

производиться вычисления, принять серый, ковкий и высокопрочный чугуны, сталь и цветное литье как основные литейные материалы. В зависимости от цели прогнозирования на основе разработанной формулы можно отдельно определить потребность в отливках из таких сплавов, как легированная и высоколегированная сталь, алюминиевые сплавы и др.

Методика прогнозирования потребности в отливках, в том числе по видам сплавов, может быть использована при решении вопросов загрузки производственных мощностей, координации деятельности предприятий литейного производства, проведении инвестиционной политики, разработке программ и концепций развития литейного производства и других.

Литература и источники:

1. Чумак. А.Н. Разработка методов определения, анализ и прогнозирование технико-экономического уровня литейного производства: Дис... канд. экон. наук: 08.00.21. — Днепропетровск, 1988. — 273 с.
2. Афонькин, М.Г., Магницкая М.В. Производство заготовок в машиностроении. — Л.: Машиностроение, Ленингр. отделение, 1987. — 256 с.

Силюк Т.С., к.э.н., доцент.

Сухонос Н.И., м. э. н.

УО «Брестский государственный университет имени А.С. Пушкина».

г. Брест, Республика Беларусь.

silyukts@mail.ru

ЕВРОПЕЙСКИЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ И ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

На сегодняшний день формирование и развитие логистической системы в Республике Беларусь является очень актуальным направлением. В этой связи целесообразным является изучение опыта зарубежных стран и возможность использования его на территории Республики Беларусь.

Логистическая система — адаптивная система с обратной связью, выполняющая различные логистические функции, как правило, состоящая из нескольких подсистем и имеющая развитые связи с внешней средой.

В Западной Европе целенаправленное развитие системы транспортной логистики началось в начале 1980-х годов, что было обусловлено высокой динамикой роста грузовых и пассажирских перевозок в условиях глобализации мировых товарных рынков. В ЕС за небольшой период времени логистика стала важным элементом экономики. Доля занятых в компаниях, обеспечивающих обработку, хранение груза и другие логистические услуги составляет почти четверть (24,2 %) от занятых в транспортной отрасли (в Германии почти 50 %). На территории европейского пространства в 1991 г. была создана Европлатформа (Europlatforms) — Европейская ассоциация «грузовых деревень». Членами данной организации являются 62 компании и 10 европейских государств (Италия, Испания, Франция, Португалия, Дания, Германия, Греция, Венгрия, Украина и Люксембург). Европлатформа содействует деятельности 2400 компаний. Основная цель деятельности Европлатформы заключается в продвижении и расширении концепции создания логистических центров на европейском пространстве, в установлении и развитии взаимоотношений с транспортно-логистическими системами других стран и регионов.

Первым в Западной Европе был создан логистический центр в Ингольштадте (Бавария), который обладал хорошими железнодорожными и автомобильными подъездными путями, имел свои базы и филиалы вблизи мест расположения потребителей. Последние обеспечивались товарами по технологии ночных перевозок таким образом, чтобы необходимые грузы были на месте уже к началу рабочего дня.

Крупнейшим логистическим центром является Bologna Freight Village (Италия), расположенный на пересечении 5 крупнейших железнодорожных и 4 автомобильных путей сообщения, обслуживающая до 35 % грузопотоков национального происхождения и 16 % международного грузового трафика. В данном центре находится около 100 национальных и международных транспортных и логистических компаний, таможенная служба, банковские учреждения, почта, бары, ресторан.

Высокоразвитой сферой деятельности и лучшей в Европе является логистическая система в Нидерландах. Здесь насчитывается 12200 компаний, оказывающих различные логистические услуги. Основные грузопотоки по странам распределяются в следующем соотношении: Германия — 40 %, Бельгия — 20 %, Франция — 11 %, Италия — 2 %. Большинство компаний предоставляют весь спектр логистических услуг. Все процессы обработки грузов механизированы и автоматизированы с минимальным участием персонала. Крупные компании имеют широкоразветвленную сеть во многих регионах мира. В Нидерландах самая большая в мире площадь хранения продукции (в кубических метрах на душу населения). Значительный сегмент логистического рынка Нидерландов составляют средние и мелкие компании. Одними из основных структур транспортной логистики Нидерландов считаются морской порт и железнодорожный терминал в Роттердаме, грузовой терминал аэропорта «Схипхол».

В Нидерландах развитие логистической системы курирует Министерство транспорта и водного хозяйства, создана Нидерландская ассоциация транспорта и логистики «TLN», основан институт перспективной логистики «DINALOG». В числе задач министерства: обеспечение доступа к узловым международным логистическим центрам; стимулирование промышленности с целью повышения компетентности в области логистики; выявление проблем и возможностей логистического рынка; максимальное повышение эффективности; внесение предложений по оптимизации всех процессов, включая таможенные, на территории Евросоюза. Нидерландская ассоциация транспорта и логистики «TLN» представляет 6000 компаний разной величины, в числе основных задач — представление интересов данных организаций в различных инстанциях, в том числе в правительстве, позиционирование сферы транспорта и логистики как одной из основных в экономике страны, контроль обслуживания клиентов и др.

Логистическая система Австрии контролируется правительством, которое приняло специальную программу развития транспортно-логистической инфраструктуры, предусматривающую государственное содействие при оптимизации

логистических цепей доставки грузов. Основой для этого служит снятие экономических ограничений при планировании смешанных перевозок, информатизация логистических цепей, улучшение транспортного сообщения с отдаленными регионами, устранение помех на пути внедрения инноваций, повышение эффективности транспортной инфраструктуры, обеспечение экологической и социальной совместимости.

