

ЛОГИСТИКА

УДК 007.51.519.718

И. А. ЕЛОВОЙ, доктор экономических наук, Белорусский государственный университет транспорта;
И. А. ЛЕБЕДЕВА, аспирант, Белорусский государственный экономический университет, г. Минск

ВЛИЯНИЕ ПРОЦЕССОВ ГЛОБАЛИЗАЦИИ НА РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ СТРАНЫ

Рассмотрены теоретические предпосылки процессов глобализации для развития транспортно-логистической системы государства, основные задачи, стоящие перед транспортно-логистической системой Беларуси.

Главная глобальная проблема современного общества – демографическая, что обусловлено быстрыми темпами роста населения земного шара:

- на начальном этапе средневековья население составляло 0,5 млрд человек;
- затем за 1000 лет оно удвоилось и в первой четверти девятнадцатого века составило 1 млрд человек;
- после этого за 100 лет (к 1925 г.) произошло удвоение, и население земного шара стало равным 2 млрд человек;
- затем за 50 лет (к 1975 г.) – 4 млрд человек;
- к 2025 году прогнозируется рост до 8 млрд человек.

В настоящее время наблюдается неравномерное замедление темпов роста численности населения из-за невозможности выдержать Землей такого прироста по следующим глобальным причинам:

- *экологическим*, включая потепление климата;
- *дефицитом природных ресурсов*, вызывающим рост цен на них, включая энергоресурсы и продовольствие;
- *миграцией населения между странами и трением между цивилизациями*, что приводит к росту неустойчивости в мире и возникновению проблем внешней безопасности и др.

Следует указать, что прирост населения происходит за счет стран Юга при одновременном его сокращении в странах Севера. По экспертным оценкам на пространстве СНГ в Беларуси, России, Украине и других странах Севера в ближайшие десятилетия потребность в трудовых ресурсах будет возрастать. При этом в странах Юга за счет прироста населения (70–80 млн человек в год) обостряются экологические проблемы, что выражается в сокращении сельскохозяйственных угодий (за три года они сокращаются на величину, равную территории Беларуси) [1]. В то же время в России, Беларуси, Украине и других странах СНГ за последнее десятилетие заброшена значительная

часть пахотных земель и прекратила существование значительная доля небольших деревень, которые относятся к наиболее оптимальным с экологической точки зрения (строительство крупных животноводческих комплексов порождает массу проблем с хранением, утилизацией отходов и здоровьем животных, что требует применения медикаментов и снижает экологическую чистоту продуктов).

Следовательно, существующие демографические проблемы приведут к перемещению части населения из стран Юга в страны Севера, *обострению глобальных проблем в ближайшие десятилетия*, так как решить вопрос сокращения рождаемости в странах Юга за счет изменения ценностных ориентаций населения потребует минимум 50–80 лет.

Другая важная глобальная проблема обусловлена перегруппировкой стран мира в связи с *тенденцией разделения труда*, порожденной технологическими изменениями в течение последних десятилетий, которые стали экономическим базисом глобализации. Это выражается процессом эффективного *производства отдельных товаров и услуг с участием нескольких стран*. Данный процесс породил большое количество малых предприятий с крупными сборочными заводами, рост доли комплектующих в общем объеме мировой торговли. С позиций системного подхода происходит формирование под эгидой транснациональных корпораций сложных логистических производственно-транспортных систем (СЛПТС), производящих отдельные товары (конечную готовую продукцию) в соответствии со спросом в отдельных секторах товарного рынка (рисунок 1) [2]. Взаимосвязь производителя конечной готовой продукции с ее потребителями осуществляется на основе эффективной сложной логистической транспортно-

