just in time» (вчасно) до місця призначення, але й цілий спектр супутніх послуг. Таким чином, транспортно-логістичні компанії змушені надавати споживачам комплексні супутні послуги, які чинять суттєвий вплив на вартість доставки. При цьому, темпи зростання супутніх послуг значно перевищують темпи зростання транспортних послуг загалом [1; 7]. Зазначимо, що повною мірою забезпечити надання супутніх послуг здатні лише транспортно-логістичні центри, які набули поширення у міжнародних перевезеннях.

Досвід функціонування інтегрованих транспортно-логістичних центрів у розвинених країнах світу демонструє, що транспортні витрати у таких структурах скорочуються на 7-20 %, витрати на вантажно-розвантажувальні роботи і зберігання матеріальних ресурсів і готової продукції зменшується на 15-30 %, загальні логістичні витрати – на 12-35 %. Також у межах транспортно-логістичних центрів прискорюється оборотність матеріальних ресурсів на 20-40 % і знижуються запаси матеріальних ресурсів і готової продукції на 50-200 % [10, с. 4].

Закономірно, що у таких умовах питома вага логістичних центрів у формуванні бюджету розвинутих країн світу є значною та постійно збільшується. Так у Голландії діяльність транзитних логістичних центрів приносить 40 % доходу транспортного комплексу, у Франції – 31 %, у Німеччині – 25 %. У країнах Центральної та Східної Європи ця частка в середньому становить 30 %. А всього загальний оборот європейського ринку логістичних послуг досягає понад 600 млрд євро. З них близько 30 % логістичних функцій у всіх галузях економіки щорічно реалізуються спеціалізованими компаніями [3]. Водночас в Україні частка транспортно-логістичних центрів у загальному обсязі транспортно-логістичних провайдерів становить близько 1-3 % [6]. Таким чином, питання аналізу зарубіжного досвіду щодо створення і управління транспортно-логістичними центрами є вкрай актуальним.

Проблеми функціонування і управління транспортно-логістичними центрами набувають широкого розповсюдження у науковій літературі. Над цією проблематикою працюють такі вітчизняні і зарубіжні вчені: Бульба О. В., Демін В. О., Курочкін Д. В., Лобанов Н. Б., Міротин Л. Б., Панова І. В., Савенко С. В., Сергєєв В. І., Соколов С. С., Тулендієв Є. Є., Хромих О. О. Однак додаткового вивчення та узагальнення потребує світовий досвід організації логістичної діяльності з метою визначення можливостей розвитку транспортно-логістичних центрів України.

Мета та завдання статті

Метою статті є аналіз і синтез світового досвіду, а також передумов розвитку транспортно-логістичних центрів України. Зазначена мета обумовила необхідність вирішення таких завдань: проаналізувати види транспортно-логістичних центрів; визначити специфіку функціонування міжнародних транспортно-логістичних центрів залежно від країни розташування; встановити конкурентні переваги транспортно-логістичних центрів розвинутих країн світу; окреслити передумови створення транспортно-логістичних центрів міжнародного значення в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження

З урахуванням синтезу результатів досліджень, що наведені у [1; 2; 3; 5; 6; 7; 9; 10; 11], та практики функціонування транспортних підприємств України можна зробити висновок щодо відсутності єдиного

підходу у визначенні поняття «транспортно-логістичний центр». Зокрема, відмінності у трактуванні рівня функціонування транспортно-логістичних центрів є наслідком наявності різних їх видів залежно від рівня виконуваних завдань і функцій. Так за цим критерієм транспортно-логістичні центри можна поділити на наступні категорії [11]:

- міжнародні логістичні центри;
- регіональні логістичні центри;
- локальні логістичні центри;
- логістичні транспортно-розподільні центри.

На рис. 1 наведено систематизований опис параметрів зазначених вище транспортно-логістичних центрів.



