

СОВРЕМЕННОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ В МИРЕ И РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Ксения Якушенко

Эффективность национальной экономики, экономический рост, устойчивость развития территориальных комплексов и внешнеэкономической деятельности традиционно определяются функционированием транспорта. С одной стороны, он отражает уровень национальной экономики и ее конкурентоспособность, с другой — формирует условия налаживания долговременных стратегических связей и сотрудничества всех экономических субъектов, независимо от форм собственности и отраслевой принадлежности. В настоящее время в развитых странах происходит переход от изолированного физического перемещения материальных потоков к координированному взаимодействию поставщиков, перевозчиков, экспедиторов и потребителей. В связи с тотальной глобализацией наблюдается тенденция объединения транспортно-логистических коридоров отдельных стран в международную транспортно-логистическую систему (ТЛС). Беларусь, обладая выгодным географическим положением и связывая между собой Европу и Азию, имеет возможность стать центром перевалки грузов между двумя регионами. Однако для этого необходимо развитие транспортно-логистической системы внутри страны, а также ее включение в международную транспортно-логистическую систему. Теме развития транспортно-логистической системы и роли государства в этом процессе посвящены работы отечественных и зарубежных ученых и специалистов. Так, проблемами транспорта и транспортной логистики занимается достаточно большое количество зарубежных ученых, среди которых можно назвать Д. Дж. Бауэрсокса, Д. Дж. Клосса [1], М. Линдерса, Х. Фирона [5], а также российских ученых В. И. Сергеева, В. В. Дыбскую [6] и др. В Беларуси проблемам транспортной логистики посвящены научные работы И. А. Елового и В. Ф. Медведева [2], П. Г. Никитенко [8] и др. В то же время вопросами развития транспортно-логистической системы занимаются представители бизнеса и государственного управления. Однако ряд аспектов построения транспортно-логистической системы в странах с переходной экономикой применительно к условиям Беларуси еще недостаточно рассмотрен и требует детального изучения.

Опыт развитых стран показывает, что использование логистических систем ведет к сокращению транспортных расходов на 7–20 %, затрат на погрузочно-разгрузочные работы, хранения материальных ресурсов и готовой продукции — на 15–30 %, общие логистические издержки — на 12–15 %. Кроме того, ускоряется оборачиваемость материальных ресурсов на 30–40 %, а запасы снижаются на 50 % [8, с. 9–10]. Выделяются следующие мировые тенденции в развитии транспортно-логистических систем:

— развитие крупных транспортных узлов (пространственные ареалы, на которых пересечение транспортных коммуникаций сочетается с концентрацией производства и населения) и транспортных коридоров (совокупность магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта с необходимыми устройствами, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов между различными странами на направлениях их концентрации). Например, к крупнейшим транспортным узлам можно отнести города-порты: в Германии — Франкфурт-на-Майне, Гамбург, Бремен; в Испании — Бильбао, Барселона; в Италии — Венеция, Милан и т. д.;

— рост числа компаний и организаций, нуждающихся в услугах транспортно-логистических центров. В настоящее время это не только крупные, но и любые компании, осуществляющие торговую, главным образом, внешнеторговую деятельность, от индивидуальных предпринимателей до ТНК;

— передача функций контроля над распределением материального потока от производителей к специализированным фирмам, использование аутсорсинга;

— формирование долгосрочного сотрудничества с логистическими фирмами;

— расширение круга логистических транспортно-распределительных центров, которые предоставляют спектр интегрированных услуг [3, с. 207–209];

— укрупнение и универсализация компаний, оказывающих транспортно-экспедиционные услуги. Наблюдается объединение мелких компаний в более крупные, а также выход на рынок международных логистических провайдеров, таких как *TNT, DHL, FM-Logistic, Kuehne&Nagel, Shenker, Exel* и др.;

Автор:

Якушенко Ксения Валентиновна — кандидат экономических наук, доцент кафедры мировой экономики факультета международных экономических отношений Белорусского государственного экономического университета

Рецензенты:

Данильченко Алексей Васильевич — доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой международных экономических отношений факультета международных отношений Белорусского государственного университета

Шкутько Оксана Николаевна — кандидат экономических наук, доцент кафедры мировой экономики факультета международных экономических отношений Белорусского государственного экономического университета

– увеличение количества и повышение качества логистических услуг. Ввиду жесткой конкуренции на рынке транспортных услуг компании диверсифицируют «портфель» предоставляемых услуг за счет внедрения, например, услуг сюрвейя, консультационных услуг, предложения решений в сфере информационных технологий по логистике и др. [2, с. 25–26];

– быстрое увеличение числа компаний, имеющих выделенные организационные структуры управления логистикой;