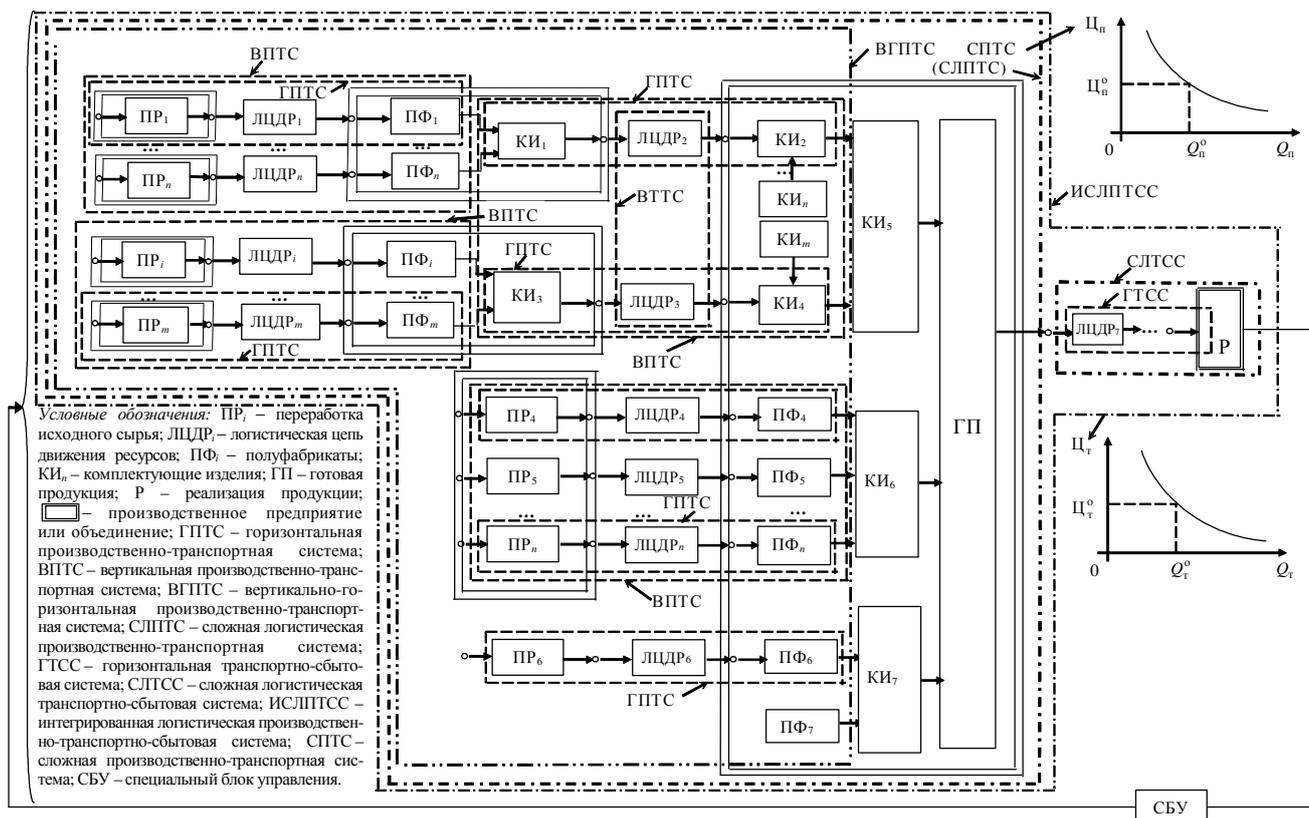


Рисунок 1 – Интегрированная сложная логистическая производственно-транспортно-сбытовая система

сбытовой системы (СЛТСС) с оказанием соответствующих сервисных услуг (см. рисунок 1) [2].

В связи с формированием СЛПТС и СЛПСС возникает потребность в оказании эффективных международных транспортных услуг, связанных с перемещением материальных ресурсов и товаров. Это порождает необходимость создания международных транспортных коридоров и формирование на их основе под эгидой операторов интер / мультимодальных перевозок эффективных логистических схем доставки грузов, а в пределах СЛПТС и СЛТСС – формирования логистических транспортно-технологических систем различных видов [2–5]. На пространстве СЛПТС и СЛТСС сталкиваются интересы транснациональных корпораций (ТНК), хозяйствующих субъектов на элементах этих систем и государств в их пределах. Они преследуют следующие цели: *транснациональная корпорация – получение сверхприбыли; хозяйствующие субъекты – увеличение прибыли; государства – рост ВВП* [2].

Следовательно, тенденция международного разделения труда усиливает конкуренцию между государствами за использование ресурсов мира и одновременно изменяет сами формы этой конкуренции. В частности, конкуренция между отдельными странами в международной торговле все больше заменяется конкуренцией между ТНК. В свою очередь, страны начинают конкурировать за привлечение ТНК на свою территорию, так как с

ТНК приходят прямые иностранные инвестиции (ПИИ) и новейшие технологии. Анализ литературных источников показывает, что 80 % ПИИ в мире составляют инвестиции ТНК [1, 2]. Взамен эти страны гарантируют ТНК существенную долю прибыли, образованную в результате большой добавленной стоимости, оставленной на их территории.

В свою очередь, ТНК конкурируют между собой за производство высококачественной и дешевой конечной готовой продукции, выпускаемой на последнем звене СЛПТС (рисунок 2). Для этого они используют новейшие технологии («инновационное развитие») и вынос производства товаров и услуг в страны с более дешевым трудом, исходным сырьем. В результате СЛПТС переформируются. Причем ТНК вкладывают инвестиции в первую очередь в ограничивающие элементы этих систем, которые дают наибольшее снижение цен конечной готовой продукции (товара).

Переформирование СЛПТС и размещение производств на территории стран с более дешевым трудом приводит к выравниванию зарплат в развивающихся и развитых странах, включенных в процесс глобализации:

- повышается зарплата в странах, где ТНК размещают производство;
- остается на прежнем уровне зарплата при большем числе часов в развитых странах либо во-

обще понижается зарплата под угрозой выноса их предприятий в развивающиеся страны.

Анализ показывает, что вписавшиеся в процессы транснационализации страны третьего мира стали лидерами (Китай, Бразилия, Индия, ЮАР, Мексика). Однако для этого экономика должна быть открытой и либеральной, а проведение политики импортозамещения, как правило, не дает положительных результатов. Такие страны третьего мира сокращают разрыв по уровню ВВП на душу населения по сравнению с развитыми странами, что сопровождается ростом потребления ресурсов мира, включая продовольствие. В итоге развитые страны вынуждены конкурировать за ресурсы со странами-лидерами третьего мира.

