

В дополнение к этому частая ротация кадров в начальной стадии их карьеры благоприятствовала быстрому изучению усвоению идеологии компании и установлению крепких трудовых отношений, построенных на неформальных групповых институтах.

Именно по этому эффективное функционирование микрологистических систем построенных по принципу «точно в срок» потребовало особой конгломерации зачастую противоречивых для индивидуально мотивированных европейцев и американцев формальных и неформальных институтов, соединяющих индивидуальную инициативу человеческого потенциала каждого работника и «соперничающую кооперацию» и «семейный пожизненный найм».

Опыт известных автомобилестроительных компаний, как «Дженерал моторс» (США), «Рено» (Франция) и ряда других фирм, внедривших систему «Канбан» или отдельные элементы, показывает, что она дает возможность уменьшить производственные запасы на 50%, а товарные запасы – на 8%. При этом значительно ускоряется оборачиваемость оборотного капитала и повышается качество продукции. [1]

Это еще раз подтверждает то, что любой вновь вводимый институт должен быть адаптирован к условиям существующей институциональной среды .

ЛИТЕРАТУРА

Магомедов А.М. Институты и институциональные потоки логистической системы // Управление экономическими системами (электронный научный журнал), 2012, № 12.

Синго С. Изучение производственной системы Тойоты с точки зрения организации производства \Пер. с англ. – М.: Институт комплексных стратегических исследований, 2010. – 312с.

Почко Е.О.

УО «Брестский государственный технический университет»
thepochkos@mail.ru

ОПЫТ СОЗДАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ КЛАСТЕРОВ В ЕВРОПЕ

Общепризнанное определение логистического кластера было дано М. Портером: «кластер – это сконцентрированные по географическим признакам группы взаимосвязанных компаний, специализированных поставщиков, поставщиков услуг, фирм в соответствующих отраслях, а также связанных с их деятельностью организаций в конкретных отраслях, которые конкурируют, но вместе с тем ведут общую деятельность.»

Логистический кластер – представляет собой агломерацию независимых рыночных субъектов, оказывающих специализированные логистические услуги: 3PL, транспортировку, складирование, экспедирование; промышленных предприятий, осуществляющих логистические операции по физическому распределению готовой продукции, а также дистрибьюторов, осуществляющих мероприятия по движению сквозного материального и сопутствующих потоков в рамках цепи поставок.

Кроме того логистические кластеры включают фирмы, обслуживающие специализированных логистических субъектов. В комплекс, оказываемых ими услуг могут входить: обслуживание и ремонт транспортных средств, поставка программного обеспечения, специализированные юридические, страховые услуги, услуги по стандартизации, дорожно-строительные работы, международные финансовые услуги, санитарно-эпидемиологический и ветеринарный контроль и т. д.

Логистические кластеры обладают многими преимуществами промышленных кластеров. К таким преимуществам можно отнести рост производительности за счет общих ресурсов и доступности поставщиков; улучшение качества человеческого капитала, включая обмен знаниями; высокий уровень доверия среди компаний, входящих в кластер; доступ к трудовым ресурсам, обладающим узкоспециализированными знаниями, а также учреждениям образования и подготовки кадров; и субъектам, генерирующим знания: университетам, консалтинговым фирмам и аналитическим центрам.

Однако, логистические кластеры, обладают и другими характеристиками, которые делают их уникальными с точки зрения формирования кластеров и их вклада в экономический рост.

Логистические операции, осуществляемые в рамках логистического кластера, могут сопровождаться положительным эффектом масштаба (например, при унимодальных и смешанных перевозках); они обеспечивают свободный переток мощностей для складирования и транспортировки; и способны координировать деятельность поставщиков во время колебаний рыночного спроса.

Логистические кластеры могут формироваться на основе общности интересов, например общего рынка или сферы деятельности; географической близости; долгосрочных и налаженных взаимосвязей.

Затраты на создание логистического кластера включают затраты на создание кластера как упорядоченную и организованную в какое-либо коммерческое объединение совокупность организаций; затраты на развитие инфраструктуры и ее поддержание; затраты на отдельные проекты и программы такого кластера.

Финансирование создания кластера, как правило, осуществляется за счет бюджетных средств или стержневого предприятия.

Финансирование инфраструктуры и отдельных проектов в кластерах осуществляется как на основе смешанного финансирования – взносы предприятий-участников кластеров и бюджетного финансирования (распространено в Германии), так и в отсутствие или с минимальным участием бюджетных ресурсов (наиболее свойственно Великобритании).

Одним из ярких примеров логистических кластеров является кластер в Роттердаме. Так, для повышения осведомленности о важности логистики для голландской экономики «Объединение голландских предпринимателей» выдвинуло в качестве своего лозунга: «Голландия - это логистика». Как и в Сингапуре, который занимает первое место в мире по международному индексу эффективности логистики, реэкспорт составляет порядка 50 % общего голландского экспорта. Стоит подчеркнуть, что Голландия была центром торговли на протяжении веков. Примечательно, что Голландская Ост-Индская компания была первой многонациональной компанией, оперирующей сотнями судов, курсирующих между Азией и Европой ещё в 16 веке. Сегодня благодаря политике свободной торговли, проводимой в рамках Европейского союза, наличию образованной и многонациональной рабочей силы, а также возможности проведения разнообразных финансовых операций страна поддерживает торговые традиции, создавая несколько мощных логистических кластеров по всей Голландии. По опубликованному в 2014 г. Всемирным Банком Международному Индексу эффективности логистики Голландия занимает 2 место в мире. Крупнейшим логистическим кластером является кластер, созданный на базе порта в Роттердаме.