– развитие логистической инфраструктуры, например строительство складов класса А, транспортно-логистических центров и др.;

– интенсивное внедрение информационных систем и программных приложений, поддерживающих логистические решения. Многие компании внедряют современные информационные технологии, такие как *ERP*, *MRP*-системы, *WMS* – системы управления складом, *TMS* – системы управления транспортом и т. д. [6, с. 53–55];

– окончание периода протекции по отношению к видам транспорта и перевозчикам. Усилия большинства стран направлены на повышение конкурентоспособности национального транспорта и отказ от системы квот, тарифных и других ограничений;

– усиление требований к экологичности транспорта. Наблюдается тенденция к использованию топлива высокого качества, устанавливаются уровни максимально допустимого загрязнения, увеличивается экологический налог [4, с. 17–18];

– совершенствование технологии грузовых перевозок, связанное с концентрацией транспортных потоков и ростом объема контейнерных перевозок. Так, согласно данным ИАА *Alphaliner*, мировой объем контейнерных перевозок как никогда высок: за 2010 г. было обработано около 560 млн ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент – условная единица измерения количественной стороны транспортных по-

токов, пропускной способности контейнерных терминалов или вместимости грузовых транспортных средств, англ. – *TEU*), причем солидная доля пришлась на порты Китая. Таким образом, был зафиксирован рекордный годовой прирост в 14,5 %. Дело в том, что в 2009 г. этот рост пошел на убыль и составил 8,9 %. По прогнозу *Alphaliner*, рост в 2011 г. стабилизируется около отметки в 8,4 % [9].

Современные тенденции развития транспортно-логистических систем в Европе характеризуются привлечением инвестиций в создание крупных логистических центров. В странах Европы логистическая составляющая ВВП находится на уровне 20–30 %. Предполагается, что в течение ближайших двух десятилетий количество зафрахтованного транспорта в Европе будет увеличиваться на 2,5 % в год, что приведет к удвоению объемов грузоперевозок к 2030 г. по сравнению с 2010 г. [16].

В настоящее время, по данным *Eurostat*, морским транспортом в Европе перевозилось 3 937 489 тыс. т грузов в 2007 г., 3 918 647 тыс. т – в 2008 г., 3 430 423 тыс. т – в 2009 г., причем наибольший грузопоток приходился на порты Германии, Бельгии, Испании, Франции, Голландии, Великобритании и Италии. Авиатранспортом было перевезено 12 471 тыс. т грузов в 2007 г., 12 905 тыс. т – в 2008 г., 11 314 тыс. т – в 2009 г., причем основной грузопоток приходился на аэропорты Германии, Бельгии, Франции, Голландии и Великобритании [см.: 17]. Распределение грузопотока между автомобильным и железнодорожным транспортом в странах Европы представлено в табл. 1.

Рассматривая ТЛС Китая, необходимо отметить численность его населения, размеры территории и уровень развития экономики, что свидетельствует о достаточно важном развитии транспортно-логистической системы для этой страны. Примерно половина грузо- и пассажи-

Таблица 1

Распределение грузопотока между автомобильным и железнодорожным транспортом в странах Европы за 2007–2009 гг., млн тонно-километров (ткм)

Страна	Железнодорожный транспорт			Автомобильный транспорт		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Бельгия	9258	8927	6374	42 085	38 356	36 174
Чехия	16 304	15 437	12 791	48 141	50 877	44 955
Германия	114 615	115 652	95 834	343 447	341 532	307 547
Эстония	8430	5943	5947	6417	7354	5340
Франция	42 623	40 548	32 130	219 212	206 304	173 621
Италия	25 285	23 831	17 791	179 411	180 461	167 627
Латвия	18 313	19 581	18 725	13 204	123 44	8115
Литва	14 373	14 748	11 888	20 278	20 419	17 757
Венгрия	10 048	9874	7673	35 805	35 759	35 373
Австрия	21 371	21 915	17 767	37 402	34 313	29 075
Великобритания	21 265	21 077	19 171	170 991	160 296	139 536
Швейцария	12 781	12 265	10 565	14 001	13 911	13 174
Польша	54 253	52043	43 445	150 879	164 930	180 742

Источник: [17].

рооборота приходится на железные дороги. Однако в последние годы его доля уменьшается, но растёт доля морского, автомобильного, трубопроводного и авиационного транспорта.

По протяженности железнодорожной сети Китай занимает первое место в Азии. Она составляет 75 тыс. км, из них 20 тыс. км — электрифицированных путей. А согласно среднесрочной и долгосрочной программам развития железнодорожной сети Китая, к 2020 г. в стране ее общая протяженность достигнет 100 тыс. км. Протяженность автомобильных дорог в Китае — 3,5 млн км. Среди известных дорог — Каракорумское шоссе и Бирманская дорога. Китай также располагает примерно 500 аэропортами. Общее количество воздушных судов в континентальном Китае оценивается в 1580 единиц в 2010 г. (в 2006 г. их было 863). К 2025 г. их количество возрастет до 4000 единиц [см.: 19].

