

## LOGISTIC CENTERS IN GERMANY- THE PERFECT FRAMEWORK OF THE ACTION PLAN

**Emilija Bozhinovska**

Faculty of Tourism and Business Logistics, University “Goce Delchev”- Stip, North Macedonia,

[emilija.21811@student.ugd.edu.mk](mailto:emilija.21811@student.ugd.edu.mk)

**Abstract:** The paper focuses on logistics centers and advanced training for continuous operation. The study, led by an action plan prepared by the Federal Ministry of Transport and Digital Duties, gives a brief overview of what the perfect logistics centers would actually look like. In the research done for this action plan, first of all, the final statements and conclusions are made, and then the points of the reasons are taken. This is how the action plan of Germany was made, which sets the starting points for the maintenance of logistics centers, which is constantly changing and enriching. Germany is an export-oriented country, the most important thing is that transport is efficient and environmentally friendly, so that they would be loaded globally. That is why, as such, it was rated by the World Bank as a leading country not only in Europe but also in the world. It's pride and it's difficult for the future development of the transport economy sector, the reason is this: freight transport and logistics, as the third largest sector in this country, have managed to contribute over 200 billion euros in 2020, and employment is rising, where currently cares for over 2.7 million people. She's strength is trying to strengthen the German government, given the economic and financial crisis. The German government is trying in one way to increase exports and use the jobs and big jobs in this sector with a lot of games. Action plan is a reconstruction of the master plan, but fortunately, prepared by the election, it successfully faced the crisis, in the second half of 2021, there was visible progress. With the implementation of an action plan and its perfect framework headed by people who are constantly on duty: Dr. Volker Wissing, Federal Minister for Transport, Construction and Urban Development and Dr. Schauer, Parliamentary Secretary of State in the Union, Ministry of Transport, construction and urban development and a federal government coordinator for freight transport and logistics, would create the conditions for Germany to consolidate its position as a leading force in the transport industry and logistics, and to provide permanent jobs in this sector.

**Keywords:** logistics center, development, transport, freight forwarding

## ЛОГИСТИЧКИ ЦЕНТРИ ВО ГЕРМАНИЈА- СОВРШЕНАТА РАМКА НА АКЦИОНИОТ ПЛАН

**Емилија Божиновска**

Факултет за туризам и бизнис логистика, Универзитет “Гоце Делчев” – Штип, Северна

Македонија, [emilija.21811@student.ugd.edu.mk](mailto:emilija.21811@student.ugd.edu.mk)

**Апстракт:** Трудот се фокусира на логистичките центри и нивното усовршување за постојано функционирање. Студијата водена со пример за акционен план изготвен од Федералното Министерство за транспорт и дигитални давачки дава кратка слика како всушност би требало да изгледаат совршени логистички центри. Во истражувањето направено за овој акционен план пред се, се земени завршните излагања и заклучоци, а потоа се земени точките од развојот. Така е направен и акциониот план на Германија со кој се поставуваат почетните точки за одржување на логистичките центри, кој се изменува и збогатува постојано. Бидејќи Германија е извозно ориентирана земја, најбитно е товарниот транспорт да биде ефикасен и еколошки, како би биле конкурентни на пазарот. Затоа и Германија како таква, била оценета од Светска банка како водечка земја не само во Европа, туку и во светот.<sup>29</sup> Тоа е гордост и поттик за идните развој на транспортниот економски сектор, а причината е едноставна: товарниот транспорт и логистиката, како трет најголем сектор во оваа држава успеале да придонесат со обрт над 200 милијарди евра во 2020 година, а вработувањата да се зголемуваат, каде што моментално се вработени над 2,7 милиони луѓе. Тоа и вусност се обидува да го зајакне Германската влада, со оглед на економската и

---

<sup>29</sup> Heilemann, Ullrich (2009): Déjà Vu: Prognose in der Krise. in: Koll et al.: Welche Rolle spielen Prognosen? Wirtschaftsdienst, Vol. 89, Springer Verlag, Heidelberg.