Рис. 1. Параметри транспортно-логістичних центрів

Різноманіття у розумінні сутності поняття «транспортно-логістичний центр» пов'язано також із відмінностями цілей існування окремих з них. Так в Італії головною метою функціонування транспортно-логістичних центрів є інтенсифікація транзиту вантажу морем, а у Німеччині – взаємодія всіх видів транспорту [7]. Таким чином, специфіка організації та управління міжнародними транспортно-логістичними центрами суттєво відрізняється залежно від розташування у тій чи іншій країні світу. У зв'язку із цим, а також з огляду на успішну імплементацію транспортно-логістичних центрів у економічні відносини розвинутих держав, інтерес викликає аналіз зарубіжного досвіду з приводу створення та управління міжнародних транспортно-логістичних центрів. Зокрема, розглянемо досвід провідних європейських та азіатських країн.

Вивчаючи найбільш розвинені європейські транспортно-логістичні центри, вважаємо, що доцільно звернути увагу на досвід Італії, Німеччини і Нідерландів (табл. 1).

Таким чином, спостерігається висока роль держави у плануванні, інвестуванні та контролі діяльності транспортно-логістичних центрів Європи. При цьому найбільш ефективними є саме ті з них, щодо яких сприяння держави є найбільшим.

Іншими важливими аспектами у отриманні конкурентних переваг є:

- розвинута інфраструктура транспортно-логістичних центрів;
- вигідне географічне розташування;
- співпраця з митницею та урядом;

- розгалужена транспортна система;
- диверсифікація послуг та видів транспорту;
- оперативність та максимальне спрощення процедур;
- новітні високотехнологічні і функціональні технології тощо.

Таблиця 1. Аналіз специфіки функціонування і управління міжнародними транспортно-логістичними центрами Європи (складено автором на основі даних [1; 2; 3; 6])

	Італія (Bologna Freight Village)	Німеччина (Bremerhaven, Interporto Berlin Süd Großbeeren, ін.)	Нідерланди (Port of Rotterdam)
Масштаб	Концентрація в одному місці більше 100 транспортно-експедиційних компаній	Роззосередження 50 транспортно-логістичних центрів по країні, що дозволяє охопити 90 % території У порту Гамбурга представлено 600 транспортно-експедиційних компаній	Є одним з найбільших транспортно-логістичних центрів світу.
Інфраструктура	Розвинута інфраструктура	Дуже розвинута інфраструктура	Найрозвинутіша інфраструктура, що виходить далеко за межі центру
Конкурентні переваги	Новітні високотехнологічні і функціональні технології; високий рівень організації перевезень; інтермодальні вантажні перевезення; мультимодальні вантажні перевезення; вигідне географічне розташування; диверсифікація послуг	Новітні високотехнологічні і функціональні технології; високий рівень організації перевезень; вигідне географічне розташування; зв'язок із іншими транспортно-логістичними центрами країни; мультимодальні вантажні перевезення; високий розвиток мережевої дистрибуції; диверсифікація послуг	Безпосередня близькість до Північного моря; розташування на перетині річок, що протікають територіями різних країн Центральної та Західної Європи; транспортні зв'язки з іншими портами Європи і світу; індивідуальний підхід до контейнерних перевезень; максимальне спрощення процедур і оптимізація операцій; мультимодальні вантажні перевезення; велика швидкість; безперебійна робота без вихідних 24 години на добу; високий рівень безпеки; найсучасніше обладнання; наявність власних представництв у всьому світі; найширший асортимент вантажів і послуг
Основні види транспорту	Залізничний, автомобільний	Морський, річковий; залізничний, автомобільний	Морський, залізничний, автомобільний
Державна підтримка	Підтримка держави; дотації, кредити, законодавче врегулювання	Дотації, кредити, інвестиції, суворий контроль на всіх рівнях влади (від державної до муніципальної)	Порт є власністю муніципалітету і федеральної влади; повна співпраця транспортно-логістичного центру з державою; максимально спрощені митні процедури; уряд розглядає транспортно-логістичний центр як основу економіки.