Особое значение имеет морской транспорт. В число ведущих вошли порты Шанхая, Шэньчжэня, Циндао, Тяньцзиня, Нинбо, Гуанчжоу, Далиан. Контейнерооборот крупнейших портов Китая составил по итогам 9 месяцев 2010 г. 108 млн ДФЭ. До конца года этот показатель должен был достичь 134 млн ДФЭ, превысив итоги 2009 г. на 9,8 %. При этом морские порты обработали за три квартала 2010 г. 96,9 млн ДФЭ. Самый высокий показатель продемонстрировал Шанхай, переваливший 21,6 млн ДФЭ; на втором месте — Шэньжень, на третьем — Циндао. Стоит отметить, что в августе Шанхай вышел на первое место среди контейнерных портов-миллионеров, обойдя Сингапур [12, с. 23].

В табл. 2 представлен объем грузоперевозок различными видами транспорта в Китае за период 2007—2010 гг.

Таблица 2

Объем грузоперевозок различными видами транспорта в Китае за период 2007—2010 гг., млн ткм

Вид транспорта	2007	2008	2009	2010
Автомобильный транспорт	1 135 469	3 286 819	3 718 882	4 300 543
Железнодорожный транспорт	2 379 700	2 510 628	2 523 917	2 764 413
Авиатранспорт	11 639	11 960	12 623	17 660

Источник: [19].

Как видно из представленной таблицы, начиная с 2008 г., наибольший объем занимает перевозка грузов автомобильным транспортом. В целом объем перевозки грузов всеми видами транспорта, включая трубопроводный, постоянно растет, даже несмотря на кризис 2009 г.

Китайские экономисты разработали и начали осуществлять единую транспортную стратегию «большого скачка» на период до 2020 г. — за счет структурной модернизации, повышения скорости перевозок, обеспечения доставки товаров «от двери до двери», улучшения уровня сервиса и управления на всех видах транспорта. В целях привлечения инвестиций в транспортный сектор были проведены следующие мероприятия:

- открытие транспортного рынка;
- поэтапная отмена всех ограничений на иностранные инвестиции;
- диверсификация объектов и методов инвестиций;
- совершенствование рынка инвестиционных проектов [12, с. 25].

Рассмотрим китайскую модель развития ТЛС. В 2003 г. на Всекитайском форуме по управлению и развитию китайских беспоплинных зон было предложено трансформировать их в зоны свободной торговли (*Free Trade Zones*), где основным видом деятельности является оказание логистических и финансовых услуг [12, с. 25].

Логистический рынок в Китае, который занимает третье место по объему внешней торговли и является четвертой по величине экономикой

в мире, привлекает пристальное внимание зарубежных предприятий и становится горячей точкой инвестиций. В последнее время *FedEx*, *UPS*, *TNT* и другие трансконтинентальные корпорации уже вышли на рынок Китая [12, с. 23].

Стоит отметить, что в 2011 г. в транспортную инфраструктуру Китая местные власти намерены вложить 192 млрд юаней (29,35 млрд дол. США). Это на 15,4 % больше, чем в 2010 г. С 2011 по 2015 г. китайское правительство также планирует увеличить грузооборот по внутренним водным путям страны на 1,3 млрд т [12, с. 24].

Рассмотрим американскую модель развития транспортно-логистической системы на примере стран НАФТА.

НАФТА по-разному повлияла на логистическую интеграцию в США, Канаде и Мексике. Ранее производители США организовывали в Канаде местные предприятия, прежде всего, для создания эффекта присутствия на рынке. Разработка направления «север—юг» открывает компаниям более широкий доступ на массовые рынки по обе стороны канадско-американской границы. Усиление конкуренции вследствие деятельности НАФТА побуждает канадские компании к восстановлению и заимствованию из США лучших примеров логистической практики, а также приводит к развитию интеграции между Канадой и США. В предвидение обострения конкуренции на рынке некоторые канадские грузоперевозчики прибегли к стратегическому маневру, дополнив свои традиционные маршруты «восток—запад» маршрутами «север—юг». Например, канадская железнодорожная компа-