Так, Роттердам является самым загруженным контейнерным портом в Европе. Помимо нескольких крупных операторов терминалов, порт включает в себя три логистических парка: Eemhaven, Maasvlakte и Botlek. В то время как поставщики логистических услуг в Botlek специализируются на материалопопотоке, состоящем в основном из химических веществ (чистого топлива, пищевых масел и этанола), Eemhaven и Maasvlakte расположены рядом с крупными контейнерными терминалами (среди прочих, терминал ECT Home на Eemhaven и терминала ECT Delta в Maasvlakte). Земля Eemhaven принадлежит муниципалитету Albrandswaard, в то время как владелец земли Maasvlakte является Порт Роттердам. Оба парка подключены к европейской периферии по шоссе, железной дороге, внутренним водным путям, что позволяет эффективно распределять материалопопотоки из Роттердама в Европу. Имеющаяся грузовая железнодорожная линия используется для перемещения контейнеров от порта Роттердам в Дуйсбург, железнодорожным узлом в Германии недалеко от голландской границы.

Бурное развитие логистических кластеры получили в Испании. Одним из наиболее динамично развивающихся кластеров является кластер в Сарагосе - столице Арагона. Это пятый по величине город в Испании, расположенный почти на равном расстоянии от четырех крупнейших городов Испании: Мадрид, Барселона, Валенсия и Бильбао, а также центров концентрации промышленности в Тулузе, Франция. Логистический кластер в Сарагосе PLAZA (Platforma Logística de Saragosa) представляет собой уникальное явление, он был задуман Правительством Арагона в начале 2000-х в ответ на необходимость диверсификации экономической базы региона от своей зависимости от крупного завода Opel. Он был построен с нуля с инвестициями в высокоскоростные дороги, железнодорожные интермодальные сооружения, был расширен аэропорт, и сформированы вспомогательные услуги. В результате Сарагоса стала ключевым звеном, соединяющим Пиренейский полуостров и материковую Европу. PLAZA работает как внутренний порт, связывающий средиземноморские порты Барселоны, Таррагона и Валенсии, и атлантические порты Бильбао и Хихона.

Примечателен немецкий опыт формирования логистических кластеров. Транспортно-логистический кластер Франкфурт-на-Майне развился на основе транспортной системы города, находящегося вблизи пяти из шести крупнейших городов земли Гессен, сосредоточивших резиденции немецких и иностранных банков со всего мира, Европейский Центральный Банк и Немецкую биржу.

В регионе расположены Дармштадтский университет технологий; Дармштадтский университет прикладных наук, который известен выдающимися достижениями в области инженерии и информатики. Также здесь находится Европейский центр управления космическими полетами, Центр исследования тяжелых ионов и Немецкая служба погоды, которая играет важную роль в обеспечении безопасности полетов для Франкфуртского аэропорта.

В силу территориальной близости основных экономических центров и развитых транспортных коммуникаций, регион Рейн-Майн представляет собой социально-экономически интегрированную высокоурбанизированную структуру.

Логистический кластер во Франкфурте располагает пассажирским и грузовым секторами. Главный вокзал Франкфурта является одним из самых загруженных железнодорожных вокзалов Германии. Франкфурт является главным центром сети ICE высокоскоростных железнодорожных пассажирских сообщений в Германии. Ежедневно вокзал принимает 11 и отправляет более 1100 поездов. По пассажиропотоку вокзал Франкфурта – наравне с Мюнхеном и уступает только Гамбургу.

Как грузовой хаб Франкфурт занимает 1-е место в Европе и входит в первую десятку в мире. Город находится на стыке автомагистралей по линиям север-юг и восток-запад и имеет сеть автодорог, отличающуюся высокой пропускной способностью. Кроме того, Франкфурт имеет и собственный порт. Отсюда суда имеют прямой выход в Бельгию, во Францию, в Нидерланды и в Швейцарию, а через канал Рейн-Майн-Дунай - к Северному морю и к Черному морю.

Местные компании предлагают и реализуют полный диапазон логистических услуг: от планирования и строительства логистических объектов и систем до консультативного обслуживания процессов управления движением потока материалов/грузов и менеджмента цепочки поставок. Превосходная инфраструктура местных компаний информационных технологий помогает предприятиям логистики в установке систем электронной обработки данных достаточной мощности, учета потоков товаров с указанием времени и принятия необходимых мер безопасности. Экспедиторские фирмы охватывают своим ассортиментом весь спектр услуг по логистике. Помимо этого есть компании, специализирующиеся на определенных видах услуг – транспортных, курьерских, по доставке или экспресс-доставке посылок.

