

**УДК: 338.47**

**Арифджанова Н.З.**  
**старший преподаватель,**  
**кафедра транспортной логистики,**  
**Ташкентский государственный транспортный университет,**  
**Республика Узбекистан, г. Ташкент**

## **ОПЫТ ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН В УПРАВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМОЙ**

*Аннотация: в статье проанализирован зарубежный опыт в создании системы управления транспортной логистикой на примере стран, занимающих лидирующие позиции в мире в сфере развития и совершенствования логистики. Выделены принципы управления транспортно-логистической системой, позволяющие достигать высокой эффективности логистической деятельности. Отмечены характерные единые аспекты развития логистической сферы, особенности и пути достижения высоких экономических и социальных достижений транспортно-логистической отрасли.*

*Ключевые слова: логистика, управление логистикой, транспорт.*

**Arifjanova N.Z.**  
**Senior Lecturer,**  
**Department of Transport Logistics,**  
**Tashkent State Transport University,**  
**Republic of Uzbekistan, Tashkent**

## **EXPERIENCE OF FOREIGN COUNTRIES IN THE MANAGEMENT OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM**

***Abstract:** the article analyzes foreign experience in creating a transport logistics management system on the example of countries that occupy leading positions in the world in the development and improvement of logistics. The principles of management of the transport and logistics system are highlighted, which allow achieving high efficiency of logistics activities. The characteristic common aspects of the development of the logistics sector, features and ways to achieve high economic and social achievements in the transport and logistics industry are noted.*

***Key words:** logistics, logistics management, transport.*

В настоящее время логистика является одним из основных двигателей экономического прогресса. Совершенствование логистических процессов в отраслях производства, транспорта, распределения и потребления продукции способствует достижению экономического благополучия страны и является показателем уровня ее развития [1]. Вопросы стимулирования логистической сферы имеют большое значение как для страны в целом, так и для каждого предприятия в отдельности. Современным компаниям, работающим в условиях острой конкуренции, важно совершенствовать собственные цепи поставок. Требования потребителей к сервису растут с каждым днем, потребность клиента в своевременной доставке товара в надлежащей целостности расширилась до необходимости обеспечения свободного контролирования и управления грузом, получения оперативной информации о его местонахождении, сокращения времени доставки, упрощения операционного документооборота, уменьшения в целом затрат на перевозку продукта [2]. Чтобы удовлетворять растущие потребительские запросы, компаниям необходимо постоянно развивать логистический сервис, внедрять новые технологии, перенимать прогрессивный зарубежный опыт.

В настоящее время, в соответствии с логистическим рейтингом, представленным Всемирным банком, странами лидерами в логистической отрасли являются: США, Германия, Япония, Франция, Великобритания.

Самая объемная логистическая сеть в мире создана в США. Транспортная отрасль этой страны лидирует по протяженности автомобильной, железнодорожной сетей, количеству аэропортов, уступая Китаю только в области морской инфраструктуры. Совокупный объем экспорта в США в 2021 году составил 1,75 трлн долларов, основная доля товаров экспортируется железнодорожным и морским путем. Перевозки товаров внутри страны осуществляются в большей степени автотранспортной отраслью. 80% всех объемов грузоперевозок приходится на небольшие частные компании, автомобильный парк которых составляет не более 5 грузовых автомобилей грузоподъемностью 22-23 тонны. Крупные транспортные компании, имеющие более 500 транспортных единиц, чаще всего, имеют узкую специализацию перевозок: контейнеровозы, рефрижераторы, автоцистерны и т.д. Интенсивное применение информационных технологий в транспортно-логистической сфере США позволило повысить эффективность на всех этапах логистических процессов, сократить не только бюрократические бумажные процессы при оформлении перевозок, но и оптимизировать человеческие ресурсы, снизить сопутствующие расходы [3]. Все логистические операции основаны на упрощенном документообороте и общении путем цифровых технологий. Компании, осуществляющие диспетчерское и экспедиционное управление, представляют собой брокеров, в основном все заказы по грузообороту происходят онлайн на специализированных биржах. У железнодорожных перевозок в США также есть свои индивидуальные особенности. В частности, неразвиты электрифицированные железнодорожные пути – в основном используется дизельная тяга. Соответственно, отсутствуют ограничения по высоте

перевозимых грузов, что позволяет при грузоперевозках применять контейнеры грузоместимостью 53 футов. 20% всех контейнерных перевозок приходится именно на железнодорожный транспорт. Вся железнодорожная инфраструктура США принадлежит многочисленным частным компаниям, создающим на рынке перевозок здоровую конкуренцию, способствующую постоянному повышению качества услуг, автоматизации и цифровизации всех процессов.

Эффективность управления транспортно-логистической системой в США достигается путем соблюдения логистическими компаниями следующих принципов:

- соблюдения системного подхода;
- выполнения регулярного анализа транспортных и производственных издержек;
- стремления к постоянному совершенствованию сервиса;
- постоянного мониторинга каналов распределения [4].

Германия, территориально находящаяся в центре Европы и обладающая современными развитыми транспортными системами, разветвленными сетями аэропортов, обеспечивает широкие возможности взаимодействия с международным рынком. Такие преимущества позволили стране занять лидирующие позиции в масштабах управления транспортно-логистической инфраструктурой, создать обширные сети логистических центров. Немецкие логистические центры созданы на основе крупных портов, железнодорожных развязок, дорожных линий муниципального значения. Большинство логистических центров работает на синхронизации взаимодействия автомобильных и железнодорожных дорог [5].