Место Республики Беларусь и ее транспортного комплекса в процессах глобализации. Республика Беларусь является небольшой страной. Ее благосостояние в значительной степени зависит от эффективности внешней торговли. Для этого товары обрабатывающей промышленности и услуги должны быть конкурентоспособными на внешних рынках. Однако устойчивое отрицательное состояние внешней торговли за последние годы свидетельствует о низкой конкурентоспособности белорусской экономики. На настоящем этапе Беларусь выпала из глобальных тенденций мировой экономики, которые делают экономику страны неконкурентоспособной, что объясняется следующими причинами [1, 2]:

1 До 2007 года Россия и другие страны СНГ служили для Беларуси щитом от жесткой конкуренции на мировом рынке, что позволяло неконкурентоспособную на мировом рынке продукцию белорусской промышленности реализовывать на территории России и других стран СНГ. Аналогичные процессы происходили в России и на пространстве СНГ.

2 Большая часть белорусской продукции и стран СНГ является неконкурентоспособной по сравнению с аналогичной продукцией ведущих европейских, американских и восточно-азиатских ТНК, так как страны СНГ безнадежно отстали от этих ТНК по большинству новых технологий.

3 В последние годы закончился период восстановительного развития, и к настоящему времени исчерпаны резервы трудовых ресурсов и свободные мощности конкурентоспособных предприятий.

4 Централизованные методы управления народным хозяйством себя исчерпали и уже не соответствуют более сложным условиям развития. Поэтому противоречия в командах сверху и хаос по этой причине в управлении будут нарастать.

5 Основные фонды в промышленности, на транспорте и других отраслях народного хозяйства износились на 80 и более процентов. Поэтому необходима безотлагательная модернизация от-

раслей народного хозяйства как по соображениям надежности их работы, так и из-за необходимости повышения конкурентоспособности продукции белорусских производителей.

6 В последние годы снижается дотационная поддержка России, что вынуждает правительство Беларуси продавать госакции предприятий, организаций и т. п., а также прибегать к внешним займам и прямым инвестициям. Однако эти займы и инвестиции являются краткосрочными, и их приходится возвращать в течение года. Поэтому быстро растет отток за рубеж процентов за займы и дивидендов на прямые инвестиции.

7 Около половины предприятий имеют кредиторскую задолженность, просроченную сверх трех месяцев (в том числе 72 % промышленных предприятий и 82 % предприятий сельского хозяйства на 01.05.2008 г.). Большая часть из них – фактически банкроты, которые в различных формах субсидируются государством.

8 Инновации в подавляющем большинстве сводятся к импорту оборудования и освоению выпуска уже производимых за рубежом товаров.

Следует указать, что экономика Республики Беларусь в основном связана с последними элементами СЛПТС, которые осуществляют производство комплектующих изделий или конечной готовой продукции в машиностроении, полуфабрикатов, строительных материалов, мебели, товаров народного потребления и т. п. в других отраслях народного хозяйства. Инфраструктура существующих вышеназванных сложных систем должна быть модернизирована (перестроена) или они должны быть переформированы в соответствии со спросом на готовую продукцию в определенных секторах товарного рынка. Для этого должна быть либерализована экономика с целью привлечения прямых иностранных инвестиций и инновационных технологий в ограничивающие элементы СЛПТС. Один из путей решений данной задачи – продажа госпредприятий и создание льготных условий для прямых иностранных инвестиций в инновационные технологии. Для этого необходимо:

– повышение конкурентоспособности белорусских промышленных предприятий и сбытовых организаций и их интеграция в международные СЛПТС и СЛТСС, расширение на этой основе возможностей для получения новейших технологий и дефицитных бизнес-компетенций;

– экономическое сотрудничество с высокоразвитыми западными и другими странами на основе интернационализации белорусской экономики, так как в процессы глобализации можно включить лишь либеральную экономику. Это требует усиления курса на формирование либеральной экономической модели, так как современная эффективная экономика характеризуется специализацией и кооперацией производства. Такое направление неизбежно порождает большое число малых предприятий. В настоящее время в Беларуси количест-

во малых предприятий на тысячу человек раз в десять меньше, чем в развитых странах [1].

Транспортно-логистическая система движения ресурсов (ТЛСДР) – система каналов движения ресурсов, обеспечивающая возможность управления логистическими потоками при транспортировании грузов с целью изменения их количественных параметров в соответствии с требованиями внешней среды. Попадая в транспортное средство, материальный (грузовой) поток превращается в транспортный. Поэтому ТЛСДР является сложной и в свой состав *включает транспортную систему и комплекс транспортно-логистических центров в ее пределах* (рисунок 2).

Транспортная система (ТС) – комплекс различных видов транспорта, взаимодействующих друг с другом [4]. Иногда под ТС понимают определенный вид транспорта: автомобильный, водный, воздушный, железнодорожный и трубопроводный.