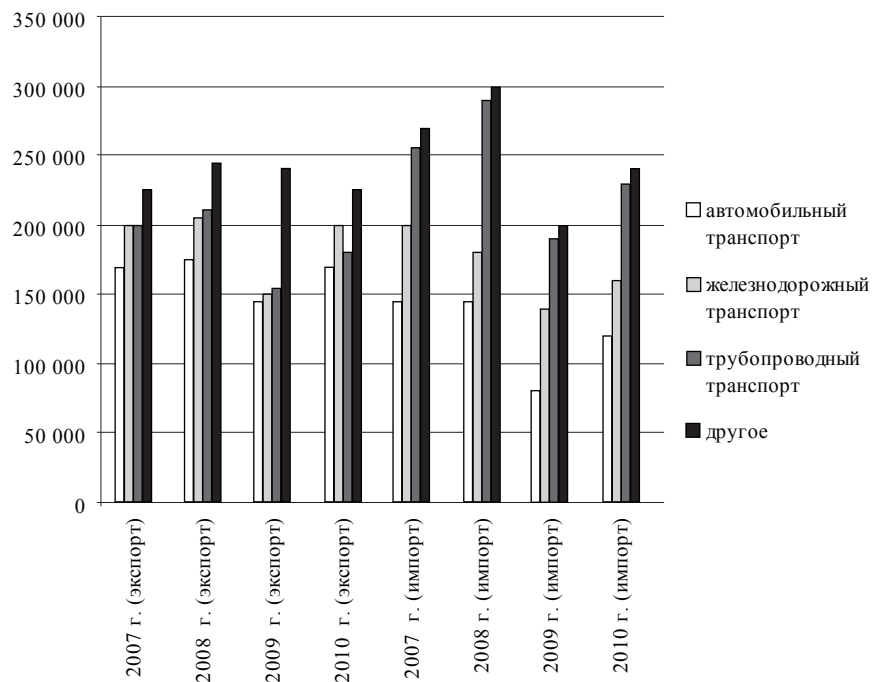


Рис. 1. Грузооборот различными видами транспорта между США и Канадой за 2007–2010 гг.

Источник: [18].

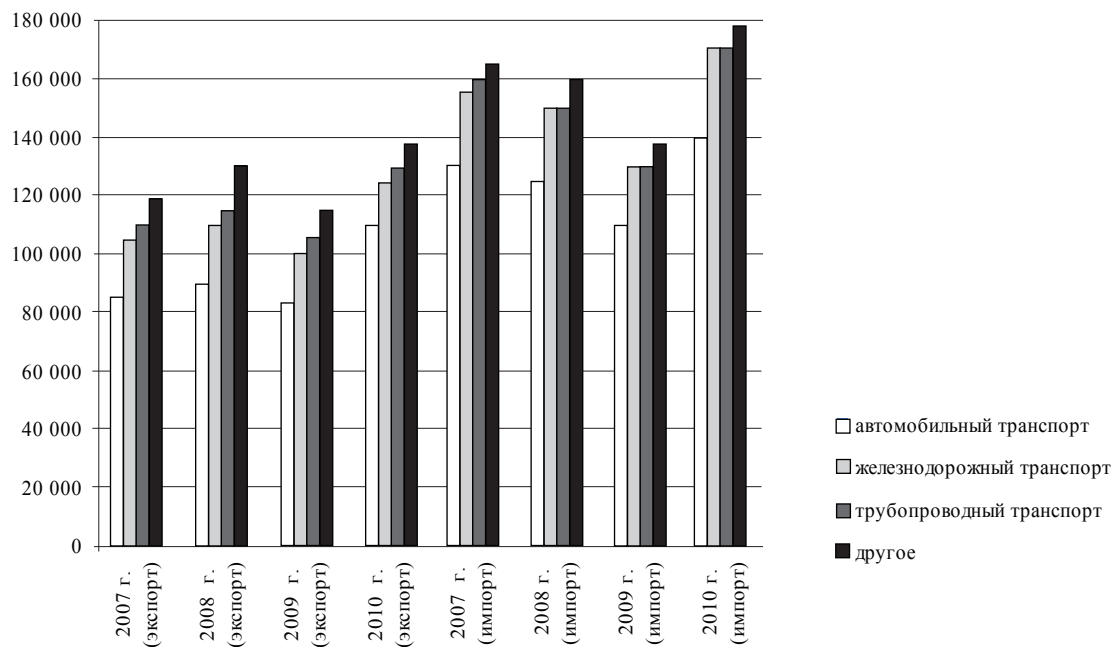


Рис. 2. Грузооборот различными видами транспорта между США и Мексикой за 2007–2010 гг.

Источник: [18].

ния *Canadian National Railway* объединила три свои подразделения в США для усиления рыночных и операционных возможностей на Среднем Западе и в восточных штатах. Кроме того, она также вступила в стратегический союз с американскими компаниями *Burlington Northern* и *Norfolk Southern*, обеспечивающими железнодорожное сообщение в северных и южных штатах США. Некоторые перевозчики груза в США и Канаде заключили соглашения, позволяющие обслуживать автомобильным транспортом больше географических зон Канады [13].