Мировым лидером по использованию своего географического и геополитического логистического положения можно назвать Германию. Логистическая сеть государственного значения в Германии формировалась при железнодорожных линиях и развязках. Большинство таких структур рассчитано на параллельное использование автомобильного и железнодорожного транспорта. В системе логистики занято более 400 тыс. работников, объем логистических услуг составляет более 16 млрд. евро. Немецкая модель строительства логистической системы характеризуется рядом особенностей: 1) это сильная государственная поддержка на всех уровнях, которая основывается на федеральных законах и законах федеральных земель. Федеральный бюджет участвует в финансировании инвестиций через Deutsche Bahn AG (Немецкие железные дороги), широко практикуется выделение дотаций бюджетам федеральных земель, а также целевые дотации и кредитование по конкретным инвестициям; 2) жестко определены функции компании, инициирующей создание логистического центра (разработка программы строительства и документации, привлечение инвесторов, покупка и освоение земельных участков, надзор над строительством); 3) образованные при участии государства логистические центры управляются через наблюдательные органы, которые создаются компаниями-участниками проекта. Так немецкая модель предполагает участие государственного сектора, как в фазе планирования, так и реализации проектов развития логистической системы.

В Латвии политику в сфере логистики определяет Министерство сообщений. При этом конкретную работу по ее реализации проводят пять ассоциаций: Балтийская ассоциация транспорта и логистики, Ассоциация логистики и таможенных брокеров, Латвийская ассоциация транзитного бизнеса, Латвийская ассоциация автоперевозчиков, Латвийская национальная ассоциация экспедиторов грузов.

В Чехии главную роль в развитии логистики играют Министерство транспорта, Министерство промышленности и торговли, Чешская логистическая ассоциация.

Во Франции политику в области логистики формирует Министерство экологии, энергетики, долгосрочного развития и обустройства территории. Крупные проекты в сфере логистики реализуются на принципах партнерства государства и регионов.

Логистические центры в Швейцарии представляют собой частные предприятия, созданные как акционерные общества. Они являются членами отраслевого Союза швейцарских предпринимателей в области экспедиторских и логистических услуг, который представляет их коллективные интересы.

В Российской Федерации придают большое значение созданию логистической системы. Причем российский логистический рынок все больше интегрируется в международные сети. На российском рынке появились мощные международные логистические компании DPWN, UPS, TNT, Panalpina, FM Logistic, Kuhne&Nagel, Gedios, Gefco, Вельц, Шенкер Россия, Fraans Maas и др. (более 40 компаний). Продолжаются процессы слияния крупных западных логистических провайдеров с российскими компаниями, владеющими сетью складов в регионах и предоставляющими услуги по доставке грузов клиентам. В развитии российского рынка транспортно-логистических услуг отмечается такая важная мировая тенденция как изменение структуры мультимодальной транспортировки и рост потребности в контейнерных перевозках. Знаковое отличие российского рынка транспортной логистики — образование терминальных транспортно-логистических центров на базе государственно-частного партнерства, которое станет основой развития и модернизации транспортно-логистической инфраструктуры России.

Продолжающийся процесс развития логистической системы в странах Европы показывает, что главными стратегическими факторами при создании их сети являются создание физической интеграции всех видов транспорта; достижение высоких экономических показателей за счет внутренней кооперации и сотрудничества между подсистемами; привлечение большого объема грузов путем создания основы для формирования эффективных международных транспортных линий; повышение эффективности использования магистралей транспортной инфраструктуры и обоснование крупномасштабных инвестиций в модернизацию транспортной инфраструктуры; создание системы доставки «от двери до двери», создание новых возможностей для работы коммерческих компаний в городах региона без необходимости держать собственные складские мощности; создание транспортной системы, не наносящей ущерб окружающей среде; формирование развивающейся среды для транспортного сектора; перевод части основного капитала в транспортные предприятия.

Сравнительно новой тенденцией в развитии логистики в ЕС является формирование общеевропейской системы товародвижения, предусматривающей наличие нескольких опорных европейских центров логистики и взаимодействующих с ними региональных логистических транспортно-распределительных центров. Такое решение призвано «выпрямить» и ускорить продвижение материальных потоков, обеспечить непрерывность процесса товародвижения.

Таким образом, как показывает европейский опыт, создание национальной логистической системы практически невозможно без поддержки государства, без партнерства с организациями-грузоперевозчиками и другими участниками, обеспечивающими логистические процессы. Роль государственных органов заключается в обеспечении законодательной и нормативной базы, оказании содействия фирмам при их выходе на зарубежные рынки, а также в защите их интересов за рубежом. Причем органы государственного управления должны сосредоточиться на решении тех проблем, которые под силу только им. Это — разработка генеральной программы развития логистической системы с учетом комплекса экономических, транспортных, экологических, социальных и иных факторов, а также методическое обеспечение ее реализации. К тому же логистика — это выгодный бизнес для государства, макроэкономические эффекты которого состоят в снижении доли совокупных затрат на продвижение грузов и товаров в структуре ВВП на 5–10 %; снижении уровня инфляции за счет снижения логистических затрат; повышении инвестиционной привлекательности проектов по размещению производств.