Логистическая схема доставки (ЛСД) – линейно-упорядоченное множество физических и/или юридических лиц [грузоотправителя (отправителя), грузополучателя (получателя), экспедиторов (оператора интер / мультимодальной перевозки грузов), перевозчиков, страховщиков и других лиц], непосредственно участвующих в перемещении и хранении конкретных отправок грузов от производителя (поставщика) до оптовых (розничных) посредников или между этими посредниками, или от таких посредников до потребителя.

Выполненные исследования показали, что рынок транспортных услуг характеризуется (представлен) логистическими схемами доставки грузов, особенность которых состоит в следующем:

- характеризуют доставку грузов от «двери грузоотправителя» до «двери грузополучателя» с участием одного или нескольких видов транспорта;
- учитывают транспортно-логистические издержки не только при доставке груза в рамках договоров перевозки, но и у грузоотправителей и грузополучателей, в процессе взаимодействия в начально-конечных и транзитных пунктах;
- оценивают процесс транспортирования в цене не только доставляемой, но и производимой продукции;
- характеризуют качество транспортного процесса такими показателями, как уровень транспортно-экспедиционного обслуживания, скорость доставки и уровень сохранности перевозимого груза;
- учитывают через цену доставляемой или производимой продукции налоговую составляющую и тем самым интересы государств, по территории которых транспортируется груз;
- позволяют оценить конкурентоспособность инновационного бизнеса в сфере транспортных услуг и его влияние на цену конечной готовой продукции в пределах сложной логистической производственно-транспортной или транспортно-сбытовой системы (см. рисунок 2).

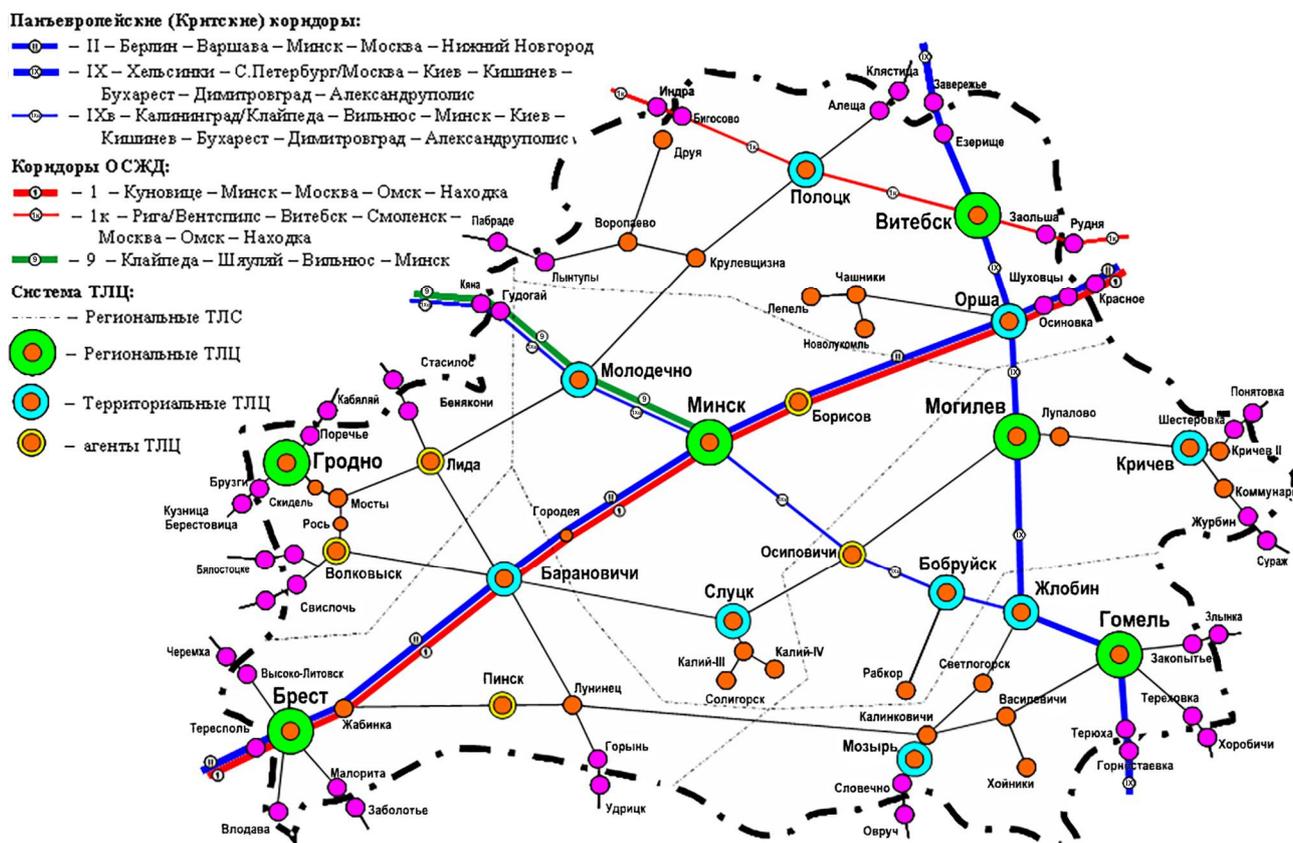


Рисунок 2 – Наиболее эффективная схема организации сети ТЛЦ в Республике Беларусь

Функционирование СЛПТС в оптимальных режимах невозможно без использования эффективных ЛСД в логистических цепях движения ресурсов (см. рисунок 1). Это требует формирования инновационной транспортно-логистической системы Республики Беларусь, позволяющей реализовать оптимальные ЛСД с участием одного или нескольких видов транспорта во внутреспубликанском сообщении, а также при перевозке экспортных, импортных и транзитных грузов.

