



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/2008/1
7 January 2008

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

Сорок девятая сессия

Женева, 17-18 марта 2008 года

Пункт 7 b) предварительной повестки дня

СОВРЕМЕННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЦЕПОЧКИ И ЛОГИСТИКА

Логистика и роль правительств

Записка Председателя Рабочей группы

I. МАНДАТ

1. Настоящий документ представляется в соответствии с мандатом Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24), изложенным в приложении к документу ECE/TRANS/WP.24/117 (пункт d)), который предусматривает анализ современных транспортных цепочек и аспектов логистики, рассмотрение технических и юридических вопросов и разработку средств и мер осуществления на региональном уровне. Настоящий документ также подготовлен в соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006-2010 годы, принятой на его шестидесятой сессии в 2006 году (ECE/TRANS/166/Add.1, пункт 02.9 d)).

II. ОПИСАНИЕ И СФЕРА ДЕЙСТВИЯ ЛОГИСТИКИ

2. Логистика характеризуется различными аспектами (экономическим, управленческим, политическим...). Логистика - это стратегическая область обеспечения конкурентоспособности предприятий, которая соответствует концепции частного предпринимательства. На первый взгляд деятельность государства и органов государственной власти в целом, судя по всему, не имеет отношения к этой области частной деятельности. Однако в связи с тем, что логистика характеризуется пространственными параметрами и что частные решения в области логистики оказывают сильное воздействие на территориальные зоны, деятельность государственных органов может сыграть в этой области свою роль и привнести в нее соответствующий аспект правомерности. Цели логистики выходят за рамки только частных интересов (неблагоприятное воздействие, внешние транспортные издержки, перегруженность, занятость...). Эти точки соприкосновения деятельности государственных органов и частного сектора следует надлежащим образом классифицировать.

A. Роль и сфера действия логистики

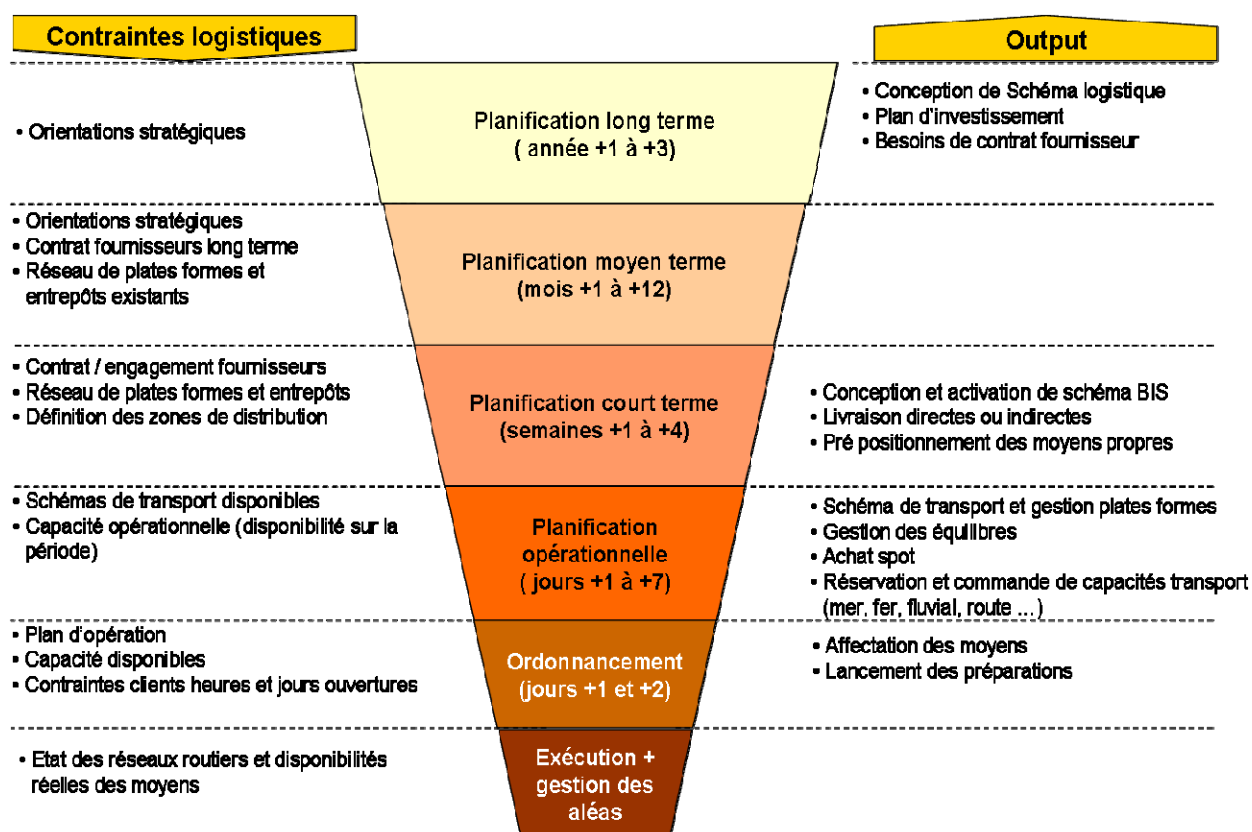
3. Сегодня логистика представляет собой одну из функций предприятия, которая имеет целью свести к минимуму расходы в пределах производственно-сбытовой цепочки в условиях сохранения высокого уровня обслуживания клиентуры. Речь в данном случае идет о более широкой области деятельности, а не просто о доставке готовой продукции заказчику и управлении товарно-материальными запасами - цель, которая ставилась перед ней изначально. Сфера действия логистики также распространяется на управление запасами полуфабрикатов, организацию поставок, общий анализ системы снабжения, производства и распределения в рамках "управления производственно-сбытовой цепочкой".

