

## НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ В ЭКОНОМИЧЕСКИ РАЗВИТЫХ СТРАНАХ

**В.А. Коврей, к.э.н., доцент**

*Академия управления при Президенте Республики Беларусь (г. Минск)*

Выгодное геополитическое расположение Республики Беларусь предопределило роль ее транспортных коммуникаций как перекрестка путей из стран Западной Европы в Россию и государства Азии, а также из Скандинавских и Прибалтийских стран в страны Южной Европы и Ближнего Востока.

За последние годы транзитные и внутренние перевозки грузов в Республике Беларусь претерпели ряд положительных изменений, которые привели к повышению, как объема, так и качества предоставляемых транспортных услуг, перевозки становятся все более и более востребованными. Президентом и Правительством ставятся задачи по увеличению отдачи транспортного комплекса республики, ведь многие страны за счет транзита обеспечивают до 50% своего ВВП. Однако, возросшие требования к качеству выполняемых транспортных услуг, уровню обслуживания потребителей, а также недостаточная привлекательность схем транспортировки грузов через Республику Беларусь по стоимости, скорости и надежности усложняют эту задачу.

В последние годы современные логистические концепции успешно применяются ведущими организациями в стратегическом и оперативном управлении основными сферами бизнеса. Использование концепции логистики является одним из основных инструментов повышения эффективности функционирования транспортного комплекса страны и эффективности грузоперевозок за счет ускорения оборачиваемости материальных ресурсов и снижения общих логистических издержек, что способствует повышению конкурентоспособности товаров. Таким образом, создание транспортно-логистических центров уже является необходимостью. Попутно будут решены и другие задачи — увеличения транзитных грузопотоков, рост доходов государственного бюджета от транспортно-логистической деятельности и экспорта транспортных услуг, обеспечения эффективного использования транспортной инфраструктуры Республики Беларусь и ее интеграцию в мировую экономическую систему.

Изучение опыта и особенностей транспортной логистики в других странах позволит изучить достоинства и недостатки этого вида деятельности и учесть их при поиске рациональных путей своевременной доставки груза в пункты назначения с наименьшими транспортно-логистическими издержками.

Основным направлением современной логистики в высокоразвитых странах мира является переход к контрактной логистике (Full-Service), когда высокоспециализированные транспортно-логистические центры работают на промышленные и торговые организации, выполняя практически все транспортно-логистические услуги. В Швейцарии по такой технологии обслуживаются свыше 90% промышленных и торговых организаций, в Германии — свыше 50%, (к 2010 году — 60%). В России ставится задача выйти к 2010 году на уровень охвата этим видом транспортно-логистического обслуживания до 40% предприятий.

Эффективность контрактного транспортно-логистического обслуживания во многом определяется низким качеством этих операций в самих промышленных и торговых организациях. Можно отметить следующие недостатки существующих транспортно-логистических технологий на предприятиях:

- недостаток современных складских помещений;
- значительные и непрозрачные запасы материалов и готовой продукции;
- слабая механизация и оснащение рабочих мест;
- низкая квалификация и негибкость использования рабочей силы;
- отсутствие стандартизации процессов;
- слабая информационная поддержка;
- высокие накладные расходы на администрирование (общие цеховые и общезаводские).

Эти недостатки приводят к низкой производительности труда и высоким транспортно-логистическим затратам. Даже в высокоразвитых странах существует большая разница в эффективности оказания транспортно-логистических услуг самими организациями и высокоспециализированными транспортно-логистическими организациями. Так, исследования немецкой фирмы Metropian показывают, что производительность логистических процессов (прием товаров, складирование, выдача товаров, оформление заказа) выше в 3–4 раза у

лучших компаний по сравнению со средними. На столько же отличается и стоимость комплексной обработки одной европалеты.

Понимая важность развития сети транспортно-логистических центров, ряд стран сформировали соответствующие правительственные программы. Почти все существующие транспортно-логистические центры за рубежом создавались при активном участии и всесторонней поддержке правительств соответствующих государств. Современные тенденции развития рынка транспортных услуг за рубежом характеризуются привлечением инвестиций в создание крупных транспортно-логистических центров.

При разработке плана развития национальной транспортной системы правительством США органично увязаны общегосударственные и местные интересы, перспективы государственных, частных корпораций и финансовых институтов. Серьезное внимание уделено развитию портов, железнодорожных, автодорожных и водных коммуникаций с учетом полноценного использования интегрированных логистических технологий. Система транспортно-логистических центров развивалась с активным привлечением частных инвестиций в соответствующие сектора деятельности. На сегодняшний день система транспортно-логистических центров США представляет собой сеть многофункциональных терминальных комплексов, размещенных в опорных узлах транспортной сети (Нью-Йорк, Балтимор, Филадельфия, Сиэтл, Сан-Франциско, Лос-Анджелес, Чикаго и др.). Основными элементами этой системы являются крупные морские и воздушные порты, магистральные и местные пути автомобильного, железнодорожного и речного сообщения, грузоперерабатывающие терминалы, трубопроводы, пограничные и таможенные органы министерства внутренней безопасности США, навигационная система и другие элементы единой национальной транспортной информационной системы. При этом инфраструктура региональных транспортно-логистических структур органично включена в национальную и международную схему разделения труда.

