

## ЭВОЛЮЦИЯ И ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ: ЕВРОПЕЙСКИЙ ОПЫТ

Д. В. Хололович<sup>1</sup>, Н. В. Носко<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Брестский государственный технический университет  
Республика Беларусь, г. Брест, ул. Московская, 267.  
dikhololovich@mail.ru

*В статье показано актуальное направление развития логистической системы в Республике Беларусь и подчеркивает необходимость изучения опыта зарубежных стран для его адаптации на белорусской территории.*

*Ключевые слова: логистическая система, развитие, логистика, инфраструктура, опыт.*

## EVOLUTION AND FORMATION OF TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEMS: EUROPEAN EXPERIENCE

D. V. Khololovich<sup>1</sup>, N. V. Nosko<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Brest State Technical University  
The Republic of Belarus, Brest, Moskovskaya str., 267.  
dikhololovich@mail.ru

*The article shows the current direction of development of the logistics system in the Republic of Belarus and emphasizes the need to study the experience of foreign countries for its adaptation on the Belarusian territory.*

*Keywords: logistics system, development, logistics, infrastructure, experience.*

В настоящее время формирование и улучшение логистической системы в Республике Беларусь представляет собой актуальное направление развития. В связи с этим, важно изучать опыт зарубежных стран и рассмотреть возможности его адаптации на территории Беларуси.

Логистическая система представляет собой адаптивную систему с обратной связью, выполняющую различные логистические функции. Обычно она состоит из нескольких подсистем и имеет разветвленные связи с окружающей средой [1].

Первым логистическим центром в Западной Европе стал центр в Ингольштадте (Бавария), который имел хорошие железнодорожные и автомобильные подъездные пути и располагал базами и филиалами рядом с местоположением потребителей. Этот центр осуществлял поставки товаров с использованием ночных перевозок, чтобы необходимые грузы уже находились на месте к началу рабочего дня.

Крупнейшим логистическим центром является Bologna Freight Village, который находится в Италии и расположен на пересечении пяти крупных железнодорожных и четырех автомобильных магистралей. Этот центр обслуживает до 35% грузопотоков, имеющих национальное происхождение, и 16% международного грузового трафика. В Bologna Freight Village находятся около 100 национальных и международных компаний, включая транспортные и логистические компании, таможенную службу, банки, почту, а также бары и рестораны [1].

Наивысшей степенью развития и является одной из наилучших в Европе логистической системой обладают Нидерланды. Здесь функционируют 12 200 компаний, предоставляющих разнообразные логистические услуги. В Нидерландах также находится самая большая площадь хранения продукции в мире (измеряемая в кубических метрах на душу населения). Значительную долю логистического рынка Нидерландов занимают средние и мелкие компании. Важными элементами транспортной логистики Нидерландов являются морской порт и железнодорожный терминал в Роттердаме, а также грузовой терминал аэропорта "Схипхол".

Логистическая система Австрии под контролем правительства также ориентирована на развитие транспортно-логистической инфраструктуры. Эта стратегия предполагает активное государственное участие в оптимизации логистических цепей доставки грузов. Важными элементами этой программы являются снятие экономических барьеров для планирования смешанных перевозок, цифровая трансформация логистических цепей, улучшение связей с отдаленными регионами, содействие внедрению инноваций, модернизация транспортной инфраструктуры, обеспечение экологической и социальной устойчивости системы [1].

Германия заслуживает статуса мирового лидера в использовании своего географического и геополитического логистического положения. Её логистическая сеть, имеющая стратегическое значение для государства, была создана с учетом развития железнодорожных линий и транспортных развязок. Большинство таких структур ориентировано на параллельное использование автомобильного и железнодорожного транспорта. В области логистики занято более 400 000 работников, а объем логистических услуг составляет свыше 16 миллиардов евро. Немецкая модель развития логистической системы характеризуется рядом особенностей:

1. Сильная государственная поддержка на всех уровнях, основанная на федеральных законах и законах федеральных земель. Федеральный бюджет участвует в финансировании инвестиций через Deutsche Bahn AG (Немецкие железные дороги), а также предусматривается выделение дотаций бюджетам федеральных земель и целевое финансирование конкретных инвестиций.