4. Сфера действия логистики расширялась параллельно с повышением важности этой отрасли деятельности, поскольку в данном случае речь как раз идет о секторе работы, который имеет исключительно важное значение для обеспечения конкурентоспособности предприятий как на уровне удовлетворения нужд клиентуры (в частности, сроки), так и на уровне снижения расходов в условиях ужесточения конкуренции в результате глобализации рынков и повышения требований со стороны заказчиков. Это - один из ключевых элементов успешной реализации стратегии предприятий, который оправдывает тот высокий уровень, на котором принимают решение руководители отделов логистики крупных предприятий.

5. В качестве примера можно указать следующие области, которые имеют отношение к логистике:

- a) проведение деятельности в соответствии с требованиями клиентуры;
- b) структура цепочек снабжения, производства и распределения, локализация заводов, число и локализация складских объектов, размеры и организация работы складских объектов;
- c) управление товарно-материальными запасами, погрузочно-разгрузочные операции на складах, подготовка заказов;
- d) оптимизация различных видов перевозок (с точки зрения расходов, сроков, риска повреждения);
- e) улучшение параметров потока информации (заявки со стороны клиентов, оперативность учета, планирование, отслеживание продукции, более эффективное прохождение потока учетно-финансовой документации);
- f) организация потока полуфабрикатов, оптимизация промежуточных запасов и запасов сырья;
- g) управление обратным потоком продукции (послепродажное обслуживание), запасных частей;
- h) прогнозирование заказов, необходимое для эффективного планирования производства и транспортировки;
- i) Таким образом, логистика является частью процесса принятия решений на самых различных уровнях, начиная со стратегического уровня (с горизонтом прогнозирования на несколько лет) и до оперативного уровня (организация повседневной работы), как это показано на ниже приведенном рисунке (источник: "САТ лоджистик").

Различные уровни планирования логистики



Источник: Факультет проблематики государственных действий (выпуск 2006-2007 годов, Национальное училище строительства и эксплуатации мостов и дорог).

В. Типология логистических комплексов

б. Анализ рынка обнаруживает характеристики, свойственные каждому направлению деятельности, в сочетании с локализацией существующих производственных объектов и анализом сети крупных объектов инфраструктуры транспорта, что позволяет определить в первом приближении число и локализацию таких комплексов ("глобальное пространство"). Затем необходимо проанализировать более точно "местное пространство" с использованием нижеследующих факторов, которые более тесно связаны с анализом доступности транспорта, услуг и экспертных знаний:

- a) перевозки в разбивке по выбранным видам транспорта: маршрут и близость автомагистрали;
- b) близость необходимой квалифицированной рабочей силы;

- c) близость других необходимых субъектов деятельности;
- d) расстояние до рынка: когда речь идет о складском объекте, который выполняет товаро-распределительную функцию в пределах какой-либо сосредоточенной зоны (распределение в городской черте), место размещения выбирается как можно ближе к центру с целью ограничить поток ненужных транспортных операций;
- e) возможное наличие поблизости обратного потока;
- f) и, естественно, наличие свободных площадей и цены;
- g) для специалистов по обустройству складских объектов важным фактором по своей сути является "поляризация" соответствующих объектов логистики, однако в выборе места локализации этот фактор решающей роли не играет.

