Питуляк Н.С., Комарницький Я.І.
Львівський державний інститут новітніх технологій та управління ім. В. Чорновола

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ФУНКЦІОНУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ

Досвід зарубіжжя показує, що більшість операцій перетворення матеріального потоку та товарообороту зовнішньої торгівлі здійснюються у логістичних центрах. Підприємства економічно розвинених країн світу формують власні логістичні центри або користуються послугами, які вони надають. Іноземні держави активно підтримують реалізацію таких проектів. Серед усіх європейських країн найкраще логістичні центри розвинені у Німеччині. У Іспанії успішно функціонують декілька інтермодальних логістичних комплексів, у інших європейських країнах добре розвинені галузеві логістичні центри. Взірцевим прикладом функціонування логістичних центрів для Європи є перший логістичний центр у м. Бремен, будівництво якого було розпочато у 1960 році за ініціативою Управління транспорту Адміністрації землі Бремену [2, с. 62].

У 1993 році у Німеччині було організовано Товариство розвитку і експлуатації логістичних центрів. За допомогою цього Товариства та Федерального міністерства Німеччини було реалізовано 39 проектів формування логістичних центрів [1, с. 38]. Важливу роль в розвитку регіональних логістичних центрів відіграє Німецька асоціація логістичних центрів, яка має великий досвід планування, управління та розвитку логістичних центрів у країнах Західної і Східної Європи, Азії, Прибалтики. Асоціація захищає інтереси логістичних центрів в міністерстві транспорту, проводить міжнародний консалтинг та аналіз практичної діяльності логістичних центрів інших країн Європи. Це допомагає обмінюватись досвідом, отримувати нові знання, здійснювати ефективний розвиток, удосконалювати існуючі логістичні центри, проектувати нові на якісно-новому рівні. Для обміну досвідом і отримання додаткових знань створена Німецька асоціація логістичних центрів [2, С. 63].

За формою власності у Німеччині розрізняють логістичні центри приватної власності та міської комунальної власності. 80 % усіх логістичних центрів Німеччини мають сполучення із залізничним транспортом, 75 % - із транспортом загального користування, 60 % - використовують комбінований транспорт, логістичні центри м. Бремену, м. Любека – мають сполучення з водним транспортом, м. Гамбурга – з водним і повітряним транспортом. 55 % усіх логістичних центрів обладнані холодильними складами та складами для небезпечних товарів, 60 % - на своїй території мають митний відділ і готель, 75 % - здають в оренду транспортні засоби. Усі центри мають в наявності власні авто заправки, автомийки, санітарний і харчовий сервіс. В середньому у Німеччині на один логістичний центр припадає 35 підприємств. При формуванні логістичних центрів було створено 5,5 тисяч робочих місць при загальній сумі інвестицій 500 млн. євро. Частка приватних інвестицій склала 60 % [2, с. 61] .

Не зовсім успішними є проекти формування логістичних центрів у Польщі. На початкових етапах їх формування зусилля зосереджувались на організації складських потужностей поблизу транспортних коридорів, які орієнтувались на використання автомобільного транспорту. Пізніше це призвело до неможливості використання інших видів транспорту. У Барселоні, наприклад, формування логістичних центрів здійснювалось у зоні доступності різних видів транспорту: автомобільного, залізничного, водного, повітряного. У Вероні – у зоні промислового виробництва, а у Берліні, Дрездені – ближче до зон розташування основних споживачів або користувачів логістичних послуг [1, с. 39]. Отже, логістичні центри ефективно формувати у зоні доступності різних видів транспорту або у зонах найбільш вигідних для збуту товару.

В багатьох країнах зарубіжжя успішно функціонують галузеві логістичні центри. Наприклад, у США близько 1500 логістичних центрів, призначених для обслуговування металургійної галузі. Частина з них є колективною власністю декількох металургійних заводів, а частина – належить окремим власникам. Обладнані такі центри висотними стелажними складами для зберігання прокату та сучасним металообробним обладнанням. Площа логістичних центрів становить 50-100 тис.кв.м, а перелік операцій, що здійснюються центрами з кожним роком збільшується [3, с. 48]. Звичайно, формування логістичних центрів для певної галузі має свої переваги, адже підприємство-споживач може закуповувати продукцію за необхідністю і не створювати власні запаси. Таким чином витрати на складське господарство зменшуватимуться.

Ефективність формування логістичних центрів є очевидною. Досвід зарубіжжя показує на успішність організації таких структур. Тому в Україні, враховуючи її вигідне місце розташування та значний економічний потенціал, формування логістичних центрів є необхідним.

1. Є. В. Крикавский. “Логистический центр – это узловой объект логистических сетей…” // Международный научно-практический журнал: Логистика: проблемы и решения. – № 5 (18), 2008. – С. 38-39.

2. А.Н. Колмыкова. Развитие региональных логистических центров в Германии // Международный научно-практический журнал: Логистика: проблемы и решения. – № 6 (19), 2008. – С. 60-63.

3. Губенко В.К. Логистическая централизация материальных потоков: теория и методология логистических распределительных центров / В.К. Губенко.- Донецк, 2007. – 494 с.