

Різновиди транспортно-логістичних кластерів в ЄС та особливості їх розвитку.



Підготувала студентка 3 курсу
Щербатенко Вікторія

Що таке транспортно-логістичні кластери?

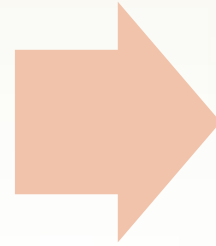
Транспортно-логістичні кластери

- галузеві кластери, кінцевою продукцією яких є транспортно-логістичні послуги в вантажному секторі, в пасажирському секторі, або в обох.

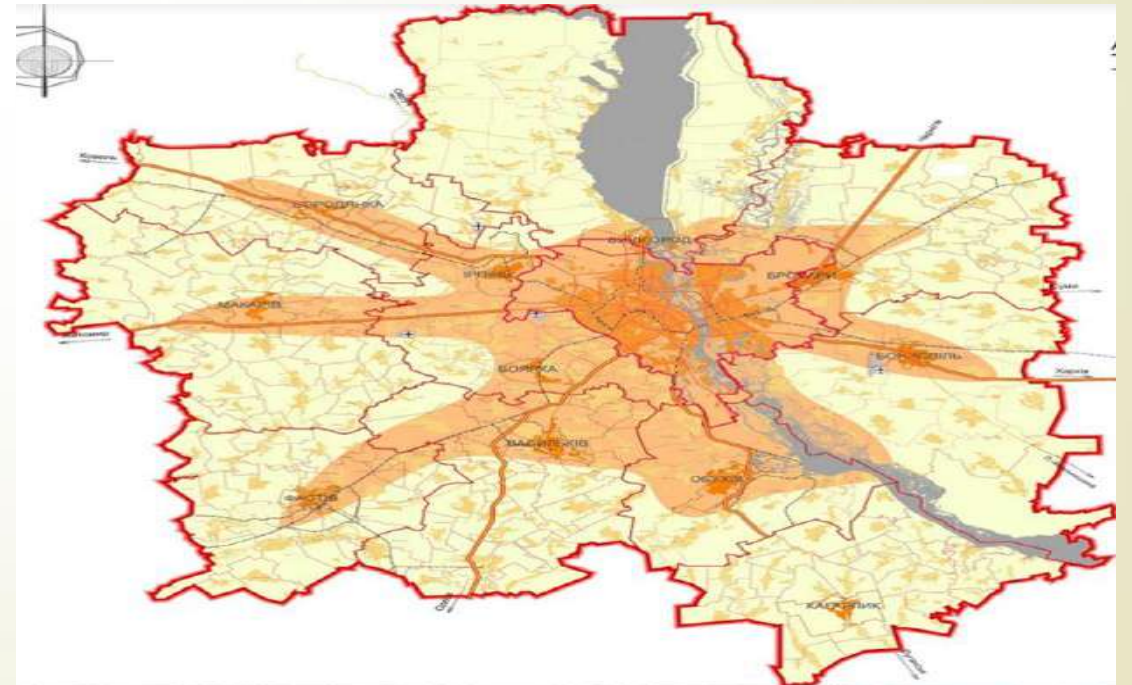
Транспортно-логістичний кластер

- об'єднання окремих регіонально, функціонально і економічно пов'язаних між собою логістичних ланок, які сполученні в єдину систему перевізного процесу, здатного надати якісний логістичний сервіс внутрішнім і зовнішнім споживачам при мінімізації загальних логістичних витрат.

ТЛК можна визначити як адміністративно-територіальну одиницю чи сукупність суміжних адміністративно-територіальних одиниць, наприклад, це може бути місто чи міська агломерація.



Узгодження території кластера з адміністративно-територіальним поділом необхідно як з міркувань зацікавленості і відповідальності органів влади, так і з міркувань забезпечення вимірювання діяльності кластера даними офіційної статистики.



Зв'язок між кластером і територією встановлюється за такими ознаками:

- організації кластера є резидентами території – вони зареєстровані у відповідних адміністративно-територіальних одиницях, виконують вимоги місцевого (регіонального) законодавства, сплачують податки. Резидентом території може бути як юридична особа, так і її територіальний підрозділ, що має права ведення самостійної господарської діяльності (приміром, статус філії);

- організації кластера контролюють об'єкти термінальної транспортної інфраструктури території на основі права власності, участі в капіталі, оренди чи іншої правової підстави, що забезпечує контроль;

- організації кластера домінують в транспортно-логістичних операціях, здійснюваних на термінальній інфраструктурі території, і означає, що кластер має домінуюче становище на ринку транспортно-логістичних послуг на даній території.