7. Все эти факторы, разнообразие направлений деятельности, многообразие функций грузо-распределительных комплексов в логистической цепочке являются причиной того, что эти комплексы приобретают самые разные формы в зависимости от географии рынка, структуры промышленной деятельности и транспортной инфраструктуры.

С. Провайдеры услуг

8. Деятельность в области транспорта и логистики включает пять крупных базовых профессий:

- a) автотранспортные перевозки: предоставление грузовых автомобилей и перевозка с полной или частичной загрузкой на маршрутах "от пункта до пункта";
- b) группирование - перевозка мелких и штучных грузов: перевозка в течение 24/48 часов поддонов с использованием услуг сети сборно-развозочных агентств, объединенных в федерацию с помощью соответствующего плана перевозок;
- c) экспресс-перевозки мелких и штучных грузов: перевозки в течение менее 24 часов штучных грузов или поддонов;

- d) заграничные перевозки: организация международных перевозок;
- e) логистика: услуги, связанные с хранением продукции.

D. Субъекты деятельности

9. Мощный подъем логистики находит отражение в некотором увеличении степени передачи работы на субподряд или на внешний подряд, что позволяет промышленным предприятиям сосредоточить свою работу на основной деятельности с передачей части информации предприятию, которое предоставляет услуги в области логистики; в настоящее время наблюдается заметный рост численности провайдеров специализированных услуг.

10. Степень передачи операций на внешний подряд может быть более или менее высокой, что дает возможность подразделить провайдеров логистических услуг на следующие категории:

- a) "1ПЛ" (первая сторона - провайдер логистических услуг): передача перевозки на субподряд;
- b) "2ПЛ" (вторая сторона - провайдер логистических услуг): передача функции перевозки и хранения на внешний подряд;
- c) "3ПЛ" (третья сторона - провайдер логистических услуг): классический вариант передачи работы на внешний подряд, который заключается в передаче соответствующему специалисту функции осуществления логистических операций и создания необходимых средств, компетенции и систем в целях повышения эффективности работы (выполнение все более и более разнообразных задач);
- d) "4ПЛ" (четвертая сторона - провайдер логистических услуг): более сложная формула передачи операций на внешний подряд; провайдер услуг больше не занимается распределением данного вида продукции в пределах того или иного района, а оптимизацией работы всей цепочки, объединяющей своего клиента, клиентов этого клиента и соответствующих поставщиков;
- e) "5ПЛ" (Пятая сторона - провайдер логистических услуг): провайдеры логистических услуг, которые занимаются разработкой, организацией и осуществлением логистических решений по поручению клиента (прежде всего

в части информационных систем) с использованием соответствующих адаптированных технологий.

1. Проектировщик

11. Им является обычно какой-либо государственный субъект или структура, которая находится в ведении соответствующего государственного учреждения. Создавая соответствующий объект логистики, он преследует несколько целей: экономическое развитие подведомственного ему контингента населения, проект пространственной застройки, повышение ценности существующего или будущего объекта инфраструктуры и т.п.

2. Застройщик

12. Он вступает в действие после приобретения участка и осуществляет соответствующую операцию, связанную с недвижимостью. Он может специализироваться по логистическому оборудованию или входить в состав отдела соответствующей группы застройщиков, которые действуют в различных сегментах рынка.

3. Инвестор

13. В своей работе он подчиняется принципам долгосрочной деятельности. Самые крупные инвесторы сейчас играют международную роль как в силу их знания рынка, так и в силу желания диверсифицировать риски.

4. Арендатор

14. В наиболее частых случаях - это специалисты по логистике, которые стремятся заключить договор аренды на сроки, не превышающие их контракта на оказание соответствующих услуг, как правило, три года.

5. Агент по операциям с недвижимостью

15. Он играет важную роль на крупных рынках аренды: он предоставляет информацию о рынке и обеспечивает его прозрачность.

6. Оператор логистики

16. Это клиент инвестора, у которого он берет в аренду эксплуатируемые им объекты.

7. Грузоотправители

17. Грузоотправители являются клиентами оператора. Они выполняют функцию организаторов с момента получения соответствующих материалов от поставщиков до момента поставки продукции заказчику. Именно они стоят у истоков основных изменений в сфере логистики, поскольку именно они определяют те характеристики, которые в наибольшей степени соответствуют их собственным экономическим целям.

