

ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

В. Н. Лазаревич

*магистрант, Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4,
220030, г. Минск, Беларусь, lazarevichvn@gmail.com*

Развитие логистических систем в мировой практике играет ключевую роль в конкурентной борьбе для компаний и стран. В условиях финансового кризиса актуальны задачи продвижения товаров на международном рынке, укрепления позиций в Европе и поиска новых рынков. Для успешного решения этих задач необходимо повысить эффективность транспортной инфраструктуры, разработать логистическую систему и интегрировать ее в основные транспортные магистрали. Программа развития транспортно-логистической системы до 2015 года была утверждена постановлением Совета министров Республики Беларусь от 29.08.2008 № 1249. Критическое значение для успешной реализации программы имеет оптимизация товародвижения на прилегающих территориях и в других странах на основе интеграции технологий и информационных процессов. Оптимизация расходов является основным критерием как для транспортной логистики, так и для логистики в целом. Выбор вида транспорта зависит от нескольких факторов, включая время доставки, частоту отправления груза, надежность графика доставки, возможность перевозки различных грузов, пунктуальность доставки и стоимость. Различные виды транспорта оцениваются с учетом этих факторов.

Ключевые слова: ЕАЭС; Евразийская экономическая комиссия; евразийская экономическая интеграция; Экономический пояс Шелкового пути; автомобильные перевозки; международные транспортные коридоры.

Мировой опыт развития логистических систем свидетельствует, что они становятся одним из важнейших стратегических инструментов в конкурентной борьбе не только для отдельных предприятий, но и страны в целом. Решение проблемы продвижения товаров на международный рынок, сохранение позиций в европейском направлении, поиск новых и альтернативных рынков в условиях мирового финансового кризиса требует повышения эффективности транспортной инфраструктуры республики, формирования логистической системы и ее интеграции в логистические сети на основных транспортных коридорах.

В большинстве западноевропейских стран создание транспортно-логистических центров осуществляется в рамках соответствующих государственных программ, предусматривающих государственное воздействие и стимулирование развития современных технологий организации перевозок, сокращение экономических ограничений и устранение помех на пути внедрения инноваций в транспортную сферу. В этом случае управлением транспортно-логистическими центрами Западной Европы занимаются как государство (опыт государственных железных дорог Германии), так и

частные компании. Ряд таких центров действуют по принципу партнерства, объединяя деятельность нескольких заинтересованных компаний в одном центре.

Как показывает мировой опыт, создание национальной логистической организации, способной оказывать весь комплекс логистических услуг, практически невозможно без поддержки государства. Необходимо взаимодействие с госорганами, включая таможенную, налаживание партнерства с организациями-грузоперевозчиками и другими участниками логистической системы.

И здесь возникает вопрос: кто будет решать эти задачи в современных условиях функционирования транспортной системы Республики Беларусь? На низовых ступенях управления транспортными потоками такие структуры имеют экспедиторские фирмы различного уровня развития. Они действуют разрозненно на разных видах транспорта, занимаясь собственным бизнесом на общем рынке транспортно-экспедиторских услуг. По своей природе данные структуры не способны решать масштабные задачи по оптимизации грузовых потоков. Настоятельно требуется создание мощных транспортно-логистических структур, способных поднять на новый уровень эффективность перевозочного процесса, привлечь дополнительные транзитные грузопотоки в транспортные коридоры, проходящие по территории республики.

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29.08.2008 № 1249 утверждена Программа развития транспортно-логистической системы до 2015 года. На государственном уровне утверждена схема размещения участков для строительства транспортно-логистических центров, предусмотрен ряд льгот и преференций, которые будут способствовать успешному развитию транспортно-логистической системы.

Этим документом предусматривается создание сети транспортно-логистических центров в городах: Минск, Брест, Витебск, Гомель, Гродно, Могилев, Барановичи, Бобруйск, Борисов, Мозырь, Орша, Пинск.

Успешная реализация программы позволит осуществить стратегическое направление совершенствования товародвижения на территории республики и других государств, на основе единого технологического и информационного процесса.

Логистика — это процесс планирования, организации и контроля движения материальных потоков, их складирование и хранение, предоставление соответствующей информации обо всех этапах их продвижения от места отправления и до места назначения с целью обеспечения качественного удовлетворения запросов клиентуры.

Цель логистики — доставка грузов точно в срок (*just in time*) при минимальных затратах трудовых и материальных ресурсов.

Реализация концепции логистики на транспорте будет способствовать решению сложных социально-экономических задач в реальном режиме времени, ускорению доставки товаров от производства к потребителю, освоению новых рынков сбыта, снижению складских запасов, сохранению тенденции по наращиванию экспорта транспортных услуг и станет одним из эффективных антикризисных мероприятий.