Транспортно-логістичні центри Азії концентруються переважно поблизу від портів або ж безпосередньо на їх території. На сучасному етапі розвитку транспортно-логістичних центрів Азії спостерігається тенденція до диверсифікації видів транспорту, розширення спектру основних і супутніх послуг, активна діяльність на міжнародних ринках тощо. Таким чином, країни Азії переорієнтовують логістичні компанії і центри у великі міжнародні транспортно-логістичні утвори.

Для Сінгапуру, що є провідним регіональним і міжнародним мультимодально-логістичним центром Південно-Східної Азії, логістична індустрія грає стратегічно-визначальну роль серед галузей економіки [2; 4]. Тобто державна підтримка транспортно-логістичних центрів Азії також є значною. Проте значні фінансові надходження є зарубіжними приватними інвестиціями.

Наприклад, у Китайській Народній Республіці (КНР) державна роль зводиться здебільшого до законодавчого регулювання. Однак слід зазначити, що організаційно-правові форми логістичних підприємств КНР обмежуються китайсько-іноземними спільними підприємствами і китайсько-іноземними коопераційними підприємствами. Частка іноземних учасників при цьому не повинна перевищувати 50 % [2; 4].

Таким чином, аналіз світового досвіду створення і управління транспортно-логістичними центрами дає змогу зробити висновок щодо перспективності відповідного напрямку розвитку вітчизняної економіки. Транспортна система України має всі необхідні передумови для формування великих транспортно-логістичних центрів, серед яких такі:

1. Україна має у своєму розпорядженні потужну транспортну систему, до якої входять залізничний, морський, річковий, автомобільний, повітряний і трубопровідний транспорт;
2. Вигідне географічне розташування, що передбачає можливість та необхідність створення численних транспортних коридорів. Цей факт набуває особливого значення в умовах інтенсифікації зовнішніх зв'язків між європейськими країнами, а також між країнами Європи та Азії.
3. Інтеграція з країнами Центральної та Східної Європи, що проявляється в розвитку відповідних транспортних коридорів.
4. Участь України у міжнародних проектах інтеграції і розвитку.

Висновки та перспективи подальших розвідок

Таким чином, наведений перелік передумов надає Україні значні конкурентні переваги у разі створення транспортно-логістичних центрів. Проте для успішного функціонування серед означених вище переваг вітчизняним транспортно-логістичним центрам бракує наступного: розвиненої транспортної інфраструктури та інтеграції транспортних підприємств; співпраці між державними органами виконавчої влади; диверсифікації транспортних послуг; оперативності організаційних процедур; новітніх високотехнологічних і функціональних технологій; наявності державної підтримки або значних приватних інвестицій. У зв'язку із цим, розробка нових та впровадження існуючих (у тому числі відомих у світовій практиці) механізмів і методів ефективного управління транспортно-логістичними центрами України, можуть надати значні конкурентні переваги транспортному сектору та економіці країни загалом, що і є перспективним напрямком подальших наукових і практичних досліджень.