В Мексике компании США создают предприятия, стремясь использовать дешевую рабочую силу и получить доступ на обширный потребительский рынок. Основная производственная база в Мексике находится вблизи границы с США, тогда как основная покупательская способность сосредоточена в центральных районах страны. Компании США и Канады, имеющие производственные мощности в Мексике, начинают активно организовывать здесь логистические цепи и управлять ими. Автомобильные транспортные компании США, согласно данным НАФТА, получили право на осуществление международных грузоперевозок сначала в приграничных штатах Мексики,

а начиная с 1999 г. — по всей территории страны. Мексиканские грузоперевозчики получили право на аналогичные операции в США [13].

Взаимный грузооборот различными видами транспорта между США и Канадой представлен на рис. 1, между США и Мексикой — на рис. 2.

Интеграция экономики Беларуси в процессы глобализации может быть усилена эффективным образом на основе принципов и правил логистики с учетом особенностей ее производственного и транспортного потенциала, географического положения, национальных традиций, государственной политики и других факторов [2, с. 10–11].

В Беларуси всеми видами транспорта в 2009 г. было перевезено около 56,418 млрд ткм грузов, что на 10,3 % меньше, чем в 2008 г. В 2010 г. грузооборот увеличился на 8,7 % по сравнению с 2009 г. до 61,353 млрд ткм. При этом грузооборот железнодорожного транспорта составил 46,2 млрд ткм (108,1 % к уровню прошлого года), автомобильного — 15 млрд ткм (110,8 %), воздушного — 43,3 млн ткм (86,4 %), внутреннего водного — 109,7 млн ткм (132,2 %) [7, с. 4].

Грузооборот и объемы перевозок грузов по видам транспорта характеризуются данными, приведенными в табл. 3.

Таблица 3

Объем грузоперевозок различными видами транспорта в Беларуси за период 2004–2010 гг., млн ткм

Вид транспорта	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Все виды транспорта	49 429	53 059	54 863	60 033	62 924	56 418	61 353
В том числе:							
железнодорожный	40 331	43 559	45 723	47 933	48 994	42 742	46 200
автомобильный	8867	9351	8939	11 941	13 742	13 543	15 000
внутренний водный	182	90	109	93	132	83	109,7
воздушный	49	59	92	66	56	50	43,3

Источник: [2, с. 4].

По существу это дуопольная модель логистического бизнеса страны. На данный момент главный носитель нашей отечественной логистики — железные дороги и автомобильный транспорт. Динамика грузооборота представлена на рис. 3.

Исходя из представленного материала можно сделать вывод, что несмотря на кризисное состояние экономики, во второй половине 2009 г. грузооборот транспорта в Республике Беларусь постепенно возрастает и приближается к докризисному уровню.

Рост грузооборота в некоторой степени может быть увязан с упрощением в Беларуси условий регистрации, лицензирования, налогообложения, начиная с 2008 г. Важным событием стало то, что Государственный транспортный комитет смог убедить Международный союз автоперевозчиков о необходимости увеличения гарантий по книжкам МДП для Беларуси с 50 тыс. дол. США до 60 тыс. евро, что соответствует гарантиям в странах ЕС. Еще одним важным фактором, влияющим на развитие грузоперевозок,

является число лицензий, которые Россия выдает белорусским перевозчикам.

Тарифы на перевозки грузов всеми видами транспорта в январе–сентябре 2009 г. были на 40,4 % выше, чем в январе–сентябре 2008 г., в том числе железнодорожным транспортом — в 1,7 раза, воздушным — на 19,6 %, автомобильным — на 10,7 %, внутренним водным — на 5,9 % выше; трубопроводным транспортом были ниже на 4,3 % [2, с. 5].

В целях развития товаропроводящей сети за рубежом, обеспечивающей продвижение на внешних рынках транспортных услуг, созданы представительства системы Минтранса: Белорусской железной дороги в Москве и Варшаве; открыты и функционируют представительства белорусских авиапредприятий в Австрии, Англии, Ирландии, Италии, Германии, России и других странах; автомобильного транспорта (представительство «БАМАП»).