Домінуюче положення кластера на регіональному ринку не має нічого спільного з монополією, оскільки кластер – не організація, а множина організацій, що перебувають між собою як у відносинах кооперації, так і у відносинах конкуренції.

Транспортно-логістичні
поділяються на три
різновиди:

Прикордонні і регіональні
ТЛК можуть бути об'єднані в
категорію
внутрішньоконтинентальних
ТЛК

портові ТЛК;

прикордонні ТЛК;

територіальні
(регіональні) ТЛК.

ПОРТОВІ ТЛК

Формуються на основі морських портів або, частіше, «колоній» портів. Портові ТЛК, внаслідок маргінальної ролі морських пасажирських перевезень (як правило, туристичних), в основному позиціоновані у вантажному секторі. При цьому пасажирські морські порти, там, де вони є, можуть бути складовими частинами портових ТЛК.

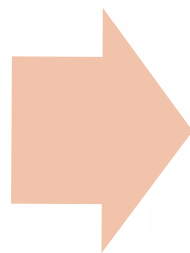
Річкові порти, внаслідок загального зменшення ролі внутрішніх водних шляхів та річкового транспорту, в наш час не є основою для формування ТЛК, але можуть бути важливою складовою частиною територіальних ТЛК. Виняток становлять порти, розташовані на внутрішніх водних шляхах, але доступні для морських суден (наприклад, порти в нижній течії річок), тобто які функціонально є і морськими портами.

Як приклад портового ТЛК розглянемо портовий кластер Валенсія. Якщо подивитися на карту морських портів, будь-то в Європі, Америці чи Азії, то можна легко перекоонатися в тому, що морські порти типово розміщуються «колоніями» – кластерами портів, що включають декілька близько розташованих портів.



Іноді в такій «колонії» є домінуючий порт, а інші прилеглі порти є його сателітами. Але зустрічаються й «колонії» з декількома лідерами – портами приблизно однакової потужності. Порт може бути відносно спеціалізованим або навпаки диверсифікованим, залежно від спеціалізації його вантажних терміналів. Конкуренція за вантажопотоки між портами однієї «колонії» визначається, таким чином, на рівні терміналів (якщо вона є). В останні десятиріччя мав місце значний розвиток морських портів, особливо в сегменті контейнерних перевезень

Портовий кластер Валенсія сформувався на базі «колонії» з трьох середземноморських портів Іспанії: порт Валенсія – домінуючий порт в колонії (85% трафіку кластера), порт Сагунто (14%), порт Гандія (1%). Ці три порти мають спільну портову адміністрацію. Населення міста Валенсія - 810 тис осіб, метрополії Валенсія – близько 2 млн. Валенсія з'єднана з мережею автомагістралей та залізничною мережею Іспанії. Є залізничні під'їзні шляхи до всіх терміналів порту. Наприкінці 2010 року була відкрита високошвидкісна залізнична пасажирська лінія Мадрид – Куенка – Валенсія. Без зупинок потяг долає відстань між Мадридом і Валенсією за 1 годину 33 хв. Морський порт Валенсія за обсягами контейнерної перевалки займає 28-му позицію в світі і 5-ту у Європі.



У порту є зона логістичних операцій ZAL площею 68 га, де логістичні оператори пропонують повний набір послуг, що забезпечують нерозривність функціонування транспортних ланцюжків. У зоні ZAL організована субзона для провайдерів транспортно-логістичних послуг сектора малого та середнього бізнесу. Порт Сагунто (30 км на північ від Валенсії) має своїм основним вантажем зріджений природний газ (ЗПГ). Неподалік від міста Сагунто розташовується завод регазифікації, на який і надходить ЗПГ з терміналів порту. Інші вантажі – метали, будівельні матеріали, добрива. Порт Гандія (65 км на південь від Валенсії) спеціалізується на перевалці лісоматеріалів та продуктів їх переробки: меблів, паперу тощо.