Правительство Великобритании направляет усилия на привлечение инвестиций в модернизацию своих морских портов и аэропортов в связи с постоянно растущим влиянием в области международной торговли Китая и Индии. На совершенствование транспортной инфраструктуры страны ежегодно из бюджета выделяются значительные суммы. Правительство и базирующиеся в стране корпорации решают задачи по формированию условий для привлечения частного капитала в сферу создания инфраструктуры для обработки грузов, а решения по созданию транспортно-логистических центров в том или ином регионе принимают частные компании, исходя из своих коммерческих интересов. Некоторые центры создаются на принципах партнерства, когда в нем работают несколько частных компаний.

Имеющиеся в Великобритании дистрибьюторские транспортно-логистические центры бывают как специализированные (по отдельным видам продукции: лекарства, электроника, древесина, металл, автозапчасти), так и могут носить более универсальный характер. Более того, помимо выполнения функций автоматизированных складов, указанные центры также занимаются дополнительной обработкой продукции. Крупнейшие мировые производители той или иной продукции могут или воспользоваться услугами специализированных транспортно-логистических центров или создавать собственные дистрибьюторские центры, работающие на регион (Великобритания, Ирландия) или на целый ряд стран.

Географию транспортно-логистических центров в Италии и экономическую целесообразность их создания определяет близость к развязкам важных национальных и/или трансъевропейских сухопутных трасс, судоходным путям, аэропортам, а также к центрам производств, которые, выпуская продукцию на экспорт, обеспечивают загруженность транспортной инфраструктуры (Милан, Верона, Турин, Триест, Болонья, Флоренция и т.д.).

Министерство земель, инфраструктуры и транспорта Японии приняло пятилетний базовый план, определивший три основных направления деятельности: построение современных и эффективных транспортно-логистических систем; построение транспортно-логистических систем в соответствии с целями социально-экономического развития страны; построение транспортно-логистических систем, поддерживающих повышение жизненного уровня. В настоящее время основные направления и принципы развития транспортно-логистических систем в Японии определяются принятым в октябре 2005 года законом о действии консолидации и эффективности сферы распределения.

Транспортно-логистические центры в Японии создавались в районах размещения крупных производств, аэропортов и морских портов. Такие центры, расположенные вдоль международных транспортных коридоров, позволяют увеличить объемы суммарных грузовых перевозок, повысить эффективность грузовых авиаперевозок при использовании этих

центров в качестве транзитных аэропортов с целью дозаправки. При создании транспортно-логистических центров повышается возможность использования комбинированных международных грузовых перевозок при стыковке различных видов транспорта и перевалки грузов на другие виды транспорта.

Создание и функционирование транспортно-логистических центров на венгерской территории определяется постановлением парламента, которое предписывает создание транспортно-логистических центров, а также определяет государственные ресурсы для создания необходимой инфраструктуры. Собственниками указанных структур являются государственные органы, отечественные и иностранные компании. В случае значительных инвестиций и создания новых рабочих мест правительство Венгрии в течение первого года берет на себя часть расходов по оплате труда рабочих. В некоторых случаях компании в индивидуальном порядке могут быть предоставлены и другие льготы.

Сеть транспортно-логистических центров государственного значения в Германии формировалась при железнодорожных линиях и развязках. Большинство центров рассчитан на параллельное использование автомобильного и железнодорожного транспорта, однако есть и транспортно-логистические центры для использования автомобильного, железнодорожного и морского транспорта.

Как показывает практика, эффективность транспортно-логистических центров зависит от широты спектра услуг и их комплексности, позволяющей значительно экономить время и ресурсы на перевалку грузов. Выгоду от реализации проектов создания данных центров получают: государство — от первоначальной продажи значительной площади земли или ее долгосрочной аренды; администрация центра — от сдачи участков в аренду и оказания платных услуг компаниям; предприятия, размещающие свои производства и склады на территории зоны, — от наличия развитой инфраструктуры. Логистические центры, располагая соответствующей перегрузочной инфраструктурой, приобрели дополнительную роль пунктов, позволяющих заменять один вид транспорта на другой.

Анализ опыта США, Японии и стран Западной Европы показывает, что в формировании транспортно-логистических систем в этих странах, кроме перехода на контрактную форму транспортно-логистического обслуживания, определились следующие направления развития:

- создание транспортно-логистических центров осуществлялось при активном участии и всесторонней поддержке правительств соответствующих государств;
- при выборе мест размещения транспортно-логистических центров предпочтение отдается транспортным коридорам, крупным морским и воздушным портам, зонам активного экономического развития или свободным экономическим зонам;
- важными факторами успешной реализации проектов создания транспортно-логистических центров является их кадровое обеспечение и применение информационных технологий;
- предпосылкой и составляющей формирования транспортно-логистических центров является концепция развития контейнерных перевозок;
- наблюдается тенденция объединения транспортно-логистических центров в союзы, включение их в глобальную транспортно-логистическую систему. Транспортно-логистические структуры становятся привлекательными не только для крупного, но и для среднего бизнеса, предоставляя целый комплекс услуг, который позволяет участникам снизить текущие расходы (транспортные, складские, строительные, почтовые, банковские и т.д.) и максимально приблизить товар к потребителю.

## **МЕХАНИЗМ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ РАЗВИТИЯ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА США**

*Н.Г. Королевич, к.э.н., доцент, С.А. Матох, к.э.н., доцент  
Белорусский государственный аграрный технический университет (г. Минск)*

В построении действенного хозяйственного механизма АПК заслуживает внимания опыт США, где сельское хозяйство представляет собой высокопроизводительную и эффективную отрасль и является крупнейшим экспортером сельскохозяйственной продукции. В общей стоимости американского товарного экспорта удельный вес сельскохозяйственных продуктов