Основные задачи транспортно-логистической системы Беларуси в условиях глобализации процессов мировой экономики. Логистические технологии в предпринимательской и коммерческой деятельности базируются на взаимосвязи сложных логистических систем различных типов на основе маркетинга, логистики и менеджмента (рисунок 3) [3].

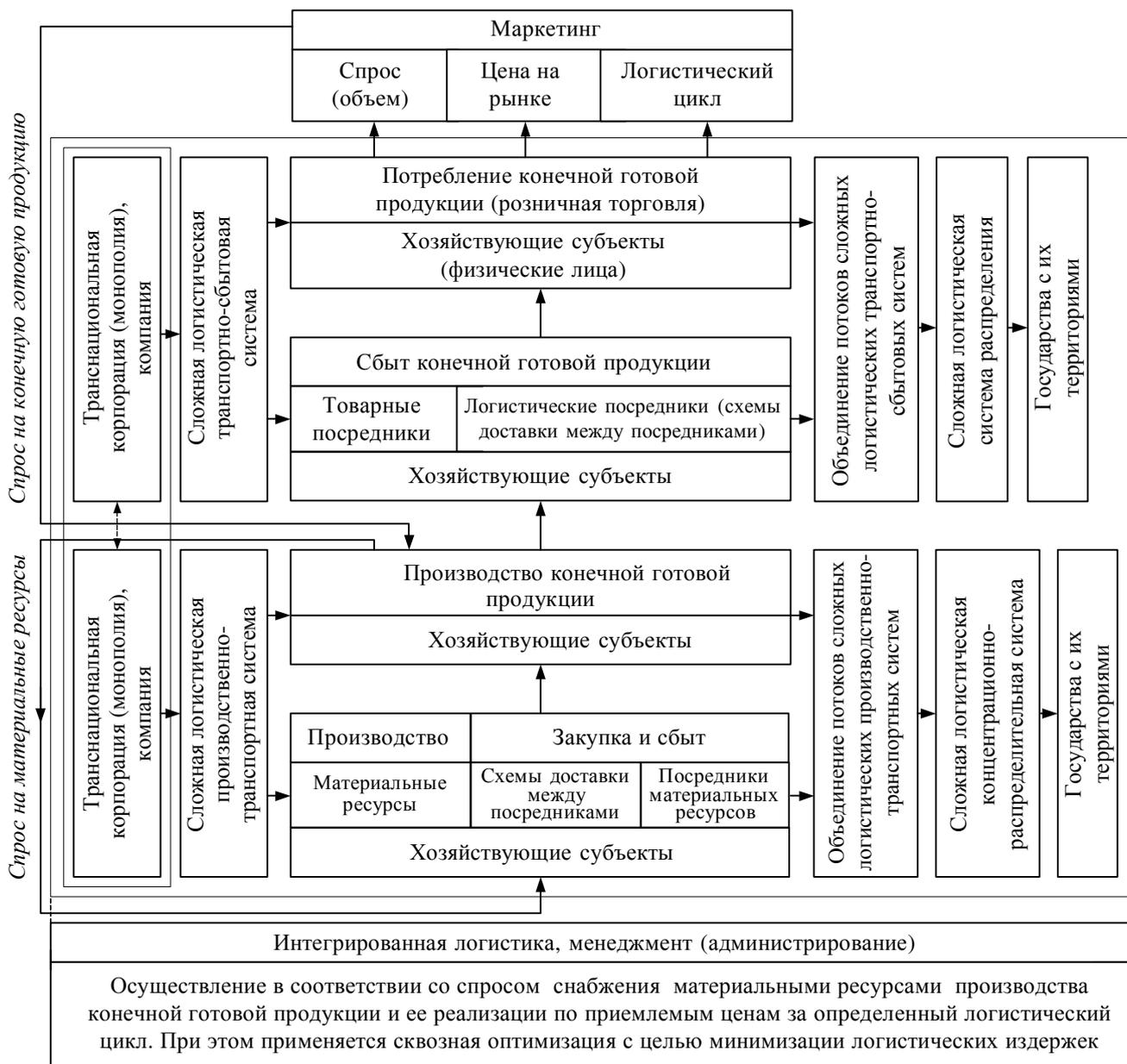


Рисунок 3 – Взаимосвязь сложных логистических систем различных типов на основе маркетинга, логистики и менеджмента

Логистическая технология — стандартная последовательность выполнения отдельной логистической функции и / или логистического процесса в функциональной области и / или в логистической системе, поддерживаемая соответствующей информационной системой и выполняющая определенную логистическую концепцию.