Кластер характеризується вигідним транспортно-географічним положенням: з усіх середземноморських портів портовий кластер Валенсія є найменш віддаленим від трансокеанського торгового шляху, що з'єднує Атлантику з Індійським океаном. Існує Фонд порту Валенсія (Valenciaport Foundations) – координаційна структура, створена для сприяння розвитку кластера через підтримку Центру передових досліджень, тренінгів та кооперації. Засновниками фонду є: порт Валенсія, регіональний уряд, головний регіональний банк, портове співтовариство (асоціації автоперевізників, експедиторів, агенцій морських перевезень і судновласників), університет Валенсії, ТПП Валенсії, приватні групи.





ПРИКОРДОННІ ТЛК

Формуються на основі транспортних вузлів на перетинах великих міжнародних транспортних коридорів з державними кордонами. Прикордонні ТЛК мають, як правило, вантажну спеціалізацію. Історично прикордонні ТЛК розвивалися на основі залізничних прикордонних переходів, проте, на даний час, операції вантажного автотранспорту в багатьох ТЛК сумарні з залізничними, або навіть перевершують їх.

Прикладом прикордонного ТЛК може слугувати транспортно-логістичний кластер Падборг (Данія). Він сформувався на прикордонному переході між Данією і Німеччиною. Невелике датське місто Падборг із залізничною станцією місцевого значення у 1920 році опинилося на кордоні Данії та Німеччини і поступово виросло у великий транспортний габ. 1973 року Данія вступила в ЄС і обсяги операцій в Падборзі ще більше зросли.



У 1974 році була введена в дію слідуєча через Падборг автомагістраль E45 і протягом наступних двадцяти років спостерігався потужний розвиток автотранспортних перевезень, що вивело автомобільний транспорт на домінуючу позицію в ТЛК Падборг, у той час як обсяг залізничних перевезень скоротився не тільки відносно, але й абсолютно. Нині близько 5000 вантажівок щодня зайняті в транспортно-логістичних операціях в ТЛК Падборг. На даний час Падборг став найбільшим транспортно-логістичним кластером в Данії, а в сфері логістики продовольчих товарів вийшов на першу позицію в Північній і Центральній Європі.





РЕГІОНАЛЬНІ ТЛК

Формуються на основі транспортних систем середніх і великих міст, а також міських агломерацій У регіональних ТЛК присутні і пасажирський, і вантажний сектори. Частково ці два сектори функціонують на спільній інфраструктурі. В той же час кожен сектор має спеціалізовану інфраструктуру

Основними відмінностями регіональних ТЛК від міських транспортних систем (комплексів) є:

1) ТЛК включає в себе не всю транспортну систему, а тільки ті підприємства, які знаходяться між собою у відносинах тісних зв'язків;

2) ТЛК включає в себе не тільки підприємства транспортної системи, але також підприємства інших місцевих інфраструктурних галузей, що інтегровані в кластер.



Прикладами можуть слугувати підприємства з обслуговування транспорту (мережі АЗС, тягові підстанції); заклади професійної освіти (з підготовки та перепідготовки кадрів для підприємств кластера); наукові та дослідно-впроваджувальні організації у сфері транспорту та логістики тощо

Регіональні ТЛК, що знаходяться на тій чи іншій стадії розвитку, можуть бути знайдені в будь-якому великому місті.

Регіональні ТЛК, що знаходяться на тій чи іншій стадії розвитку, можуть бути знайдені в будь-якому великому місті.

За високого рівня розвитку регіональні ТЛК обслуговують не тільки місцеві потреби у вантажних перевезеннях і мобільності населення, але також і міжміські, міжрегіональні, а також міжнародні перевезення.

Транспортно-логістичні послуги, що надаються клієнтам інших територій, регіонів і країн, відносяться до вивозу (експорту) послуг, отже вони приносять доходи як місцевим компаніям, так і податки до місцевого бюджету. У цьому випадку ТЛК, поряд з іншими подібними (тобто експортноорієнтованими) кластерами (переважно товарними), входить до виробничого ядра економіки міста чи регіону і вносить свій внесок у їх конкурентоспроможність.



Прикладом регіонального ТЛК може бути транспортно-логістичний кластер «Франкфуртна-Майні» (Німеччина).