Е. Занятость

18. В 2004 году число работающих в сфере логистики и транспорта во Франции составляло: 811 000 человек в сфере логистики (22% на внешнем подряде) и 705 000 в области транспорта (67% на внешнем подряде). Они распределяются следующим образом:

- a) 77% специализированного штата работников (кладовщики, водители грузовых тележек, водители автокаров, сортировщики, упаковщики, экспедиторы, заведующие складами, специалисты по планированию и распределению заданий); на перевозку грузов приходится 80% специализированного штата (водители автотранспортных средств, служащие, доставляющие товар на дом, посыльные, административные работники, ответственные и другие работники по эксплуатации грузового транспорта);
- b) 23% "вспомогательного" штата работников (секретариат, бухгалтерский учет, ...); на перевозку грузов приходится 20%.

III. ЛОГИСТИКА В ЭКОНОМИЧЕСКОМ И ПРОМЫШЛЕННОМ КОНТЕКСТЕ

19. Логистика - это отрасль промышленности, которая быстро развивается. Это - один из видов экономической деятельности, в которой создается добавленная стоимость и трудовые места и которая является источником налоговых поступлений для соответствующих административно-территориальных образований, и именно эти две крупнейшие экономические задачи связаны с логистикой.

20. Помимо своего собственного развития, логистика содействует повышению эффективности других видов деятельности, которые пользуются ее услугами. Повышение эффективности поставок и распределения в полной мере содействует повышению производительности труда и конкурентоспособности всего производственного сектора. Для обеспечения жизнеспособности экономической системы той или иной зоны требуется соответствующее логистическое оборудование; оно позволяет привлечь других субъектов экономической деятельности. Слабость логистики в той или иной зоне тормозит ее развитие.

А. Логистика и хранение

21. В контексте быстрого и постоянного развития роль склада видоизменилась, поскольку логистические решения, которые выражаются в виде конечной реакции на действие соответствующей совокупности ограничений, поставили недвижимые объекты инфраструктуры логистики в центр их организационно-технического устройства, передав им не только традиционную роль обеспечения сохранности продукции, но и возложив на них функции по производству, быстрой сортировке, подготовке постоянно усложняющихся заказов или возложив на них обязанность по обработке все более многочисленных обратных потоков продукции, выпущенной на рынок.

22. Таким образом, воплощение производственных стратегий в соответствующих стратегиях логистики приобрело особый размах в результате эволюции и развития средств хранения.

В. Задачи логистики: от физического потока до гарантии обслуживания

23. В первом приближении логистика охватывает весь спектр деятельности по управлению физическими потоками и потоками связанной с ними информацией, начиная с поставок и заканчивая распределением готовой продукции, включая управление обратными потоками, независимо от их происхождения.

24. Таким образом, цель логистики заключается прежде всего в предоставлении той или иной услуги, причем с наименьшими издержками, за счет создания постоянно действующего звена, реагирующего на взаимоотношения между рынками поставщиков и рынками потребителей в пределах всех производственно-сбытовых цепочек. Эта задача по предоставлению услуг приобретает тем более важный характер по той причине, что коммерческие предложения, связанные с физической продукцией, в отношении которой клиент рассчитывает как на компонент "услуги", так и на компонент физического товара, весьма многочисленны. Когда клиент покупает какой-либо вид товара, предприятие

логистики берет на себя обязательство выполнить нужную работу под соответствующее обещание. Сделав заказ, клиент рассчитывает на функциональные аспекты данного товара и на соблюдение взятых рабочих обязательств по эффективному обеспечению указанных функциональных аспектов.

С. Динамика и тенденции

1. Динамичное изменение концепции систем логистики

25. Объяснить интенсивное развитие недвижимых объектов инфраструктуры в сфере логистики можно с помощью следующих двух основных факторов:

- a) неудовлетворительное выполнение требований, предъявляемых к системам логистики в результате развития стратегии в области промышленности. Как следствие, географическая отдаленность соответствующих объектов увеличивается и предполагает необходимость создания средств хранения продукции в портах и аэропортах как при доставке, так и при отправлении;
- b) неудовлетворительное выполнение требований, предъявляемых к системам логистики, в результате развития стратегий в области распределения. Концентрация, интернационализация и сегментация соответствующих сетей требует от грузо-распределительных предприятий увеличения гибкости работы в части логистики.