В результате выполненных исследований установлено [6]:

1 Сложные логистические производственно-транспортные или транспортно-сбытовые системы могут переформировываться в зависимости от спроса, цены и качества материальных ресурсов, а также продолжительности логистического цикла, связанного с производством и реализацией конечной

готовой продукции, его ценой, качеством и спросом. В соответствии с этим будут изменяться логистические потоки между объектами сложных логистических концентрационно-распределительных (СЛКРС) и распределительных систем и потребуется наращивание пропускных и перерабатывающих способностей таких объектов.

2 Транспортная составляющая, основанная на транспортно-логистических издержках, зачастую выступает как главный фактор при формировании новых и переформировании существующих СЛПТС и СЛТСС.

3 Предельные логистические издержки, сроки и объемы поставок материальных ресурсов, зависящие от спроса на конечную готовую продукцию, для звеньев СЛПТС должны закладываться в основу проектирования объектов СЛКРС.

4 Транспортная система государства является составляющей СЛКРС, размещающейся на территории одной или нескольких стран. Однако взаимосвязь товарного рынка с транспортным осуществляется посредством СЛПТС и СЛТСС, где звеньями являются логистические транспортно-технологические системы доставки грузов.

5 Логистическая схема доставки груза связывает между собой поставщика и потребителя материальных ресурсов или конечной готовой продукции и характеризуется транспортно-логистическими издержками (экономическая составляющая) и качеством сервисного транспортного обслуживания (качественная составляющая).

6 Транспортно-логистические издержки включают в свой состав провозные платежи (тарифы и дополнительные сборы), а также потери у поставщика и потребителя, изменяющиеся под воздействием способов доставки грузов в зависимости от синхронизации логистических потоков между собой и режимов взаимодействия хозяйствующих субъектов транспорта с клиентами в начально-конечных пунктах, экономических, технологических и нормативно-правовых параметров, величины отправки груза. Транспортно-логистические издержки являются частью логистических издержек и соответственно цены конечной готовой продукции.

7 Верхний предел тарифа в простой логистической транспортно-технологической системе доставки груза устанавливается на основании рыночной цены конечной готовой продукции, а срок доставки груза – с учетом логистического цикла от момента заказа конечной готовой продукции до ее поставки потребителю, который включает в свой состав сроки доставки и изготовления материальных ресурсов на звеньях СЛПТС. Потребность в объемах материальных ресурсов на звеньях этой сложной логистической системы определяется спросом на конечную готовую продукцию. В свою очередь, вышеуказанный объем материальных ресурсов определяет потребность в пропускной (пе-

рерабатывающей) способности объектов СЛКРС, включая и инфраструктуру транспорта.

8 Каждый из видов транспорта имеет свои преимущества и недостатки, которые учитываются при формировании логистических транспортно-технологических систем доставки грузов. В основу формирования этих систем должны закладываться верхние пределы провозных платежей и сроков доставки, уровень сервисного транспортного обслуживания, а также существующие пропускные (перерабатывающие) способности объектов СЛКРС.

На современном этапе развития экономики сформировался рынок транспортных услуг, усилилась конкуренция между предприятиями и различными видами транспорта, ужесточились требования к тарифам и качеству транспортных услуг со стороны их потребителей. Современная миссия логистики состоит в доставке нужного товара требуемого качества и количества в заданное время и с оптимальными транспортно-логистическими издержками. Доставка связана с перемещением продукции транспортными средствами по определенной технологии в цепи поставок, включая экспедирование, грузопереработку, упаковку, передачу прав собственности на груз, страхование рисков, таможенные процедуры и т. п. По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. В качестве перевозчика может выступать определенный вид транспорта или оператор интер / мультимодальной перевозки.

Опираясь на вышеизложенные теоретико-методологические основы формирования и функционирования эффективных логистических схем доставки грузов и результаты исследований, были сформулированы *основные задачи, стоящие перед транспортно-логистической системой Республики Беларусь:*

1 *Рациональное распределение перевозок между видами транспорта, участвующими в логистических схемах доставки материальных ресурсов и конечной готовой продукции.*

Выполненные исследования показали:

– на начальных звеньях международных СЛПТС при транспортировании исходного сырья и значительной части полуфабрикатов эффективными являются ЛСД с участием железнодорожного и речного транспорта, где скорость перевозки и запасы в начально-конечных пунктах не относятся к основным параметрам, а доставка материальных ресурсов по принципу «точно в срок» является неэффективной. Причем использование пониженных тарифов при транспортировке исходного сы-

рья приводит к значительному снижению цены конечной готовой продукции на последнем звене такой сложной логистической системы, что объясняется налогообложением хозяйствующих субъектов-производителей материальных ресурсов от начальных до конечных звеньев такой системы;

– на последних звеньях СЛПТС при перевозке части полуфабрикатов и комплектующих изделий является целесообразным применение ЛСД с участием автомобильного и других видов транспорта, обеспечивающих высокую скорость и доставку «точно в срок», к заранее установленному времени в пункт назначения, что позволяет сократить оборачиваемость оборотных средств и практически исключить запасы. Это подтверждается опытом работы фирмы «Тойота» и других при сборке автомобилей и объясняется тем, что производство конечной готовой продукции осуществляется в соответствии со спросом на определенные комплектующие изделия, т. е. сборка, например, автомобилей выполняется под заказ с определенной покупателем мощностью и типом двигателя, коробкой передач, оборудованием салона автомобиля, его цветом и т. п. В ЛСД на последних стадиях (звеньях) рассматриваемых сложных логистических систем тариф не является определяющим параметром.

