

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД СТВОРЕННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ

Мусійченко А.В.

Національний авіаційний університет, Київ

Науковий керівник - Янчук М.Б., д.е.н., проф.

Ключові слова : транспортна логістика, державне регулювання, інвестиції, логістичні центри

Однією з основних тенденцій сучасних економічних відносин є перехід пріоритетів від ринку виробника до ринку покупця. У зв'язку з цим здатність поєднати виробництво, систему планування з індивідуальними купівельними перевагами стає вирішальним фактором у конкурентній боротьбі і економіці майбутнього.

Як наслідок, швидкі зміни уподобань покупців, їх запитів щодо якості доставки продукції ведуть до необхідності зменшення термінів і обсягів поставок, скорочення резервних запасів часу і матеріалів.

Мабуть, другою особливістю є посилення інтеграційних процесів між країнами, в першу чергу, в умовах розширення СОТ, коли з'явилася можливість розмішувати виробництва в країнах з більш дешевою робочою силою і меншими ставками податків, а розвиток міжнародної торгівлі відкрило доступ до більш дешевих ресурсів.

Розглянемо тенденції в сфері створення і функціонування, так званих мультимодальних транспортно-логістичних центрів в Німеччині.

Щоб побудувати ефективну національну логістичну мережу, яка могла б з найменшими витратами обслуговувати всю національну економіку, потрібний системний підхід і знання логістики.

Такий досвід сьогодні є тільки у зарубіжних спеціалізованих компаній, які володіють методиками і досвідом ефективної локалізації об'єктів, зокрема, німецьких.

У Німеччині центри транспортної логістики формувалися переважно на основі наявних залізничних ліній та розв'язок. Більшість з них розраховане на паралельне використання автомобільного і залізничного транспорту, є також трьхмодульні центри логістики. Німецька модель будівництва логістичних центрів характеризується рядом особливостей.

В першу чергу - це сильна державна підтримка на всіх рівнях, яка ґрунтується на федеральних законах і законах федеральних земель. Федеральний бюджет бере участь у фінансуванні інвестицій через Deutsche Bahn AG (Німецькі залізниці), широко практикується виділення дотацій бюджетам федеральних земель, а також цільові дотації і кредитування по конкретним інвестиціям.

Фінансову підтримку з інвестицій в логістичні центри надають як федеральні землі, так і місцеве самоврядування.

Джерела інвестиційних коштів в німецькій моделі також чітко визначені:

- інвестори, які бажають зробити інфраструктуру доступною логістичним операторам;

- транспортні компанії;

- суб'єкти, що утворюють об'єднання з приватним капіталом;

- бюджетні кошти і цільові фонди федеральних земель;

- програми та федеральні фонди, спрямовані на розвиток інфраструктури;

- дотації міст і регіонів;

- дотації і програми Європейського союзу;

- банківські кредити.

Функції компанії, яка ініціює створення логістичного центру: розробка програми будівництва логістичного центру та документації, залучення інвесторів і фінансових коштів, покупка і освоєння земельних ділянок, нагляд над будівництвом логістичного центру.

Освічені за участю держави логістичні центри управляються через наглядові органи, які створюються різними компаніями-учасниками проекту - інвесторами і / або інвестиційними консорціумами, компаніями з розвитку, містом / муніципалітетом, асоціаціями та спілками.

Федеральне Міністерство транспорту на основі аналізу картини вантажопогоків і розміщення продуктивних сил визначає райони найвигіднішого розміщення великих термінальних комплексів. Відповідні рекомендації направляються урядам земель. Якщо вони виявляли готовність брати участь в реалізації проекту, федеральний уряд надавав «стартові» кошти в розмірі 10-15% вартості проектних робіт і підготовки території.

Уряд землі вступає в переговори з владою відповідного, готового реалізувати проект, отримують часткову субсидію з бюджету землі і, в свою чергу, вирішують питання викупу землі під термінал та надання пільг для підприємств, які могли б брати участь у проекті.

Словом, німецька модель в першу чергу передбачає участь державного сектора, як в фазі планування, так і реалізації проектів розвитку ТЛЦ.

Список використаних джерел:

1. Транспортно-логістичні центри: зарубіжний досвід [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: https://www.lobanov-logist.ru/library/all_articles/57650/.

2. Connecting to Compete 2010 : The Logistics Performance Index and Its Indicators / J.Arvis, M. Alina Mustra, L. Ojala, B. Shepherd. – Washington, DC: World Bank, 2010. – 64 с. – (Trade Logistics in the Global Economy).