Цей ТЛК сформувався на основі транспортної системи міста Франкфурта-на-Майні (далі – Франкфурт). Однак, на даний час, територією, що охоплює ТЛК «Франкфурт» є, швидше, регіон Рейн-Майн – субрегіон землі Гессен, в якому проживає третина населення (5,8 млн. чоловік) і знаходяться п'ять із шести найбільших міст землі Гессен. Франкфурт, населення якого становить 672 тис. осіб, а з передмістями – 1,5 млн. є великим фінансовим центром Німеччини і Європейського Співтовариства.

Тут знаходяться безліч резиденцій німецьких і іноземних банків з усього світу, а також Європейський Центральний Банк і Німецька біржа. Місто Вісбаден є столицею землі Гессен з населенням близько 300 тис осіб. Вісбаден знаходиться на правому березі р. Рейн при впадінні притоки Майну в Рейн. Своїми передмістями Вісбаден практично зростається з Франкфуртом, відстань до аеропорту Франкфурт – 20 км.

До компаній, що діють у ТЛК «Франкфурт», належать, поряд з такими гігантами як Люфтганза та «Група Дойче Бан», й інші великі компанії, а також множина логістичних компаній сектора малого та середнього бізнесу.

Місцеві компанії пропонують і реалізують повний діапазон логістичних послуг: від планування та будівництва логістичних об'єктів та систем до консультативного обслуговування процесів управління рухом потоку матеріалів/вантажів і менеджменту ланцюжка поставок.



Сучасна інфраструктура місцевих компаній, зокрема з інформаційних технологій, допомагає підприємствам логістики у застосуванні систем електронної обробки даних великої потужності, обліку потоків товарів із зазначенням часу і застосуванням необхідних заходів безпеки. Експедиторські фірми охоплюють своїм асортиментом весь спектр послуг з логістики. Крім цього є компанії, що спеціалізуються на певних видах послуг – транспортних, кур'єрських, з доставки або експрес-доставки посилок. Існують мережі як провайдерів класичних дистриб'юторських послуг, так і компаній з організації повернення товарів/вантажів, їх сортування та комісіювання, а також call-центри. Розташовуючись на площі понад 2760000 кв. м, регіон Франкфурт, поряд з Гамбургом, має найбільший обсяг нерухомості, що використовується для виконання логістичних функцій. Пропонований асортимент охоплює всі види логістичної нерухомості, починаючи від простих складських приміщень і закінчуючи складними спеціалізованими пристроями та об'єктами.

Розглянуті вище види і категорії ТЛК складають організаційну основу формування Європейської мережі транспортно-логістичних кластерів