2 Использование удобного географического расположения территории Республики Беларусь с целью привлечения дополнительных транзитных грузопотоков при следовании их в прямом и обратном направлениях Запад – Восток и Север – Юг.

Учитывая небольшую площадь нашей страны и наличие альтернативных маршрутов следования транзитных грузопотоков в данном направлении через территории других государств, следует постоянно обеспечивать иностранных клиентов (перевозчиков) высоким уровнем сервисного обслуживания и гарантировать надежность доставки, исключая необоснованные задержки материального (грузового) потока документальным (информационным) и финансовым потоками. Для выполнения данных условий должна проводиться эффективная инвестиционная политика в части создания современной и надежной транспортной и сервисной инфраструктуры в международных транспортных коридорах № 2 и 9. В первую очередь, это создание системы ТЛЦ общего пользования, обеспечивающих рациональную концентрацию / распределение маломощных грузопотоков и позволяющих реализовать эффективные ЛСД с участием прогрессивных способов транспортирования. В частности, реализация комплекса мероприятий и внедрение контейнерных перевозок позволит исключить существующие проблемы с предельными осевыми нагрузками на автотранс-

порте. Однако их внедрение невозможно без интеграции транспортного комплекса Беларуси в мировую транспортно-логистическую систему, проведения разумной экономической политики с учетом объективной оценки места и роли нашего государства в процессах глобальной экономики. При этом первостепенное внимание должно уделяться проведению эффективной таможенной политики, которая должна исключать необоснованные задержки продвижения материального (грузового) потока, конфискацию товаров по причине несущественных отклонений от нормативных документов и обеспечивать проведение разумного тарифного регулирования в таможенном деле. Из-за задержек товаров и их конфискации таможенными органами грузовладельцы выбирают маршрут перевозки в обход Республики Беларусь. В частности, по экспертным оценкам из-за переключения транспортных маршрутов с Белорусской железной дороги на альтернативные маршруты доставки было недополучено более 20 млн дол. США провозных платежей. При этом налоговые платежи в бюджет республики составили бы около 6,2 млн дол. США.

3 Проведение гибкой транспортной тарифной политики при перевозке грузов в различных видах сообщения с учетом верхних пределов тарифов и сроков транспортирования грузов в зависимости от места и роли логистических схем доставки в международных СЛПТС и СЛТСС.

Результаты исследований показывают:

– для транзитных потоков, следующих через территорию Республики Беларусь, должен постоянно проводиться мониторинг рынка транспортных услуг в соседних странах на параллельных маршрутах перевозки, а также на всем маршруте доставки груза от отправителя до получателя во взаимосвязи с ценами на транспортируемую продукцию и спросом на нее на рынке товаров. Например, при транзитных перевозках железнодорожным транспортом тариф по территории Беларуси не всегда является доминирующим, так как его доля в общих провозных платежах на всем маршруте доставки не является определяющей в транспортно-логистических издержках из-за небольшого расстояния транспортировки по нашей территории (150–200 км при общем расстоянии 2500–3000 км). В этих условиях, отслеживая уровень тарифных ставок на всем маршруте следования груза, можно получать дополнительную маржу за счет повышения тарифов при перевозке по нашей территории при их уменьшении на территории других стран;

– на различных видах транспортного комплекса Республики Беларусь не соблюдаются экономические и логистические принципы при проведении тарифной политики. В частности, при сравнении

тарифов автомобильного и железнодорожного видов транспорта не учитывается дорожная составляющая, финансируемая из республиканского или местного бюджетов (экономический принцип). Доставка импортного исходного сырья железнодорожным транспортом по завышенным тарифам приводит к удорожанию конечной готовой продукции, производимой в Республике Беларусь (логистический принцип). Необоснованное искусственное уменьшение (ниже себестоимости) внутриреспубликанских железнодорожных тарифов явилось одной из причин переключения перевозок массовых навалочных грузов с речного транспорта на железнодорожный, что привело к увеличению расхода топливно-энергетических ресурсов на один тонно-километр транспортируемой продукции и другим негативным последствиям. В то же время низкие железнодорожные тарифы не способствуют переключению перевозки дорогостоящих грузов с железнодорожного на автомобильный транспорт (логистический принцип);

– целевое инвестирование в объекты и инфраструктуру сервиса транспортного комплекса Республики Беларусь с целью привлечения транзитных грузопотоков и формирования эффективных ЛСД в зависимости от их места и роли в международных СЛПТС и СЛТСС еще недостаточно. Создание благоприятного инвестиционного климата в республике будет способствовать привлечению международных инвестиций в существующие и потенциально возможные транспортные коридоры, пролегающие через территорию Республики Беларусь.