2. Тенденции развития в области хранения

26. Что касается развития складских объектов и логистических зон, в которых они сосредоточены, можно сделать несколько выводов:

- a) Постоянное усложнение логистических решений является причиной разработки целого комплекса самых разных решений в области хранения продукции. Таким образом, складские объекты уже не представляют собой элементарные недвижимые объекты инфраструктуры (крыша, стены и пол), а промышленные здания, функционирование которых предполагает необходимость существенной поддержки. Эта поддержка обеспечивается за счет квалифицированного персонала и предприятий, которые могут осуществлять операции по эксплуатации и техническому обслуживанию этих зданий.

Типология складских объектов

Функциональные аспекты	↑	Географический охват
	Промышленное производство	Глобальный
Готовая продукция	↕	Континентальный
Хранение	Хранение	Национальный
Подготовка заказа	↕	Региональный
Группирование/разгруппирование и возвращение	Транзит	Пригородный
Распределение заказов и возврат	↕	Городской
Резерв конечной продукции и наличие поблизости пунктов послепродажного обслуживания	↓	Зональный

Источник: Rapport Becker, mars 2003.

- b) В силу назначения некоторых складских объектов их размеры начинают увеличиваться. Консолидация поставок в складе, работающем по принципу "сквозное складирование", нуждается в значительных складских площадях.
- c) Оперативные логистические решения принимаются с учетом взаимодействия недвижимых объектов инфраструктуры логистики, соответствующих видов транспорта и принципов управления.
- d) Сокращение сроков и ликвидация запасов в пунктах сбыта предполагает необходимость большего сближения недвижимых объектов инфраструктуры в сфере логистики с субъектами коммерческой деятельности.
- e) Процесс сосредоточения складских объектов в определенных зонах, которые им выделены для этих целей, постоянно ускоряется.
- f) Увеличение инвестиций в сферу логистики и необходимая адаптация систем к изменению ограничивающих факторов подталкивают руководителей предприятий к поиску более широких возможностей взаимного использования

складских помещений посредством передачи функции их эксплуатации провайдерам логистических услуг.

D. Цели в области обустройства территории, окружающей среды и политики в области транспорта и трудоустройства

27. Система логистики действует в соответствии с принципами частного предпринимательства; это стратегический и важный аспект деятельности, определяющий в какой-то мере конкурентоспособность предприятий как в части цен на продукцию, так и в части предпочтений со стороны клиентуры (с точки зрения качества и сроков), причем все это происходит в контексте глобализации. Таким образом, государственные действия не оказывают никакого прямого влияния на логистику такую, но они могут оказать его:

- a) вниз по производственно-сбытовой цепочке - на последствия применения этих принципов частного предпринимательства;
- b) вверх по производственно-сбытовой цепочке - на потребности в транспортной инфраструктуре, возможном стимулировании использования различных видов транспорта и потребность в квалифицированной рабочей силе.

1. Конкурентоспособность территорий

28. Основные цели в области логистики связаны с понятиями конкурентоспособности и привлекательности отдельных территорий, которые предполагают возможность их освоения и обустройства. Конкурентоспособность какого-либо участка указывает на эффективность осуществляемой там деятельности, которая сама по себе может зависеть от эффективности местных условий.

2. Экономические цели

29. Логистика представляет собой отрасль промышленности, которая быстро развивается. Эта экономическая деятельность создает добавленную стоимость и возможности трудоустройства и является источником налоговых поступлений для соответствующих контингентов населения административно-территориальных образований. Именно в этом заключаются две важнейшие цели, связанные с логистикой.

30. Создание объектов логистики создает условия конкуренции между отдельными территориями, а логистика воздействует в порядке обратной связи на привлекательность этих территорий.

3. Территориальные цели

31. Массовый перевод производства, который наблюдается в последние годы, прежде всего в азиатские страны, привел начиная с 1990 года к массовому увеличению объема морских перевозок во Франции приблизительно на 47%. Эта тенденция должна продолжиться и еще больше укрепить роль пунктов въезда на ее территорию.

32. Глобализация подпитывает не только межконтинентальный товарообмен. Она также находит отражение в увеличении континентальных потоков, обслуживающих, как минимум, пункты въезда в страны и на континенты, связанные с мировым рынком, и пунктов выезда из них.