финансиска криза.<sup>30</sup> Германската влада се обидува на правилен начин да го зголеми извозот и да ги задржи и зголемува вработувањата во овој сектор со користење на многу алатки. Акциониот план е реконструкција на мастер планот кој пак, за среќа, подготвен од минатиот мандат, успешно се соочил со кризата, па после втората половина на 2021 година, имало видлив напредок. Со имплементација на акциониот план и неговата совршена рамка на чело со луѓето кои постојано работат на истиот: д-р Волкер Висинг, федерален министер за транспорт, градежништво и урбан развој и д-р Андреас Шеуер, парламентарен државен секретар во Сојузното Министерство за Транспорт, градежништво и урбан развој и федерален владин координатор за товарен транспорт и логистика, би се создале услови за Германија да го зацврсти своето место како водечка сила во транспортната индустрија и логистиката, и трајно да обезбеди работни места во овој сектор.

**Клучни зборови:** логистички центар, развој, транспорт, шпедиција

## 1. ЦЕЛ НА ИСТРАЖУВАЊЕТО

Зајакнување на Германија како логистички центар

Суровини, репроматеријали и готови производи влегуваат во Германија преку нивните поморски пристаништа и аеродроми. Германија како извозник ги користи истите точки за извоз до многу дестинации во светот. За ефикасната меѓународна размена на стоки, Германија ги користи пристаништата и аеродромите, кои пак се дел од транспортната мрежа која што е добро развиена и заедно со давателите на логистички услуги ги поставуваат правилно основите за размената на стоки и при тоа го намалуваат оптоварувањето на патиштата како главен начин на размена. Овој начин на функционирање е од големо значење за Германија како светски логистички центар. Сето ова би требало да се прасира подобро во светски рамки.<sup>31</sup>

Зголемување на ефикасноста на сите начини на транспорт

Ефикасна инфраструктура е основен предуслов за економски успех, успех за вработување и просперитет на Германија. Во секторот за товарен транспорт најголем товар носи патниот режим. Поради оваа причина, потенцијалот својствен на овој режим е подобро да се искористи, особено на федералните автопатишта. Затоа треба да се искористат и инвестициите од сите сектори, особено приватниот, како би се ослободиле големите патишта, спорите крстосници и слабиот проток т.н. „тесно грло“. Во исто време, треба да се подобри ефикасноста на федералните автопати и протокот на сообраќај. За таа цел, треба да се подобри управувањето со патиштата и да се напредува со вградување на повеќе системи за управување со сообраќајот, со цел да се создаде „интелигентен автопат“. Со теренското тестирање на подолги товарни возила и долги товарни возови треба да се идентификуваат дополнителни опции за оптимизација за ефикасно искористување на постоечкиот капацитет.<sup>32</sup>

Искористување на силните страни на сите видови транспорт со меѓусебно поврзување на транспортната инфраструктура на оптимален начин

За да се зголеми ефикасноста на транспортниот систем како една целина, на секој начин на транспорт треба да му биде овозможено распоредување и искористување на своите вродени сили на најдобар начин. Така, на пример, треба да се искористат силите на внатрешниот воден транспорт за движење на рефус товар по внатрешните водни патишта, како и брзината и лесната промена на тешките товарни возила. Железниците треба да бидат начин на превоз кои придонесуваат за зголемување на еколошките придобивки на транспорт на големи релации и воздухопловните летала треба да можат да ја распоредат својата голема брзина на особено долги растојанија и со стоки чувствителни на време.<sup>33</sup>

Промовирање на усогласеноста при зголемување на нивото на транспортот со заштитата на животната средина и ублажувањето на климатските промени

<sup>30</sup> Abmann, Christian, Rässler, Susanne, Wolf, Katja (2012): Ökonometrische Prognoseverfahren für Paneldaten. In: Mertens, Peter, Rässler, Susanne (Hrsg.): Prognoserechnung. Springer-Verlag, Berlin/Heidelberg.