2. Жесткое определение функций компании, инициирующей создание логистического центра, которая ответственна за разработку программы строительства, привлечение инвесторов, покупку и освоение земельных участков, а также надзор за строительством.

3. Логистические центры, созданные с участием государства, управляются через наблюдательные органы, которые создаются компаниями-участниками проекта. Эта модель предусматривает активное участие государственного сектора как на этапе планирования, так и на этапе реализации логистических проектов [2].

В Латвии политику в сфере логистики определяет Министерство сообщений, при этом её реализацией занимаются пять ассоциаций, такие как Балтийская ассоциация транспорта и логистики, Ассоциация логистики и таможенных брокеров, Латвийская ассоциация транзитного бизнеса, Латвийская ассоциация автоперевозчиков, и Латвийская национальная ассоциация экспедиторов.

Чехия активно развивает логистику при участии Министерства транспорта, Министерства промышленности и торговли, а также Чешской логистической ассоциации.

Франция формирует политику в сфере логистики при участии Министерства экологии, энергетики, долгосрочного развития и обустройства территории. Здесь большие логистические проекты реализуются на основе партнерства между государством и регионами.

Логистические центры в Швейцарии являются частными предприятиями и действуют как акционерные общества. Они также являются членами отраслевого Союза швейцарских предпринимателей в области экспедиторских и логистических услуг, который занимается представлением интересов этих центров и координирует их деятельность.

В Российской Федерации уделяется огромное внимание созданию и развитию логистической системы. Российский логистический рынок все больше интегрируется в международные сети, привлекая мощные международные логистические компании, такие как DPWN,

UPS, TNT, Panalpina, FM Logistic, Kuhne&Nagel, Gedios, Gefco, Вельц, Шенкер Россия, Fraans Maas и многие другие (более 40 компаний). Происходит слияние крупных западных логистических провайдеров с российскими компаниями, имеющими сеть складов в регионах и предоставляющими услуги по доставке грузов клиентам [3].

На российском рынке также заметна важная мировая тенденция – изменение структуры мультимодальной транспортировки и рост спроса на контейнерные перевозки.

Одним из отличительных черт российского рынка транспортной логистики является формирование терминальных транспортно-логистических центров на основе государственно-частного партнерства. Это является ключевой основой для развития и модернизации транспортно-логистической инфраструктуры России [4].

Европейский опыт также показывает важность создания национальных логистических систем с поддержкой со стороны государства и партнерства с организациями-грузоперевозчиками и другими участниками логистических процессов. Государственные органы играют ключевую роль в создании законодательной и нормативной базы, обеспечивают поддержку компаниям при выходе на международные рынки и защищают их интересы за границей. Государственное управление должно сосредотачиваться на решении тех задач, которые требуют специальных полномочий и ресурсов, включая разработку комплексной программы развития логистической системы с учетом различных экономических, транспортных, экологических и социальных факторов [5].

Логистика представляет собой выгодный бизнес для государства, так как способствует снижению общих затрат на продвижение товаров и грузов, уменьшению инфляции за счет снижения логистических расходов и повышению инвестиционной привлекательности для размещения производственных проектов.

Таким образом, развитие логистической системы не только улучшает конкурентоспособность страны на мировой арене, но также оказывает положительное воздействие на макроэкономические показатели и содействует устойчивому экономическому росту.