Имеется как сеть провайдеров классических дистрибьюторских услуг, так и компаний по организации и реализации возврата товаров/грузов, их сортировке и комиссованию, а также call -центры.

Располагая площадью величиной в 2,76 млн. кв. м, регион Франкфурт, наряду с Гамбургом, имеет самый крупный объем недвижимости, используемой для выполнения логистических функций. Предлагаемый ассортимент охватывает все – начиная от простых складских помещений и кончая сложнейшими специализированными устройствами и объектами.

Транспортно-логистический кластер Падборг развился на пограничном переходе между Данией и Германией. Небольшой датский город Падборг, скорее поселок, с железнодорожной станцией местного значения в 1920 году оказался на границе Дании и Германии и постепенно вырос в крупный транспортный хаб.

В 1973 г. Дания вступила в ЕС и объемы операций в Падборге еще более возросли. В 1974 г. была введена в строй следующая через Падборг автомагистраль E45 и в течение следующих двадцати лет наблюдалось мощное развитие автотранспортных перевозок, которое вывело автомобильный транспорт на доминирующую позицию в Падборге, в то время как железнодорожные перевозки упали не только относительно но и абсолютно.

В настоящее время около 5000 грузовиков ежедневно заняты в транспортно-логистических операциях в Падборге. К 2007 г. Падборг стал крупнейшим транспортно-логистическим кластером в Дании, а в области логистики продовольственных товаров вышел на первую позицию в северной и центральной Европе.

Положительный опыт развития логистических кластеров может быть использован в нашей республике.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гриценко, С. И. О развитии транспортно-логистических кластеров в Украине // Российское предпринимательство. – 2008. – № 5 Вып. 2 (111). – с. 134–137. – <http://www.creativeconomy.ru/articles/12305/>
2. Connecting to Compete 2012: Trade Logistics in the Global Economy / The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank [Electronic resource]. – Access mode –[http://siteresources.worldbank.org/TRADE/Resources/239070-1336654966193/LPI_2012_final.pdf]. – Date of access: 20.02.2013.
3. The Logistics Performance Index and Its Indicators
4. http://pi.worldbank.org/sites/default/files/LPI_Report_2014.pdf
5. Port of Rotterdam Annual Report. (2005). Retrieved from <http://www.portofrotterdam.com/en/Portauthority/finance/Documents/Annual%20report%202005.pdf>

Сухонос Н.И.,

Брестский государственный университет имени А.С. Пушкина, г. Брест, Республика Беларусь
koshel-n@mail.ru

СИНЕРГЕТИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ В ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКЕ

Транспортная логистика является одним из самых перспективных и быстрорастущих направлений современной логистики не только за рубежом, но и в Республике Беларусь. Ключевая роль ее связана с тем, что без транспортировки невозможно продвижение материального потока. Транспортная логистика позволяет значительно сократить транспортные затраты и оптимизировать маршрут движения транспортных средств.

Транспортную логистику можно определить как сферу деятельности, охватывающую три области. Во-первых, это процесс планирования, организации и осуществления рациональной и недорогой доставки (перевозки) грузов (товаров) от места их производства и до мест потребления. Во-вторых, это контроль за всеми транспортными и другими операциями, возникающими в пути следования грузов с использованием современных средств телекоммуникации, информатики и других информационных технологий. В-третьих, предоставление соответствующей информации грузовладельцам.

Новый подход к транспорту как к составной части более крупной системы привел к целесообразности рассмотрения всего процесса перевозки: от грузоотправителя до грузополучателя, включая грузопереработку, упаковку, хранение, распаковку и информационные потоки, сопровождающие доставку. Это вызвало необходимость формирования транспортно-логистической системы. В отличие от транспортной системы, которая предполагает рассмотрение комплекса различных видов транспорта, находящихся в зависимости и взаимодействии при выполнении перевозок, добавление термина «логистическая» означает необходимость рассмотрения сквозной оптимизации транспорта от отправителя до получателя грузов с целью минимизации временных и стоимостных затрат. Согласно проекту Закона Республики Беларусь «О логистической деятельности» под транспортно-логистической системой понимается совокупность потребителей и производителей услуг, а также используемые для их оказания системы управления, транспортные средства, пути сообщения, сооружения и иное имущество.

Транспортно-логистическая система – это динамическая сложная система, выполняющая транспортно-логистические операции в максимальном соответствии с требованиями клиентов при минимальных временных и стоимостных затратах, включающая следующие подсистемы:

- 1) различные виды транспорта (автомобильный, железнодорожный, водный, воздушный, трубопроводный);
- 2) субъекты транспортно-логистической инфраструктуры (логистические операторы и организационные структуры, связанные с выполнением логистических операций по всем видам транспорта);
- 3) объекты транспортно-логистической инфраструктуры (транспортные пути всех видов транспорта, транспортные узлы, контейнерные терминалы, центры логистических услуг и т. п.);
- 4) логистические потоки, сопровождающие материальный (финансовый и информационный) поток.

Формирование транспортно-логистической системы позволит значительно повысить надежность и эффективность оперативного планирования на всех фазах перевозочного процесса и получить синергетический эффект. Основным ус-