

Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України  
Донецька обласна державна адміністрація  
Донецька міська рада  
Донецька академія автомобільного транспорту  
Приазовський державний технічний університет  
Сілезький технологічний університет (Польща)  
Ліпецький державний технічний університет  
(Російська Федерація)

# ЛОГІСТИКА ПРОМИСЛОВИХ РЕГІОНІВ

МАТЕРІАЛИ ТРЕТЬОЇ МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ

06-09 квітня 2011 рік



Донецьк - Святогірськ  
Україна

Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України  
Донецька обласна державна адміністрація  
Донецька міська рада  
Донецька академія автомобільного транспорту  
Приазовський державний технічний університет  
Сілезький технологічний університет (Польща)  
Ліпецький державний технічний університет  
(Російська Федерація)

## **ЛОГІСТИКА ПРОМИСЛОВИХ РЕГІОНІВ**

**МАТЕРІАЛИ ТРЕТЬОЇ МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ  
КОНФЕРЕНЦІЇ  
(Донецьк – Святогірськ, 06-09 квітня 2011 року)**

*Збірник наукових праць*

Донецьк  
«ЛАНДОН-XXI»  
2011

<i>Романенко Е.А.</i> Оценка эффективности маршрутизации перевозок грузов в транспортных системах . . . . .	176
<i>Сагайдак-Нікітюк Р.В.</i> Методика розрахунку обсягу фармацевтичних відходів на регіональному рівні . . . . .	179
<i>Сладковски А.</i> Структурные изменения в Силезском промышленном регионе и их влияние на развитие логистических центров . . . . .	183
<i>Смерічевська С.В.</i> Використання концепції логістичного менеджменту в управлінні регіональними транспортними системами . . . . .	188
<i>Стельмашенко О.О.</i> Логістичний підхід до управління термінальними системами . . . . .	191
<i>Сумець О.М., Кушнерук Ю.І.</i> Визначення потужності регіональних логістичних кластерів . . . . .	195
<i>Татаринский В.Б.</i> Информационная логистика в инфраструктуре дорожной отрасли региона . . . . .	199
<i>Ткачова Н.М.</i> Оцінка ефективності управління регіональними логістичними системами . . . . .	202
<i>Торба О.В., Мозговий О.В., Кравченко О.П., Могіла В.І.</i> Інноваційні рішення щодо організації логістичних операцій. Логістичний аутосорсінг . . . . .	206
<i>Хара М.В., Лямзин А.А.</i> Выбор стратегии обеспечения эксплуатационной готовности вагонов промпредприятия . . . . .	209
<i>Ходоскин Д.П.</i> Исследование параметров и местонахождения зоны дилеммы . . . . .	213
<i>Ходоскина О.А.</i> Пассажирские перевозки железнодорожным транспортом как самостоятельная логистическая система промышленного региона . . . . .	217
<i>Циран Я., Крикавський Є.В.</i> Лояльність клієнта contra безпеки інформації. . . . .	221
<i>Чернышева С.В.</i> Информационное обеспечение транспортно - логических цепей . . . . .	225

## **СТРУКТУРНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В СИЛЕЗСКОМ ПРОМЫШЛЕННОМ РЕГИОНЕ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ**

В монографии проф. В.К. Губенко [1] принято определение еврологистический распределительный центр. С такой формулировкой трудно согласиться, поскольку различные регионы Европы имеют свои особенности и этих особенностей значительно больше, чем общих черт. Если говорится о Панъевропейских транспортных коридорах, то при относительно более высоком уровне развития инфраструктуры для данных коридоров, идеологически они не отличаются от трансазиатских коридоров. Они преследуют те же цели, и при дальнейшем развитии инфраструктуры и увеличении объема перевозок различие между такими коридорами будет снижаться.

Но очевидно, что каждый из европейских промышленных регионов имеет свои исторические особенности. Могут быть и общие черты. Например, историческое развитие промышленного производства в Силезском промышленном регионе имеет много общего с аналогичными регионами в Германии (Рур) или во Франции (Лотарингия). Такими чертами является огромная концентрация предприятий тяжелой промышленности со всеми негативными воздействиями на окружающую среду в прошлом, а также с необходимостью изменения структуры производства в связи с современной тенденцией перенесения относительно вредных производств в другие страны мира. Часто такое стремление является не осознанной потребностью, но следствием конкуренции на мировом рынке. Очевидно, что металлургическая продукция в густонаселенном европейском регионе, если заботиться об экологии, о высокой культуре производства, о внедрении новейших достижений науки и т.д., не может быть дешевой и заведомо будет проигрывать в конкурентной борьбе за рынки сбыта в сравнении с относительно более дешевой продукцией из Юго-Восточной Азии. Следствием такого факта является необходимость перепрофилирования продукции для данных регионов с учетом местных особенностей. К числу общих особенностей данных регионов относится высокий уровень развития регионального транспорта, густая сеть железных и автомобильных дорог, большая концентрация квалифицированного трудоспособного населения, наличие энергетических ресурсов, которые могут высвободиться при закрытии или перепрофилировании предприятий тяжелой индустрии, относительно высокий уровень концентрации капиталов в регионе и другие.