По данным платежного баланса, в Беларуси 67,1 % экспорта услуг составляют транспортно-экспедиционные услуги, причем по сравнению с

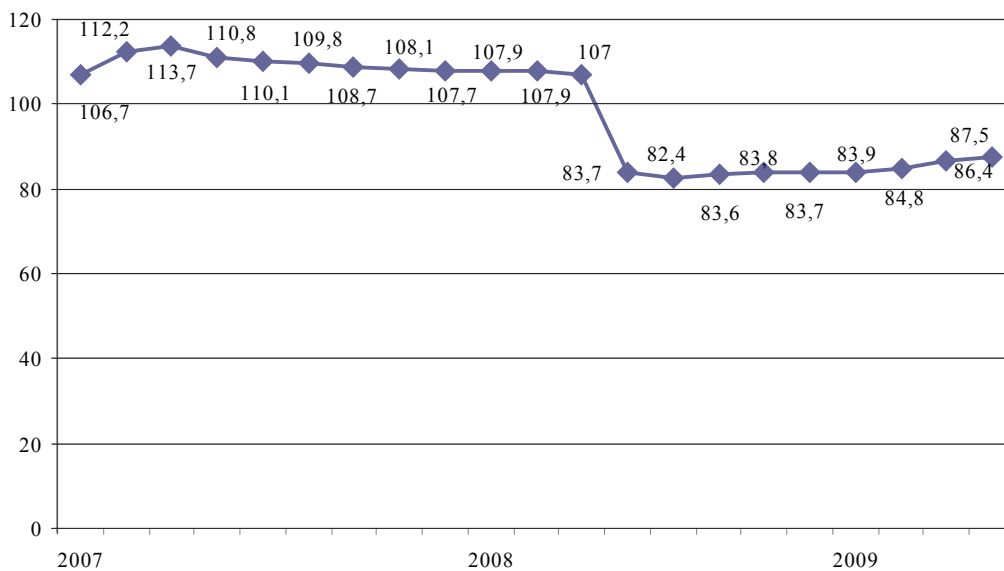


Рис. 3. Динамика грузооборота транспорта Республики Беларусь за 2007—2009 гг., % к соответствующему периоду прошлого года

Источник: [15].

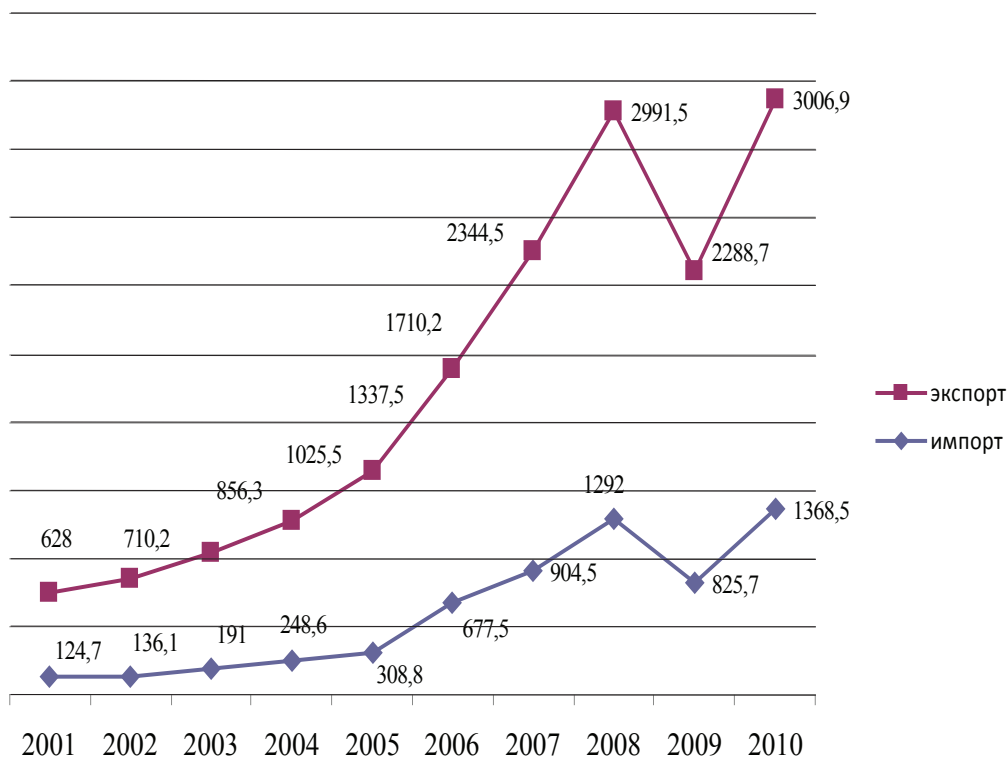


Рис. 4. Динамика экспорта-импорта транспортных услуг за 2001—2010 гг., млн дол. США

Источник: [11].