<sup>31</sup> Federal Ministry of transport and Digital Infrastructure (2017, June), Rail freight Masterplan, retrieved from: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/rail-freight-masterplan.html>

<sup>32</sup> Federal Ministry of transport and Digital Infrastructure (2017, May), Strategy for speeding up the planning process, retrieved from <https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/strategy-for-speeding-up-the-planning-process.html>

<sup>33</sup> Federal Ministry of transport and Digital Infrastructure (2018, October), Mid-Term Review of the 2011-2020 Road Safety Programme, retrieved from [https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/mid-term-review-of-the-2011-2020-road-safety-programme.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/mid-term-review-of-the-2011-2020-road-safety-programme.pdf?__blob=publicationFile)

Германската сојузна влада си поставила сама на себе цел- налакување на стакленичките гасови за 40 проценти во однос на периодот од 1990 година па до 2020 година. Повторното мерење во 2008 година, покажало одговорност на транспортниот сектор за 16 проценти на стакленичките гасови. Доколку егзистенцијата претставува предизвик за чување, тогаш и превозот на луѓе и стока треба да придонесе за зачувување на животната средина и да има придонес за намалување на климатските промени

Поддржување на добри услови за работа и обука во индустријата за товарен транспорт

Овој сектор се одликува со голем број на вработени, нешто над 2,7 милиони луѓе. Исто така, секторот за транспорт и логистика се прогнозира да продолжи со тој тренд на вработување. Но некои работни места се одликуваат со тежок степен на физичка работа, работното време не е постојано исто и од вработените се очекува да се флексибилни и мобилни. Затоа, овој сектор мора да се одликува со добар баланс меѓу социјалните услови, обуката и финансиските придобивки.

## 2. МЕТОДОЛОГИЈА

Анализата на акциониот план е содржината на ова истражување. Краткиот преглед на акциониот план којшто е подготвен од Германското министерство за одржување и подобрување на логистичките центри е стратегијата на ова истражување. Во него се избрани пет точки кои се објаснети и секоја од нив има специфичности кои се составен, посебен дел. Тие точки објаснуваат свои специфичности и секоја одговара на три типа на прашања, вклучувајќи:34

Кои се целите?

Како да се постигне тоа?

Што има ново?

Но, сепак, иако развојот на акциониот план дава резултати, во Германија се користи метод/ стратегија за проверка на моменталниот раст на логистиката и прогнози за во иднина.

## 3. РЕЗУЛТАТИ ОД ИСТРАЖУВАЊЕТО - ЛОГИСТИЧКИ ЦЕНТРИ ВО ГЕРМАНИЈА

### ЛОГИСТИКА ВО ГЕРМАНИЈА

Пригушени перформанси во 2018/19 година. Логистичкиот сектор како таков е помалку јасно дефиниран во официјалната статистика отколку другите услужни сектори како што се малопродажбата или традиционалните области на производство. Сепак, секторот „транспорт и складирање“ на услужната индустрија ги опфаќа сите активности кои вообичаено се опфатени со терминот „логистика“ (транспорт, претовар и складирање на стоки и сродни услуги како што се шпедиција или работење на товарни центри, пристаништа и други инфраструктурни објекти). Прометот во секторот транспорт и складирање во Германија достигна речиси 250 милијарди евра во 2018 година.<sup>35</sup> Секторот обезбеди вработување за околу 2 милиони луѓе. За споредба, автомобилската индустрија (вклучувајќи ги и добавувачите) во Германија оствари промет од 210 милијарди евра и вработи речиси 740.000 луѓе во 2018 година.

Сепак, речиси 20% од прометот во секторот транспорт и складирање е генериран од услуги за приватни клиенти; во нив доминираат локалниот јавен превоз и воздушниот сообраќај. Во некои случаи, тешко е да се направи граница помеѓу деловните и личните услуги. Во сегментот на воздухопловството, на пример, патничките авиони се користат и за превоз на товарен воздух. Најголем сегмент во секторот транспорт и складирање е „складирање и помошни активности за транспорт“, во кој доминираат шпедитерските компании. На второ место е копнениот транспорт (вклучувајќи го и транспортот преку цевководи), при што патниот товар повторно генерира најголем дел од прометот

Пригушен раст на прометот: Прометот во секторот транспорт и складирање пораснал само минимално во последните неколку години. Една важна причина за ограничениот раст веројатно беше тоа што домашното индустриско производство едвај се зголеми во наведениот период. Затоа индустриското производство и прометот во секторот транспорт и складирање во основа следат слична циклична шема. Помеѓу 2012 и 2014 година, логистиката била под дополнителен притисок и од домашната инвестициска активност и од надворешната трговија на Германија, која растеше само помалку од просекот на долгорочна споредба. Ова влијаело на внесот на нови нарачки во логистичките фирми.<sup>36</sup>