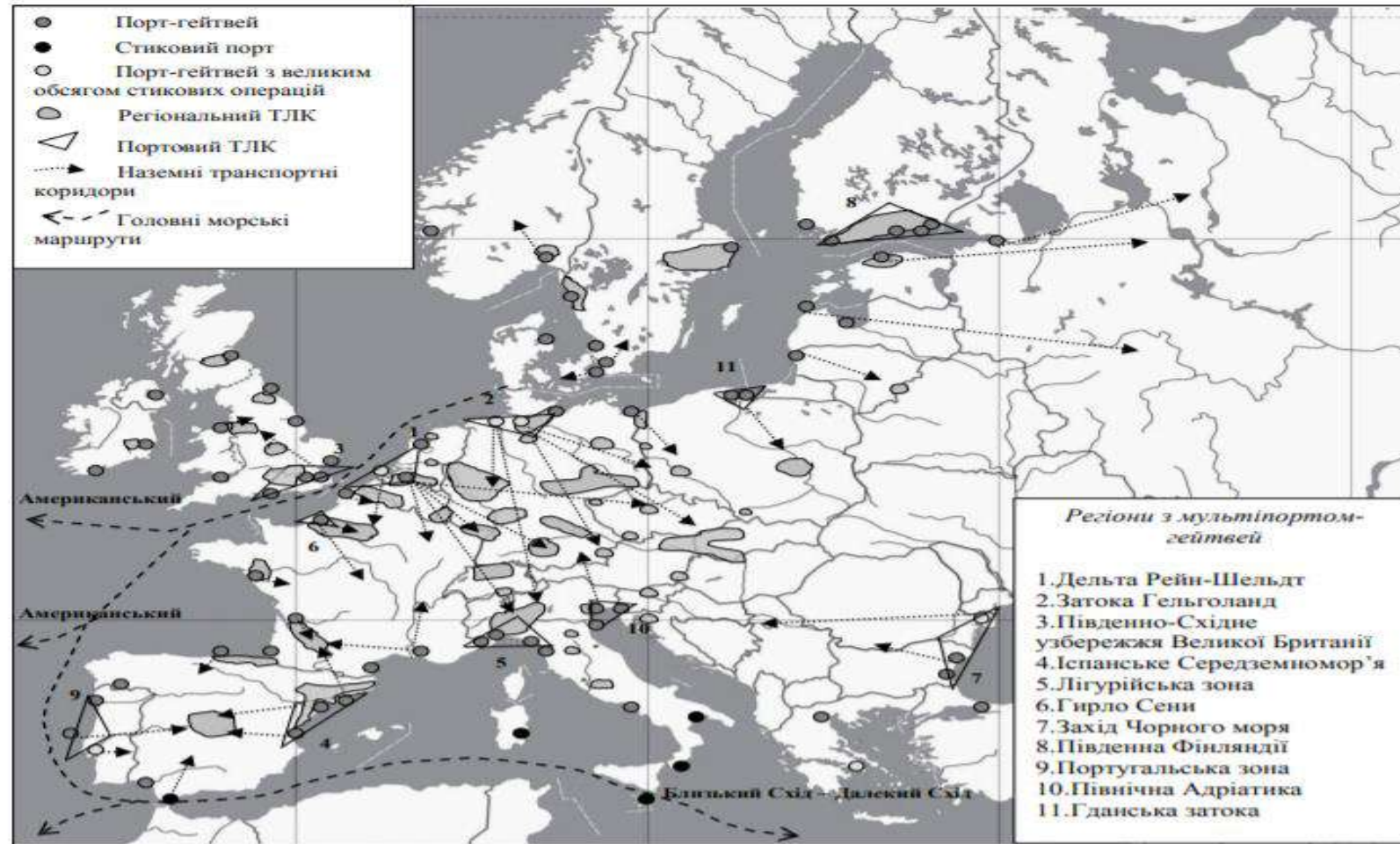


Рис. 2. Європейська мережа ТЛК: взаємодія портових та регіональних кластерів.

Її фінансово-економічною основою є зростаючий попит на транспортно-логістичні послуги в Європейському Союзі, що збільшується в 2,5 рази швидше, ніж ВВП, в міру інтеграції економік країн -членів ЄС (і подальшого розширення ЄС) в єдиний економічний простір. Частка транспортно-логістичних послуг, що надаються спеціалізованими провайдерами, в загальному обороті досягла 40%. Основними бенефіціарами цього зростання є Німеччина, Великобританія та Франція, на частку яких припадає половина всього обороту