2009 г. наблюдался рост в 31,4 %. Транспортно-экспедиционные затраты оцениваются в 4,6 млрд дол. США, при этом ожидается, что к 2020 г. они вырастут до 13 млрд дол. В настоящее время в Беларуси зарегистрировано свыше 27 500 предприятий, имеющих лицензии на осуществление перевозок грузов, пассажиров и транспортно-экспедиционную деятельность. Удельный вес автомобильных перевозчиков, осуществляющих международную деятельность, составляет 48,2 % [11]. Динамика экспорта-импорта транспортных услуг представлена на рис. 4.

Как видно из рис. 4, экспорт транспортных услуг превышает импорт за весь период 2001–2010 гг. Причем сальдо транспортных услуг тоже растет, за исключением кризисного 2009 г., когда объемы перевозок упали, что говорит о значительном потенциале для регулирования платежного баланса страны и высоким потенциале для развития данной отрасли.

В то же время белорусский рынок логистических услуг характеризуется достаточно развитой, но устаревшей инфраструктурой, средней плотностью населения, размещением областных центров по периметру страны и столицы государства в центре, отставанием в применении современных логистических технологий из-за неразвитости рыночных отношений, отсутствием мощных информационно-управляющих центров. На белорусском рынке действуют в основном средние и мелкие фирмы, для развития которых необходимы инвестиции в улучшение качества услуг и сервиса [11].

Таким образом, за 2006–2010 гг. перевыполнены планы по темпам роста экспорта транспортных услуг в автомобильном, воздушном и железнодорожном секторах на 24 %. Количество транзитных поездок иностранных перевозчиков за 2010 г. увеличилось на 29 %. Объем грузоперевозок увеличился на 8 %, положительное сальдо экспорта услуг белорусских международных автоперевозчиков в 1,12 раза превышает уровень 2009 г. [7, с. 5].

Улучшению ситуации в будущем будет способствовать тот факт, что к 1 января 2012 г. Беларусь и Россия планируют отменить разрешительную систему на международные доставки грузов в/из третьих стран. По заявлению Минтранса, в 2011–2015 гг. будут также реализованы 29 инновационных транспортных проектов, намечено привлечь дополнительные инвестиции в основной капитал с ростом 17 % к уровню 2010 г. При этом удельный вес иностранных инвестиций должен составить не менее 21 % общего объема инвестиций [7, с. 5–6].

В настоящее время в Беларуси реализуется государственная Программа развития логи-

стической системы Республики Беларусь на период до 2015 года [10]. Реализация программы будет осуществляться за счет средств инвестиционных и инновационных фондов органов государственного управления и других госорганов, а также инвесторов, республиканского бюджета, собственных средств предприятий. Программой предусмотрено совместное финансирование государством и частным инвестором особо значимых проектов транспортной инфраструктуры.

Как отмечает Л. Г. Стукалов, программа предполагает 2 этапа:

1-й этап (2008–2009 гг.): разработка нормативных правовых актов, сертификация существующих транспортно-логистических центров, подготовка специалистов по логистике, привлечение инвесторов и др.;

2-й этап (2010–2015 гг.): строительство ТЛЦ, модернизация инфраструктуры, обновление парка транспортных средств и др. [см.: 14].

Таким образом, основной мировой тенденцией в области развития транспортно-логистической системы является стремление к интеграции. Происходит создание единой европейской ТЛС, объединение стран НАФТА и др. При этом в Европе и Китае значительную роль играет государственная поддержка транспортной отрасли. В то же время большая часть транспортно-логистической инфраструктуры передана в руки частного сектора. В США роль государства незначительна и основной упор делается на частную инициативу. Происходит развитие транспортно-логистической инфраструктуры, транспортных «коридоров» и узлов; рост роли логистики в пределах компании и передача части функций логистическим провайдером, которые стремятся количественно и качественно совершенствовать предоставляемые услуги; информатизация ТЛС, а также повышение роли экологической составляющей транспорта.

Развитие ТЛС Республики Беларусь находится на этапе становления. Основными проблемами являются неразвитость сферы обращения, низкий уровень развития инфраструктуры, недостаточный объем передачи логистических функций на аутсорсинг, нехватка программного обеспечения, большая степень износа перевозочных средств, сложность таможенного и налогового законодательства, неразвитость придорожного сервиса и др. Вместе с тем, для совершенствования национальной ТЛС важна государственная поддержка, которая заключается в содействии формированию специализированных логистических компаний, как частных, так и государственных, создании экономических и правовых условий для их развития, а также поддержании конкуренции в транспортной отрасли.

Литература

1. Бауэрсокс, Д. Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Д. Дж. Бауэрсокс, Д. Дж. Клос. — М., 2005. — 640 с.
2. Еловой, И. А. О научных основах формирования транспортно-логистической системы в Республике Беларусь / И. А. Еловой, В. Ф. Медведев // Сацыял.-экан. і прававыя даслед. — 2008. — № 4. — С. 4–36.