Список літератури

1. Анализ деятельности зарубежных логистических центров [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://repetitora.com/analiz-deyatelnosti-zarubezhnyh-logisticheskikh-centrov>.
2. Боняр, С. М. Міжнародний досвід створення мультимодальних транспортно-логістичних центрів [Текст] / С. М. Боняр, Я. Р. Корнійко // Економіка та держава. – 2012. – № 3. – С. 32-35.
3. Лобанов, Н. Б. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт [Електронний ресурс] / Н. Б. Лобанов. – Режим доступа: <http://www.lobanov-logist.ru/library/355/57650>.
4. Офіційний сайт "SINGAPORE" [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mpa.gov.sg>.
5. Панова, И. В. Управление операционной логистической деятельностью при взаимодействии железнодорожного и водного транспорта: автореф. на соиск. научн. степ. к. э. н. [Текст] / И. В. Панова. – Саратов: 2012. – 24 с.
6. Пасічник, А. М. Світовий досвід створення транспортно-логістичної інфраструктури: стан та перспективи застосування в Україні [Текст] / А. М. Пасічник, В. В. Кутирєв // Вісті Автомобільно-дорожнього інституту: науково-виробничий збірник. – Горлівка, 2011. – № 2(13). – С. 121-128.
7. Савенко, С. В. Развитие транспортно-логистических центров в европейском регионе [Електронний ресурс] / С. В. Савенко. – Режим доступа: <http://transportinform.com/logistika/315-razvitie-transportno-logisticheskikh-centrov.html>.
8. Сергеев, В. И. Логистика в бизнесе: учебник [Текст] / В. И. Сергеев. – М.: ИНФРА-М, 2001. – 493 с.
9. Соколов С. С. Математическое и алгоритмическое обеспечение оперативного управления транспортно-логистическими комплексами: автореф. на соиск. научн. степ. к. э. н. [Текст] / С. С. Соколов. – СПб: 2012. – 26 с.
10. Тулендиев, Е. Е. Научно-методические основы развития системы региональных транспортно-логистических центров (на примере Республики Казахстан): автореф. на соиск. научн. степ. к. э. н. [Текст] / Е. Е. Тулендиев. – М.: 2009. – 23 с.

-
11. Хромых, А. А. Современные логистические центры Самарской области [Электронный ресурс]/ А. А. Хромых // Материалы XI Всероссийской научно-технической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых «Молодежь и наука», 15-25 апреля 2013 г. – Режим доступа: <http://conf.sfu-kras.ru/sites/mn2013/thesis/s019/s019-011.pdf>.

References

1. *Analiz deyatel'nosti zarubezhnykh logisticheskikh tse'ntrov*. (n.d.). Retrieved from: <http://repetitora.com/analiz-deyatelnosti-zarubezhnykh-logisticheskikh-centrov>.
2. Bonyar, S. M., Korniyko, Ya. R. (2012). Mizhnarodnyy dosvid stvorenniya mul'tymodal'nykh transportno-lohistychnykh tse'ntriv. *Ekonomika ta derzhava*, 3, 32-35.
3. Lobanov, N. B. (n.d.). *Transportno-logisticheskie tse'ntry: zarubezhnyy opyt*. Retrieved from: <http://www.lobanov-logist.ru/library/355/57650>.
4. *Ofitsynnyy sayt "SINGAPORE"*. (2016). Retrieved from: <http://www.mpa.gov.sg/>
5. Panova, I. V. (2012). *Upravlenie operatsionnoy logisticheskoy deyatel'nostyu pri vzaimodeystvii zheleznodorozhnogo i vodnogo transporta*. Saratov.
6. Pasichnyk, A. M., Kutryev V. V. (2011). Svitovyy dosvid stvorenniya transportno-lohistychnoy infrastruktury: stan ta perspektyvy zastosuvannya vUkrayini. *Visti Avtomobil'no-dorozhn'oho instytutu*, 2, 121-128.
7. Savenko, S. V. (n.d.). *Razvitie transportno-logisticheskikh tse'ntrov v evropeyskom regione*. Retrieved from: <http://transportinform.com/logistika/315-razvitie-transportno-logisticheskikh-centrov.html>.
8. Sergeev, V. I. (2001). *Logistika v biznese*. Moscow: INFRA-M.
9. Sokolov, S. S. (2011). *Matematicheskoe i algoritmicheskoe obespechenie operativnogo upravleniya transportno-logisticheskimi kompleksami*. St. Petersburg.
10. Tulendiev, E. E. (2009). *Nauchno-metodicheskie osnovy razvitiya sistemy regionalnykh transportno-logisticheskikh tse'ntrov (na primere Respubliki Kazahstan)*. Moscow.
11. Hromyih, A. A. (2013). *Sovremennyye logisticheskie tse'ntry Samarskoy oblasti*. Retrieved from: <http://conf.sfu-kras.ru/sites/mn2013/thesis/s019/s019-011.pdf>.

Стаття надійшла до редакції 22.05.2016 р.