Можно отметить следующие особенности развития транспортно-логистических центров Германии:

- значительная государственная помощь в развитии логистических центров, от лоббирования соответствующих законов до участия во всех этапах формирования логистических центров;
- осуществление широкой финансовой поддержки строительства и обеспечения функционирования логистических центров на всех уровнях государственного бюджетирования, привлечение инвесторов, целевых дотаций, кредитования, частного финансирования;
- в состав аппарата управления транспортно-логистическими центрами, возведенными при государственной поддержке, входят участники, выполняющие наблюдательно-курирующие функции – это могут быть различные ассоциации, органы муниципалитета, инвесторы.

Крупные мультимодальные логистические центры Германии, расположенные в Дрездене, Бремене, Нюринбурге, Тревире, Гамбурге и других развитых транспортных узлах, основывают свою работу на стремлении к обеспечению высокого уровня логистического сервиса, включающего в себя своевременную доставку грузов, хранение и необходимую обработку. Доходы в бюджете Германии от функционирования логистических центров составляют 25%. Оптимизация работы транспортно-логистических центров позволяет снизить расходы на осуществление погрузочно-разгрузочных операций и хранению товаров до 30%, сократить транспортные затраты до 20% и уменьшить прочие затраты, связанные с логистической деятельностью, до 35% [6].

Достижение высоких производственных показателей и экономической эффективности функционирования логистических центров способствуют развитию единой международной сети, включающей в себя более 2500 транспортно-логистических компаний функционирующих на территорию 10 европейских стран. Масштабные европейские транспортно-логистические центры, находящиеся в морских портах, сообщаются между собой с помощью более 30 крупных железнодорожных ветвей, что дает

возможность осуществлять грузоперевозки на европейском пространстве с максимальным временем доставки до 48 часов. Дальнейшее планирование развития общеевропейской логистической системы предполагает объединение всех логистических центров, находящихся на территории европейских государств, что позволит оптимизировать пути движения товаров и сократить время на доставку международных грузов [7].

Таким образом, анализируя особенности развития управления в транспортно-логистической сфере на примере стран, занимающих лидирующие позиции в мире в сфере развития логистики, можно отметить следующие характерные им аспекты:

1) участие и всесторонняя поддержка государства на всех направлениях развития транспортно-логистической отрасли;

2) предварительный анализ эффективности при планировании места для размещения транспортно-логистических центров, строительство логистических центров в местах, обладающих преимущественными характеристиками: крупных транспортных узлах, свободных экономических зонах или в регионах с активным экономическим развитием;

3) оптимизация логистических процессов, основанная на применении цифровых технологий и автоматизации технологических операций;

4) развитие многофункциональных транспортно-логистических центров, способных обеспечить эффективное взаимодействие разных видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, воздушного, морского и т.д.), комплексное складское обслуживание в том числе реализацию всех необходимых таможенных операций и при необходимости обеспечить весь объем коммерческо-консультационных и сервисных услуг;

5) объединение отдельных участников транспортно-логистической сферы в единую систему, способствующую оптимизации транспортных процессов и свободному развитию логистической сети, сокращению сроков доставки грузов.

Опыт стран-лидеров в организации управления транспортно-логистическими процессами позволяет акцентировать внимание на важности в современных рыночных условиях расширения сферы логистических услуг, включающую в себя не только перевозку грузов, но и остальных процессов, сопутствующих сфере управления поставок от хранения и переработки до оптимизации этапов транспортных коридоров. Не менее важным является и задача внедрения единых технологических операции между сообщающимися структурами логистической сети, приведения всех систем управления транспортной логистикой к единым стандартам. Достижение единства операционного, технологического, документарного взаимодействия и целостного транспортного пространства значительно упрощается при формировании крупных транспортно-логистических центров, позволяющих достичь экономической эффективности реализуемых мероприятий в гораздо более короткие сроки за счет масштабов грузооборота.

#### **Использованные источники:**

1. Арифджанова Н. З. Инновационные концепции развития логистических услуг по перевозке и складированию грузов //Научный журнал «А POSTERIORI». – 2015. – С. 23.

2. Краснова И. И., Осипова Ю. А. Логистическая модель управления как фактор конкурентоспособности предприятия на международном рынке //Современная научная мысль. – 2018. – №. 6. – С. 265-271.

3. Умбеталиев Н. А., Жаксыбаев К. Р. Организация и функционирование логистических систем зарубежных стран //Вестник Карагандинского университета. Серия: Экономика. – 2018. – Т. 89. – №. 1. – С. 191-199.
4. Дмитриев А. В. Цифровизация транспортно-логистических услуг в цепях поставок //Логистика и управление цепями поставок. – 2018. – С. 65-76.
5. Авдейчикова Е. В. Формирование и технология грузопереработки в логистических центрах. Опыт Германии //Поволжский торгово-экономический журнал. – 2011. – №. 6. – С. 25-32.
6. Тодуа В. А., Бельницкий Д. С. Особенности формирования логистических центров в германии и италии // Транспортные системы и технологии. 2020. №4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-formirovaniya-logisticheskikh-tsentrov-v-germanii-i-italii> (дата обращения: 19.11.2022). 61-72
7. Арифджанова Н. З. Мультимодальные перевозки как эффективный инструмент внешнеэкономической интеграции //Universum: технические науки. – 2022. – №. 4-4 (97). – С. 69-71.