Можно выделить три *основные проблемы в стратегии развития транспортно-логистической системы в Республике Беларусь*, которые требуют научных проработок:

– рациональное использование имеющихся транспортных ресурсов с последующей гармонизацией развития и использования всех видов транспортных услуг;

– выработка понятия «качество транспортных услуг», включающего в себя весь спектр экономических, экологических, информационных параметров и параметров безопасности;

– разработка критериев, обеспечивающих снижение техногенной нагрузки на окружающую среду от транспортной деятельности.

Для реализации данной стратегии нужны специалисты, обладающие общетранспортной подготовкой. Только в этом случае можно будет реализовать вышеприведенные принципы и интегрировать национальную ТЛС в мировую.

Обобщая вышеизложенное, можно сделать следующие выводы:

1 Рынок транспортных услуг не следует смешивать с объемом перевозимых грузов, так как он характеризуется ЛСД грузов, которые должны быть эффективными и удовлетворять требованиям логистических цепей движения материальных ресурсов и товаров в СЛПТС и СЛТСС в соответствии со спросом на конечную готовую продукцию. По этой причине ЛСД грузов являются неотъемлемой частью вышеуказанных сложных логистических систем и должны в наибольшей степени снижать транспортно-логистические издержки с целью уменьшения цены производимой конечной готовой продукции и товара у потребителя.

2 Эффективность ЛСД грузов определяется режимами взаимодействия в начально-конечных и транзитных пунктах в соответствии с потребностями звеньев логистических цепей движения ресурсов на элементах СЛПТС и СЛТСС, а также зависит от объемов доставляемых ресурсов, допустимых уровней сохранности, сервисного обслуживания и тарифов.

3 Снабжение СЛПТС и реализация производимой конечной готовой продукции осуществляются на основе применяемых внутриреспубликанских и международных (перевозка экспортно-импортных ресурсов) ЛСД грузов, которые должны удовлетворять следующим требованиям:

– поставка импортных и местных материальных ресурсов должна осуществляться в соответствии с режимом взаимодействия в конечных пунктах, зависящим от места элемента в СЛПТС: на начальных звеньях – с запасами большими партиями, а на конечных звеньях – без запасов, «точно в срок» [2, 6];

– поставка на экспорт и внутри республики конечной готовой продукции должна осуществляться в соответствии со спросом и номенклатурой товаров с использованием прямых или эшелонированных логистических каналов, где в зависимости от объема партии и места в логистической цепи движения товара может реализовываться поставка с запасами большими партиями или без запасов, «точно в срок».

4 Республика Беларусь занимает удобное географическое положение на пути движения транзитом материальных ресурсов из стран СНГ, в первую очередь России, в страны Западной Европы, а конечной готовой продукции (товаров) – в обратном направлении. При этом большинство кратчайших путей пролегает через нашу территорию.

Материальные ресурсы в большей части доставляются из стран СНГ в страны Западной Европы с использованием железнодорожного транспорта через порты стран Балтии, а товары в обратном направлении – небольшими партиями автомобильным, а большими – по железной дороге. В настоящее время требуется развитие пропускной и провозной способности железнодорожных участков на отдельных направлениях, а для доставки товаров в различных видах сообщения – создания современных транспортно-логистических центров общего пользования, обеспечивающих эффективность процессов концентрации и распределения грузовых потоков.

Получено 01.11.2008

I. A. Yelovoy, I. A. Lebedeva. Globalization processes influence on state transport logistical system development.

In article theoretical preconditions of globalisation processes for development a transport-logistical system of the state are considered. The primary goals facing to transport-logistical system of Belarus are resulted.

Список литературы

- 1 **Злотников, Л.** Готовимся проехать последний резерв // «Белорусы и рынок». – 2008. – № 33. – 16 авг. – С. 16.
- 2 **Еловой, И. А.** Управление потоками в логистических системах мировой экономики / И. А. Еловой, В. И. Похабов, М. М. Колос ; под науч. ред. В. Ф. Медведева. – Минск : Право и экономика, 2006. – 266 с. (сер. “Мировая экономика”).
- 3 **Еловой, И. А.** Основы коммерческой логистики : учеб.-метод. пособие / И. А. Еловой; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2008. – 184 с.
- 4 **Еловой, И. А.** Эффективность логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов): В 2 ч. Ч. II / И. А. Еловой. – Гомель : БелГУТ, 2000. – 245 с.
- 5 **Еловой, И. А.** Тарифы логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов) / И. А. Еловой. – Гомель : БелГУТ, 2001. – 336 с.
- 6 **Еловой, И. А.** Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь : учеб.-метод. пособие / И. А. Еловой, А. А. Евсюк, В. В. Ясинский. – Гомель : БелГУТ, 2007. – 155 с.