

- широкой разнородностью продуктов и услуг, которые являются предметом услуг международной логистики;

- необходимостью преодоления большого количества барьеров, например, географических, административных, культурных, юридических, языковых и др.;

- управлением услугами на большом расстоянии и частым обслуживанием многоотраслевых сетей потребителей;

- сложностью документации.

Таким образом, трансграничная транспортная логистика является промежуточным звеном международной логистики, обслуживающим процедуры пересечения границы транспортными средствами, грузами и людьми.

5.2 Объекты трансграничной транспортной логистики: перспективы развития и проблемы

К элементам трансграничной логистической системы относятся:

- грузовые предприятия-терминалы;

- пограничные переходы для различного вида транспорта;

- таможенные склады;

- транспортные средства, перевозящие грузы через границу;

- магазины свободной (беспошлинной) торговли;

- ремонтные, сервисные, заправочные и т.п. пункты, обслуживающие транспортные средства непосредственно перед въездом в таможенную зону.

В рамках таких объектов логистической системы, как погранично-таможенные терминалы, возникает целый комплекс разнообразных услуг для управления перемещением грузов через границу. К ним, прежде всего, необходимо отнести специфические для этого процесса услуги по оформлению грузов и контролю автотранспортных средств: пограничный контроль, таможенный контроль, фито-санитарный контроль и ветеринарный контроль. Причем все это необходимо производить в соответствии с законодательством страны, на территории которой расположен терминал. В связи с тем, что законодательства в государствах Восточной Европы весьма отличаются друг от друга, при пересечении границы все эти виды услуг необходимо повторить уже на территории сопредельного государства. Таким образом, в Восточной Европе в ходе трансграничного перемещения грузов возникает необходимость двойной обработки их, что существенным образом увеличивает продолжительность и стоимость этих процедур.

В системах трансграничной логистики возникает необходимость и возможность оказания и традиционного спектра услуг, таких как:

- сервисное и текущее техническое обслуживание автомобилей;

- предоставление лицам, сопровождающим грузы, необходимой оргтехники: компьютеров, ксероксов, факсов, средств современной связи и т.п.;

- оказание банковских, страховых услуг;

- выдача разрешений на выполнение автомобильных перевозок по иностранной территории, оформление дорожных сборов;
- определение весовых и габаритных параметров автотранспортных средств;
- мойка и заправка автомобилей;
- организация охраняемой автостоянки;
- обеспечение питания и досуга водителей, находящихся на территории терминала;
- предоставление медицинских услуг.

В настоящее время в Беларуси закладываются основы современной международной транспортной логистики, включая грузовые терминалы, логистические и транспортно-логистические центры и т.п. Первые логистические структуры появились только в 2003 г. – 28.02.2003 г. открылся логистический центр в Колядичах под Минском, а 1.08.2003 г. – центр логистики на базе бывшего таможенно-пограничного терминала «Брестгрузавтосервис».

Основная цель создания логистических центров – повышение конкурентоспособности Республики Беларусь как транзитного государства.

Логистический центр будет решать следующие задачи:

- надлежащая организация комплексного транспортного обслуживания клиентов;
- расширение видов оказываемых услуг и повышение их качества;
- привлечения дополнительных объемов перевозок транзитных грузов;
- сокращение времени доставки грузов из-за уменьшения простоев на пунктах перевалки грузов на другие виды транспорта и на пограничных переходах;
- расширение международного сотрудничества;
- обеспечение реализации новых видов услуг и удовлетворение повышенных требований пользователей транспортных услуг к комплексности и качеству обслуживания;
- повышение согласованности работы разных видов транспорта в организации смешанных и интермодальных перевозок;

Формирование транспортной инфраструктуры международного значения – стратегический, долгосрочный проект, требующий создания современной международной транспортной системы. Существуют два подхода к совершенствованию системы:

Первый подход – улучшение системы – связан с реконструкцией существующей системы. Так, создание и дальнейшее развитие логистических центров у нас в стране может происходить на основе действующих крупных грузовых терминалов, обладающих потенциальными возможностями по оказанию всего перечня услуг по доставке грузов в международном сообщении.

Второй подход – проектирование системы – предполагает новые инвестиционные проекты по созданию крупных логистических центров и строительству новых погранично-таможенных терминалов с обширным спектром оказываемых услуг. Такой подход требует больше ресурсов, однако в большинстве случаев он более эффективен.

Существуют объективные трудности создания и развития логистических центров в Республике Беларусь: источники финансирования, сложность проектирования, сложность управления в связи с отсутствием опыта и специалистов, наличие неуправляемых рисков и др. Однако следует подчеркнуть огромную значимость логистических центров для республики. Беларусь имеет реальный шанс стать ведущим центрально-европейским государством в отрасли международных грузовых перевозок, если грамотно использует преимущества месторасположения, а также создаст эффективную сеть транспортного логистического сервиса международного уровня и станет участником логистической системы Европы.

5.3 Оценка эффективности трансграничной транспортной логистической системы

В основе эффективности логистических систем лежат два подхода – рыночный и традиционный. В рыночном подходе оценке подлежат действия и затраты, обеспечивающие интерес клиентов. В традиционном подходе в логистической структуре рассматриваются затраты и результаты собственно логистического предприятия. Объединяя эти подходы, можно утверждать, что в оценке эффективности логистических систем должны быть применены критерии целенаправленного действия, рыночной полезности и рационального хозяйствования.

Оценки эффективности логистических систем можно осуществлять в двух основных направлениях. Первое – определяется необходимостью инвестирования средств в создание и развитие логистической системы. Для этого, как обычно, разрабатываются инвестиционные проекты и соответствующие бизнес-планы. В этом случае оценка эффективности осуществляется по принятым в мировой практике методикам, позволяющим определить:

- чистый дисконтированный доход;
- срок окупаемости дисконтированный;
- внутренняя норма доходности;

индекс доходности (рентабельности) инвестиций.

Второе направление оценки эффективности связано с реализацией логистических процессов, независимо от вложения инвестиций. В этом случае показателями эффективности могут выступать натуральные единицы. Для транспортно-логистической системы важнейшим натуральным критерием является время. Для оценки других элементов логистических систем рекомендуются и другие натуральные критерии: производительность, трудоёмкость, энергозатраты и т.п.

В общем случае для такой трансграничной транспортной системы действует эффект синергии \mathcal{E}_s :

$$\mathcal{E}_s = \mathcal{E}_{\text{тгмс}} - \mathcal{E}_{\text{ед}}, \quad (5.1)$$

где $\mathcal{E}_{\text{тгмс}}$ – общий связанный эффект деятельности совокупности предприятий и организаций, размещённых на трансграничном терминале;

$\mathcal{E}_{\text{ед}}$ – сумма эффектов каждой организационной структуры, действующей на трансграничном терминале.