3. Золотова, А. Интеграционные тенденции развития региональной логистики / А. Золотова // РИСК: Ресурсы. Информационная. Снабжение. Конкуренция. — 2010. — № 3. — С. 206—211.
4. Ларин, О. Н. Транзитный потенциал логистической транспортной системы / О. Н. Ларин // Интегрированная логистика. — 2009. — № 2. — С. 17—23.
5. Линдерс? М. Управление снабжением и запасами. Логистика / М. Линдерс, Х. Фирон. — М., 2003. — 768 с.
6. Логистика. Полный курс МВА / В. В. Дыбская [и др]. — Москва: Эксмо, 2008. — 944 с.
7. Луцевич, А. Точка отсчета планов на будущее / А. Луцевич // Компас экспедитора и перевозчика. — 2011. — № 1. — С. 4—7.
8. Никитенко, П. Г. Формирование логистического кластера — приоритетное направление обеспечения нового качества экономического роста и внешнеэкономической деятельности / П. Г. Никитенко // Доклад директора Института экономики НАН Беларуси академика Никитенко П.Г. на II Белорусском транспортно-логистическом конгрессе. Минск, 8 октября 2008 г. — Минск, 2009. — С. 9—17.
9. Объем контейнерных перевозок бьет все рекорды. Морские новости [Электронный ресурс] // MaritimeZone. — Режим доступа: <<http://maritime-zone.com/news/container-volumes-hit-all-time-growth/>>. — Дата доступа: 01.05.2011.
10. О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 29 авг. 2008 г., № 1249 [Электронный ресурс] // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. — Режим доступа: <<http://pravo.by/webnra/text.asp?RN=C20801249>>. — Дата доступа: 12.03.2011.
11. Платежный баланс Республики Беларусь [Электронный ресурс] // Национальный банк Республики Беларусь. — Режим доступа: <<http://www.nbrb.by/statistics/BalPay/>>. — Дата доступа: 01.05.2011.
12. Рикошинский, А. Конъюнктура товарных рынков Китая в начале 2010 года / А. Рикошинский // Конъюнктура товарных рынков. — 2010. — № 2. — С. 22—28.
13. Смирнов, И. Г. Развитие логистики в странах НАФТА [Электронный ресурс] // LogisticsTime. — Режим доступа: <<http://logisticstime.com/news/razvitie-logistiki-v-stranax-nafta/>>. — Дата доступа: 03.04.2011.
14. Стукалов, Л. Г. Развитие логистической системы Беларуси / Л. Г. Стукалов // Экон. бюл. Науч.-исслед. экон. ин-та М-ва экономики Респ. Беларусь. — 2009. — № 9. — С. 69—75.
15. Транспорт и связь. Статистика [Электронный ресурс] // Национальный статистический комитет Республики Беларусь. — Режим доступа: <<http://belstat.gov.by/homer/ru/indicators/transport.php>>. — Дата доступа: 01.05.2011.
16. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт [Электронный ресурс] // European Logistic Company. — 08.02.2010. — Режим доступа: <<http://www.elc-ua.com/ru/news/60>>. — Дата доступа: 05.04.2011.
17. European Statistics Eurostat [Electronic Resource] // European Commission. — Mode of access: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/main_tables>. — Date of access: 01.05.2011.
18. National Transportation Statistics [Electronic resource] // Research and Innovative Technology Administration — Bureau of Transportation Statistics. — Mode of access: <http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/index.html>. — Date of access: 05.04.2011.
19. Transport: BRICS Joint Statistical Publication [Electronic resource] // National Bureau of Statistics of China. — Mode of access: <<http://www.stats.gov.cn/english/statisticaldata/otherdata/brics2011/P020110412517544487450.pdf>>. — Date of access: 05.04.2011.

«Современное развитие транспортно-логистической системы в мире и Республике Беларусь» (Ксения Якушенко)

В статье рассматривается современное развитие транспортно-логистической системы в мире в общем и в Республике Беларусь в частности, а именно: выделены мировые тенденции развития ТЛС, приведены модели функционирования ТЛС в развитых странах и в странах постсоветского пространства. Проведен анализ развития данной системы в Республике Беларусь, выявлены основные проблемы в формировании эффективной транспортно-логистической системы.

«Modern Development of Transport and Logistics System in the World and in the Republic of Belarus» (Kseniya Yakushenko)

This article focuses on the development of modern transport and logistics system in the world in general, and in the Republic of Belarus, in particular. The global trends of the TLS are identified and the models of the TLS functioning in the post-Soviet countries are presented. The paper analyses the development of this system in the Republic of Belarus and identifies the main problems in formation of an efficient transport and logistics system.

Статья поступила в редакцию в сентябре 2011 г.