Сравнение Силезского промышленного региона с аналогичными в Западной Европе показывает также ряд специфических особенностей. Рассматриваемый регион начал перепрофилирование после определенного упадка, связанного с распадом социалистической системы хозяйствования. Например, объем производимых в Польше черных металлов уменьшился в 2000 году почти в 2 раза по сравнению с 1980 годом. Очевидно, что в связи с этим регион имел проблемы с закрытием металлургических и горнодобывающих предприятий, с высвобождением трудовых ресурсов и ростом безработицы, экологические проблемы в связи с загрязнением окружающей среды выбросами и отходами предприятий тяжелой индустрии. Региону пришлось решать проблемы перепрофилирования, начиная с более низкого стартового уровня, что было обусловлено сравнительно более низким уровнем экономики Польши в целом. Тем не менее, ряд признаков говорит о том, что Силезский промышленный регион уже преодолел низшую точку своего развития. К числу показателей, которые свидетельствуют об этом, можно отнести уровень безработицы, который с почти 18% в 2002 году уменьшился до 8,1% в 2007 году (для сравнения в том же году уровень безработицы в целом по Польше составлял 9,8%). Последние данные говорят о том, что в связи с мировым экономическим кризисом уровень безработицы в регионе несколько возрос (9,8%), но все равно является значительно более низким, чем в целом в Польше (11,3% - данные 2010 г.).

С другой стороны, Силезский промышленный регион представлял и представляет большой интерес для иностранных инвестиций. Например, начиная с 1996 года объем непосредственных инвестиций зарубежного капитала в регионе составил 2,5 млрд. евро, что значительно больше любого другого региона Польши. Перепрофилирование старых и создание новых предприятий в регионе позволило изменить структуру производства в регионе. Уже в 2007 году в промышленности было занято только 27,5% трудоспособного населения, в то время как в сфере услуг, в том числе и в транспортной отрасли, занято 71,7%. Сельское хозяйство для региона не имеет большого значения (0,8%).

В статье [2] рассматривались некоторые логистические проблемы рассматриваемого региона, связанные с продукцией горно-металлургических предприятий. Отметим, что в настоящее время большое значение имеет также продукция машиностроительных, химических или энергетических предприятий. Появление в регионе таких фирм, как General Motors, Opel, Bombardier Transportation, Isuzu или Fiat изменило структуру промышленного производства. Metallургический комплекс региона также претерпел изменения. Часть наименее рентабельных предприятий была закрыта, а часть выкуплена иностранным капиталом. Например, крупнейший в Польше металлургический комбинат Huta Katowice стал составной частью компании Arcelor Mittal Poland. Примерами успешного соединения польского и зарубежного капитала могут быть фирмы Foster Wheeler Energia Polska, производящая промышленные котлы, Atlas Baraga – строительный сектор, PONAR-DEFUM – станкостроительная отрасль, DAMEL – производство электрических машин и другие.

Регион является крупнейшим в Польше производителем продукции автостроения. Можно говорить о создании промышленного кластера в данной отрасли, поскольку более 90% необходимой для производства автомобилей продукции производится в регионе. Помимо непосредственно сборочных автозаводов успешно функционирует ряд фирм, производящих продукцию для данной отрасли: Magneti-Marelli, Bitron Poland, TIMKEN Polska, TRW Automotive Polska и другие.

Соответственно, логистика региона должна была учитывать структурные изменения в региональной промышленности, что отразилось на развитии логистических центров, терминалов, логистических фирм и операторов. В настоящее время трудно определить количество действующих логистических предприятий в регионе. Ясно, что их количество перевалило за сотню. При этом предприятия, которые имеют несколько десятков транспортных средств, успешно функционируют параллельно с известными фирмами, такими как DB Schenker или PKP Cargo, которые имеют свои региональные представительства.

Причина того, что в настоящее время трудно оценить количество логистических предприятий в регионе, заключается в том, что ряд крупнейших фирм организовал дочерние логистические предприятия и филиалы. При этом также существует ряд фирм, которые, не имея своего транспорта, используют транспорт на условиях аутсорсинга. Другие фирмы занимаются информационным, страховым или финансовым обеспечением логистических операций. Еще одним фактором, который способствует развитию логистики в регионе, является широкое использование интернета, где функционируют информационные биржи и порталы. На них потенциальный клиент может получить не только традиционные логистические услуги, но и решить вопросы аренды складских помещений, закупки земли под организацию складов, закупки или аренды контейнеров, поддонов или упаковочных материалов, а также множество других дополнительных услуг.

1. Губенко В.К. Логистическая централизация материальных потоков: теория и методология логистических распределительных центров. НАН Украины, Институт экономики промышленности, Донецк, 2007.
2. Сладковский А. Проблемы складирования изделий металлургических предприятий в Силезском промышленном регионе // Логістика промислових регіонів. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. – Донецьк – Маріуполь. 2010. – С. 158-161.