<sup>34</sup> Kille, Christian (2015) Entwicklung der Logistikkosten – Methodik und Ergebnisse der Prognose. In: Kille, Christian, Meißner, Markus (Hrsg.): Logistik bewegt. DVV Media Group, Hamburg

<sup>35</sup> Verkehrsetat (2018 September), Informationen zu den Haushaltsberatungen von Bundestag und Bundersrat, retrieved from <https://www.promobilitaet.de/verband/aktuelles/zahlen-daten-fakten-zum-verkehrsetat-2019/>

<sup>36</sup> Deutsche Bank research (2021, February 19), Ausblick Deutschland, retrieved from: [https://www.dbresearch.com/PROD/RPS\\_DE-](https://www.dbresearch.com/PROD/RPS_DE-)

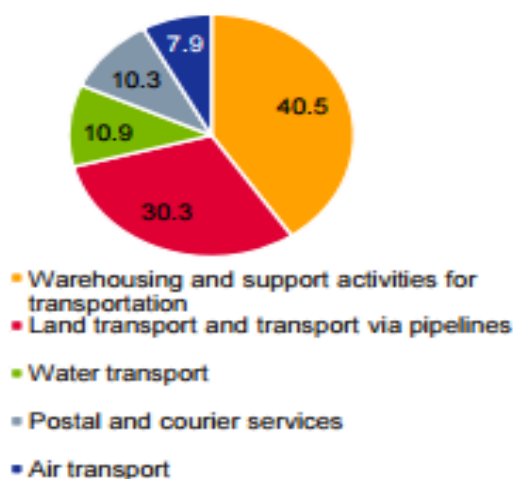
*Реален производствен производ и ном. промет во секторот транспорт/складирање*



*Извор: Федерален завод за статистика, Истражување на Дојче банк*

Поединечно по сегмент, најлоши резултати од секторот транспорт и складирање помеѓу 2018 и 2020 година беа услугите за воден транспорт, во кој доминира морскиот и крајбрежниот транспорт. Во 2020 година особено номиналниот промет падна за околу 30%. Глобалниот поморски и крајбрежен воден транспорт се карактеризира со прекумерни капацитети и високи товарни и чартер стапки. Дополнително, се чувствувало ниското влијанието на растот на глобалната трговија со долгорочна споредба. Пред рецесијата 2008/09 година, водниот транспорт редовно блескал со особено големи зголемувања на прометот. Во останатите сегменти од секторот транспорт и складирање немало екстремно позитивни или негативни показатели во изминатите три години. 37 Од 2018 до 2020 година, просечниот номинален раст на прометот се движеше помеѓу 0,5% на годишно ниво во складишните и помошни активности за транспортниот сегмент и 1,5% годишно во сегментот на поштенски и курирски услуги<sup>38</sup>

*Поделба на прометот во секторот транспорт и складирање, Германија, 2020 година, %*



*Извор: Федерален завод за статистика, Истражување на Дојче банк*

[PROD/PROD000000000516911/Robustes\\_BIP\\_2021%2C\\_trotz\\_Q1-R%C3%BCckschlag\\_%E2%80%93\\_Inflation.pdf?undefined&reload=5qPyigpoOjX0LiCUjyJ9I~b38tGBHxwFs0VThmoz9rbTOO~Y5FAQIej8hMtlnWFD](https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/manual-for-good-public-participation.pdf?__blob=publicationFile)

<sup>37</sup> Federal Ministry of transport and Digital Infrastructure (2014, March), Manual for good public participation, retrieved from [https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/manual-for-good-public-participation.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/manual-for-good-public-participation.pdf?__blob=publicationFile)

<sup>38</sup> Моника Т (2017). Планирање и спроведување на логистички центри- случајот на ДБ Шенкер, УГД, Скопје