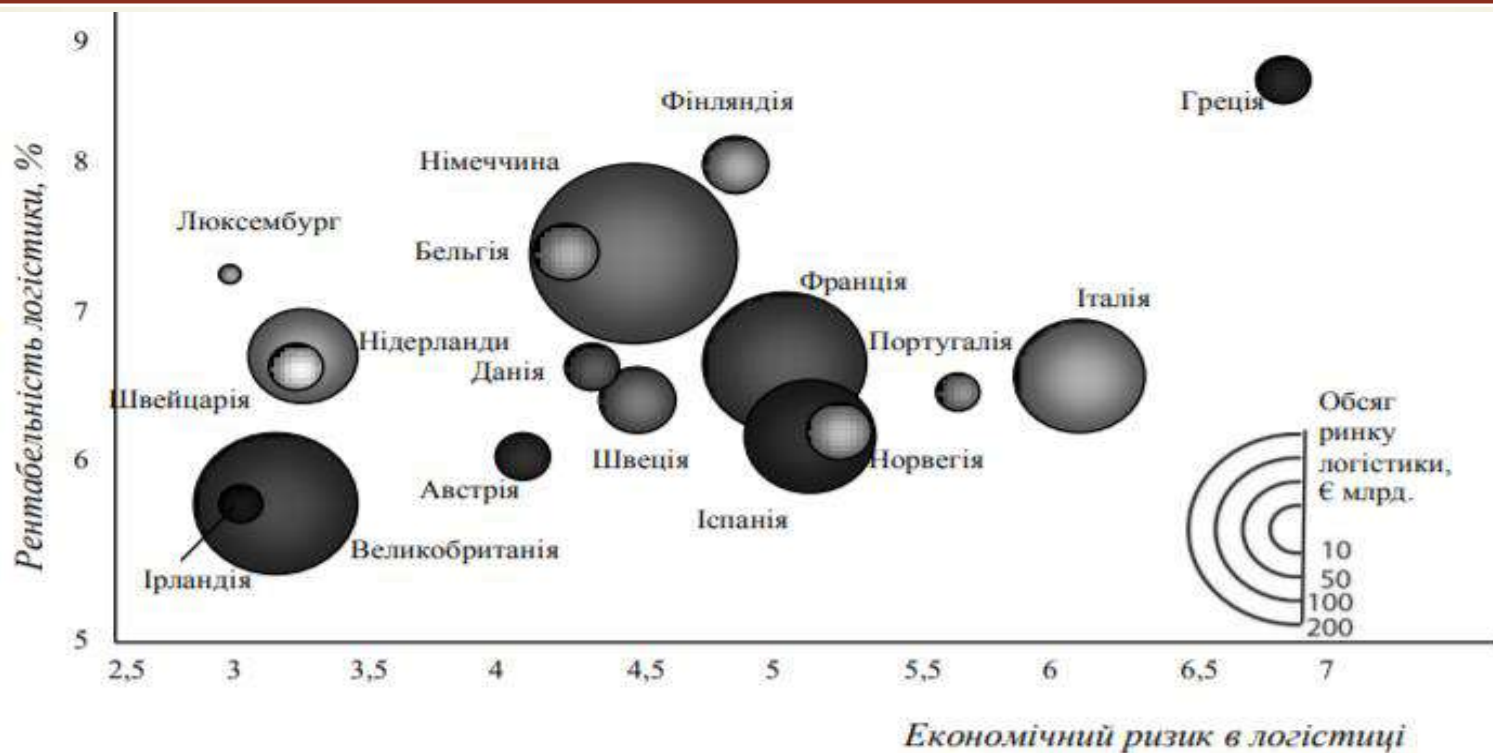


Рис. 3. Обсяги ринків логістики в країнах Західної Європи.

У процесі цього розвитку і формується Європейська мережа транспортно-логістичних кластерів. В даний час в цій мережі виділяють 25 первинних (primary) і близько 60 вторинних (secondary) ТЛК. Щонайменше чотири первинних кластери можна кваліфікувати як глобальні логістичні кластери – кластери на базі мегаполісів Лондона і Парижа і міських агломерацій Франкфурт-Рейн-Майн і РандстадГолланд¹. Таким чином, в мережі європейських ТЛК можна виділити 3-рівневу ієрархію. Найвищою щільністю мережа ТЛК відрізняється на території гігантського європейського мегаполіса – European Core Region, відомого також як «блакитний банан», або «гарячий банан», – через його форму і яскраве світіння ночами, що спостерігається з космосу



Розміщення логістичних кластерів Європейського Союзу.

Висновки

Процеси транспортно-логістичної кластеризації в ЄС відбуваються дещо із запізненням у порівнянні з формуванням кластерів у виробничих галузях (промисловість, агропромисловий бізнес).

Разом з тим, для створення транспортно-логістичних кластерів у країнах-членах ЄС вже є необхідні підстави у вигляді структурних та регіональних компонентів та програм єврологістики.

ТЛК, що формуються у ЄС, поділяються на портові, прикордонні, регіональні. В результаті їхньої взаємодії з'являються нові категорії ТЛК – мультипорти-гейтвеї та стикові порти. Їхня сукупність в країнах ЄС формує європейську мережу

ТЛК з регіоном європейського ядра в її основі. Тут концентруються головні кластери з глобальними функціями (Лондонський, Паризький, Франкфуртський, Ранстанд-Голланд), більшість головних та основних ТЛК. Подальший розвиток та географічне поширення процесів транспортно-логістичної кластеризації в Європі, без сумніву, повинно охопити і Україну.



Дякую за увагу!!!