#### **Список использованных источников:**

1. Житкевич, Г. Я. Логистическая система ЕвразЭС и место Республики Беларусь в ее развитии в рамках таможенного союза // Перспективы инновационного развития Республики Беларусь: сб. науч. статей Межд. науч. конф., Брест, 26-28 мая 2019 г./Брестский гос. техн. ун-т, редкол.: А. М. Омелянюк (отв.ред.) [и др.]. Брест: Издательство БрГТУ, 2018. С. 206-208.
2. Якубук, Ю. П. Оценка и перспективы участия Республики Беларусь в международных рейтингах, связанных со сферой услуг // Саціяльна-эканамічныя і прававыя даследаванні. 2020. № 3. С. 44-58.
3. Концепция транспортной политики Единого экономического пространства : Проект. Москва, 2018 г. [Электронный ресурс] // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. URL : <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/komitet/-Documents/> (дата обращения: 01.09.2023).
4. Китайско-Белорусский индустриальный парк «Великий камень» [Электронный ресурс] //Официальный сайт. URL : <http://www.industrialpark.by/ru/geography> (дата обращения: 01.09.2023 ).
5. Ковалев, М. М. Пути-дороги будущего // Беларуская думка. 2021. № 7. С. 74-79.

#### **References**

1. Zhitkevich, G. Ya. Logisticheskaya sistema EvrazES i mesto Respubliki Belarus' v ee razvitii v ramkakh tamozhennogo soyuza // Perspektivy innovatsionnogo razvitiya Respubliki Belarus': sb. nauch. statey Mezhd. nauch. konf., Brest, 26-28 maya 2019 g./Brestskiy gos. tekhn. un-t, redkol.: A. M. Omel'yanyuk (otv.red.) [i dr.]. Brest: Izdatel'stvo BrGTU, 2018. S. 206-208.
2. Yakubuk, Yu. P. Otsenka i perspektivy uchastiya Respubliki Belarus' v mezhdunarodnykh reytingakh, svyazannykh so sferoy uslug // Satsiyal'na-ekanamichnyya i pravavyya dasledavanni. 2020. № 3. S. 44-58.

3. Kontsepsiya transportnoy politiki Edinogo ekonomicheskogo prostranstva : Proekt. Moskva, 2018 g. [Elektronnyy resurs] // Ofitsial'nyy sayt Evraziyskoy ekonomicheskoy komissii. Available at: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/komitet/Documents/> (accessed: 01.09.2023).

4. Kitaysko-Beloruskiy industrial'nyy park «Velikiy kamen'» [Elektronnyy resurs] // Ofitsial'nyy sayt. Available at: <http://www.industrialpark.by/ru/geography> (accessed: 01.09.2023 ).

5. Kovalev, M. M. Puti-dorogi budushchego // Belaruskaya dumka. 2021. № 7. S. 74-79.

УДК 656.078

## ОСОБЕННОСТИ КЛАССИФИКАЦИИ ЦЕПЕЙ ПОСТАВОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

А. А. Хорошевич

Унитарное предприятие «Минское отделение Белорусской железной дороги»,  
Республика Беларусь, г. Минск, ул. Свердлова, 28.  
khoroshevich@mail.ru

*В статье обоснована необходимость использования специфического варианта классификации цепей поставок на железнодорожном транспорте, а также определено содержание и очерчены границы их различных видов.*

*Ключевые слова: цепь поставок, типология, железнодорожный транспорт, трансформация подходов.*

## FEATURES OF CLASSIFICATION OF SUPPLY CHAINS IN RAILWAY TRANSPORT

A. A. Khoroshevich

Unitary enterprise "Minsk branch of the Belarusian Railway", Republic of Belarus,  
Minsk, st. Sverdlova, 28.  
khoroshevich@mail.ru

*The article substantiates the need to use a specific version of the classification of supply chains in railway transport, and also defines the content and outlines the boundaries of their various types.*

*Key words: supply chain, typology, railway transport, transformation of approaches.*

### **Введение.**

Наблюдаемое в последние десятилетия постоянное совершенствование процессов управления привело к значительным изменениям в условиях функционирования железнодорожного транспорта и существенному ужесточению конкурентной среды. Преобразование глобальных цепей поставок сделало логистический бизнес более сложным ввиду растущих запросов клиентов на быстрые, качественные и недорогие поставки.

В представленных обстоятельствах особую актуальность приобрела проблема реализации мероприятий, направленных на более эффективное управление цепями поставок. При этом в рамках обоснования и осуществления таких мероприятий первоначально важно опре-