Главная характерная черта транспортной логистики — общесистемный подход к деятельности по доставке грузов. Речь идет о принципе «единого зонтика». Этот принцип предписывает экспедитору, принимающему решение о выборе маршрута перевозки, видов транспорта, пунктов перевалки, временного хранения и др., решать проблему комплексно. Причем основным критерием, определяющим способ доставки, являются минимальные издержки, связанные с доставкой товара.

Ставя организацию перевозочного процесса первичной, логистика определяет политику экспедиторской компании на основе реализации четырех основных принципов.

Первый принцип определяет, что все решения компании должны быть направлены на комплексное осуществление транспортного процесса. Заказчиков меньше всего интересует, каким образом будет доставлен их груз. Их волнует вопрос доставки груза «точно в срок» и «от двери до двери» по наиболее низким ценам. Следовательно, экспедиторская компания должна принять на себя реализацию дополнительных услуг, которые ранее клиент выполнял самостоятельно или поручал осуществлять посредникам: консультации по транспортным условиям договора купли-продажи (в том числе выбор маршрута перевозки, видов транспорта); подготовка товара к транспортировке (упаковка, маркировка); оформление необходимых транспортных и товаросопроводительных документов; страхование грузов; погрузка, складирование; перегрузка и перевалка, выгрузка, паспортно-визовая поддержка и др.

Второй принцип транспортной политики компании связан с гарантией, что переданный ей грузовладельцем товар будет доставлен назначенному клиентом лицу точно в желаемом месте, в желаемое время и в желаемом состоянии.

При осуществлении мультимодальных перевозок грузов реализация данного принципа возможна только при использовании документов и форм FIATA.

Третий принцип охватывает вопросы правового обеспечения транспортной деятельности. Любая комплексная услуга должна основываться на корректно оформленных отношениях между сторонами, вовлеченными в процесс доставки груза. Экспедиторская фирма находится в центре договорно-правовых отношений. С одной стороны стоит заказчик

комплексной транспортной услуги, а с другой стороны — непосредственные исполнители конкретных работ и услуг.

Четвертый принцип отражает политику информационного обеспечения. Фирма обязана информировать имеющихся и потенциальных клиентов о предлагаемых пакетах услуг с целью увеличения объема услуг и выхода на новых заказчиков и новые транспортные рынки. Важным инструментом в достижении цели служит реклама в издаваемых справочниках «Forwarder», «Транспорт и логистика Республики Беларусь» и журнале «Компас экспедитора и перевозчика».

Информационное обеспечение включает сбор, обработку и выдачу информации, отслеживание диспозиции подвижного состава и груза, а также его состояния и информирование об этом заказчика. Если раньше работал принцип «нет информации о грузе — значит, все с ним в порядке», то теперь груз отслеживается по каждому звену его перемещения и хранения. Сбор информации не должен ограничиваться данными по одному звену транспортной цепи, а включать в себя параметры собственного транспортного рынка и смежных рынков партнеров и конкурентов.

Экспедиторские фирмы, игнорирующие реализацию четвертого принципа, как правило, плохо контролируют изменение ситуации на рынках транспортных и сопутствующих услуг.

Главным критерием транспортной логистики, как и логистики в целом, является оптимизация расходов. На транспорте она достигается за счет оптимального выбора вида транспорта, масштабов грузоперевозки и дальности маршрута.

Выделяют шесть основных факторов, влияющих на выбор вида транспорта: время доставки, частота отправления груза, надежность соблюдения графика доставки, способность перевозить разные грузы, способность доставлять груз в любую точку территории, стоимость перевозок. Далее дается оценка различных видов транспорта в разрезе основных факторов, влияющих на выбор вида транспорта.

Библиографические ссылки

1. Салимова Д., Пономарев Ю. Транспортная инфраструктура и география регионального экспорта в России // Прикладная эконометрика. 2021. Т. 63, С. 51–75.
2. Давыдов Р. В. Совершенствование таможенного администрирования в соответствии со Стратегией развития ЕАЭС до 2025 года // Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика. 2022. № 38(2). С. 186–207.
3. Подберёзкина О. А. Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах (на примере ЕАЭС) // Вестник МГИМО-Университета. 2015. 1(40). С. 161–169.

4. *Варнавский В.* Глобальные цепочки создания стоимости в период пандемии COVID-19 // *Мировая экономика и международные отношения*. 2021. Т. 65. № 1. С. 14–23.

5. *Беляков И. В.* О количественной оценке рисков инфраструктурных проектов с госучастием // *Вопросы государственного и муниципального управления*. № 4. С. 30–60.

6. *Арапова Е.* Китай: международное взаимодействие в условиях внутренних вызовов [Электронный ресурс] // *Мировая экономика и международные отношения*. 2018. Т. 62. № 6. С. 77–85. URL: <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2018-62-6-77-85> (дата обращения: 13.04.2024).

7. Таможенные документы: онлайн-справочник [Электронный ресурс] // *Альта-Софт* : сайт. URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/11sr0688/> (дата обращения: 14.01.2024).