#### 4. ЗАКЛУЧОК

Германија е недопрена логистичка локација. Тоа е одлика на општество со разновидни и иновативни компании, со лоакациски добри фактори. Но, економски гледано, има индикации дека растот на прометот во наредните години ќе биде на просечно ниво. Хронолошки гледано, од 2003 до 2008 година, овој сектор успеал да го зголеми прометот за 4,6 проценти годишно. Потоа од 2009 до 2014 година, стапката се намалила за 3,4 проценти годишно (додека инфлацијата била нешто пониска). Пооа, во следните пет години, просечниот годишен раст бил помеѓу 2 и 3 проценти. Логистичките услуги доколку се поедноставни, конкуренцијата ќе биде поинтензивна. Специфичните услуги кои се нудат на клиентите, ќе помогнат да се намали притисокот кој се прави врз профитот, за разлика од традиционалното работење. Но не сите компании ќе успеат да дадат мултимодални решенија за овој сектор. Државната регулатива ќе остане да биде товар на овој сектор и во иднина. Тука се наметнува и моментот за објективното гледање на пазарот и конкурентската предност во однос на транспортниот бизнис. Од политичка гледна точка, се разбира, за германскиот логистички бизнис е од суштинско значење важните домашни клиенти (пред се индустрискиот сектор, но и дистрибутивната трговија) да не бидат подложени на прекумерни оптоварувања. Неодамнешните резолуции усвоени од широката коалиција кои се однесуваат на пазарот на труд и пензиската политика, веројатно ќе поттикнат многу компании да бидат претпазливи во врска со големите инвестиции. Сето ова би влијаело и на германскиот логистички бизнис.

#### РЕФЕРЕНЦИ

- Aßmann, C., Rässler, S., & Wolf, K. (2012). Ökonometrische Prognoseverfahren für Paneldaten. In: Mertens, Peter, Rässler, Susanne (Hrsg.): Prognoserechnung. Springer-Verlag, Berlin/Heidelberg.
- Deutsche Bank research (2021). Ausblick Deutschland, retrieved from [https://www.dbresearch.com/PROD/RPS\\_DE-PROD/PROD000000000516911/Robustes\\_BIP\\_2021%2C\\_trotz\\_Q1-R%C3%BCckschlag\\_%E2%80%93\\_Inflation.pdf?undefined&reload=5qPyigpoOjX0LiCUjyJ9I~b38tGBHxwFs0VThmoz9rbTOO~Y5FAQIej8hMt1nWFD](https://www.dbresearch.com/PROD/RPS_DE-PROD/PROD000000000516911/Robustes_BIP_2021%2C_trotz_Q1-R%C3%BCckschlag_%E2%80%93_Inflation.pdf?undefined&reload=5qPyigpoOjX0LiCUjyJ9I~b38tGBHxwFs0VThmoz9rbTOO~Y5FAQIej8hMt1nWFD)
- Federal Ministry of transport and Digital Infrastructure (2017). Strategy for speeding up the planning process, retrieved from <https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/strategy-for-speeding-up-the-planning-process.html>
- Federal Ministry of transport and Digital Infrastructure (2017). Rail freight Masterplan, retrieved from <https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/rail-freight-masterplan.html>
- Federal Ministry of transport and Digital Infrastructure (2018). Mid-Term Review of the 2011-2020 Road Safety Programme, retrieved from <https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/mid-term-review-of-the-2011-2020-road-safety-programme.pdf?blob=publicationFile>
- Federal Ministry of transport and Digital Infrastructure (2014). Manual for good public participation, retrieved from <https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/manual-for-good-public-participation.pdf?blob=publicationFile>
- Heilemann, U. (2009). Déjà Vu: Prognose in der Krise. in: Koll et al.: Welche Rolle spielen Prognosen? Wirtschaftsdienst, Vol. 89, Springer Verlag, Heidelberg
- Kille, C. (2015). Entwicklung der Logistikkosten – Methodik und Ergebnisse der Prognose. In: Kille, Christian, Meißner, Markus (Hrsg.): Logistik bewegt. DVV Media Group, Hamburg.
- Моника, Т. (2017). Планирање и спроведување на логистички центри- случајот на ДБ Шенкер, УГД, Скопје
- Verkehrsetat. (2018). Informationen zu den Haushaltsberatungen von Bundestag und Bundersrat, retrieved from <https://www.promobilitaet.de/verband/aktuelles/zahlen-daten-fakten-zum-verkehrsetat-2019>