33. С другой стороны, интеграция Европы позволила создать истинно европейский рынок. Товаро-распределительные сети выходят за рамки национальных границ; регионы логистики приобретают европейские масштабы. Открытие Европы в сторону Востока, хотя и не ставит под сомнение нынешний барицентр "Европейской сети логистики", должно привести к перемещению отдельных видов деятельности в сторону новых европейских членов и к увеличению потребностей этих стран.

34. Еще одним фактором воздействия логистики на пространственную организацию деятельности является наличие логистических услуг на уровне соответствующей экономической зоны. Необходимо сделать так, чтобы данная услуга была легко доступной. Провайдеры логистических услуг сосредоточены, как правило, в районе метрополий. Действительно, создание предприятия в зоне крупной метрополии сопряжено с меньшим риском, поскольку именно там находятся основные клиенты, клиенты клиентов, узловые комплексы транспортной инфраструктуры, необходимая рабочая сила и динамичный рынок недвижимости.

35. Таким образом, логистика представляет интерес для государственных органов на уровне пространственной организации.

4. Экологические цели

36. Логистика - это один из видов деятельности, который потребляет услуги транспорта. Однако автомобильный транспорт, который является чуть ли не одним из самых крупных

источников загрязнения, в перевозке грузов занимает доминирующее положение. Движение грузовых транспортных средств является источником целого ряда отрицательных явлений (загрязнение воздуха, шум, снижение безопасности дорожного движения...), к которым население относится все с меньшей и меньшей терпимостью.

37. Множество пунктов назначения, уменьшение размера отправок и одновременное увеличение их числа, ликвидация запасов товаров в пунктах продажи и трудности с поставками в условиях напряженного транспортного потока - вот те факторы, которые содействуют повышению спроса на услуги грузового автомобильного транспорта и использование меньших транспортных средств.

38. Для местных выборных органов эта ситуация создает как определенные преимущества (создание рабочих мест и новых видов деятельности, связанной с логистикой), так и недостатки (отрицательные явления, связанные с движением транспорта в районе данного объекта, возможные опасности, обусловленные продукцией, хранящейся на данном объекте).

Е. Развитие рынка складских объектов логистики

1. Тенденции изменения складских площадей

39. Во Франции за прошедшие десять лет доля небольших складов постоянно снижается в пользу крупных складских объектов. Начиная с 1997 года доля складов площадью более 10 000 м² увеличилась с менее 20% до более 40% в 2000 году. В течение 20 лет были выданы разрешения на создание около 84 млн. м², что составляет приблизительно 1,44 м² в расчете на одного жителя.

2. Профессионализация субъектов деятельности, занимающихся недвижимостью

40. Грузоотправители, промышленные предприятия или товаро-распределительные компании все чаще и чаще передают всю или часть своей системы логистики на внешний подряд. Грузоотправители могут предпочесть, скорее, вариант аренды недвижимости, а не приобретения ее в собственность, хотя они все же сохраняют за собой основную роль в предоставлении других логистических услуг.

3. Локализация складских объектов

41. Многие районы или департаменты Франции весьма восприимчивы к экономическому воздействию той или иной логистической зоны. Количество занятых в случае склада площадью 10 000 м² варьируется от 50 человек для обычного грузораспределительного склада до 200 человек для склада, специализирующегося на перевозке штучных грузов. Между ними есть много промежуточных случаев, когда данный склад выполняет другие функции типа "доработки". Таким образом, зона площадью 500 000 м², занимающая приблизительно 150 га, позволяет принять у себя 2 500-4 000 работников.

42. Обустройство крупной логистической зоны или крупного логистического комплекса, занимающих площадь порядка сотни гектаров, позволяет создать логически связанную структуру. В этом случае оборудование и услуги легче организовать и финансировать. Это также дает возможность организовать транспортные операции посредством применения традиционных решений в виде транспорта общего пользования, либо новаторских решений, например, совместное пользование автомобилями.

43. Обследование, проведенное студентами университета Эври (Франция), позволило определить масштабы транспортных потоков, обусловленных наличием складских объектов.

44. Объем транспортной работы в тоннах (поступление или отправка) дает следующий результат:

Средний показатель в тоннах в разбивке по виду работы на 10 000 м ²	
	тонна/день
Распределение	300
Логистические услуги	210
Сборно-развозочные операции и перевозка	350

Источник: Университет Эври (Франция)

45. Диапазон объема получаемых и отправляемых грузов в зависимости от площади на самом деле гораздо шире и зависит от продолжительности хранения. Так, грузораспределительные компании, применяющие метод "твердых скидок", в работе которых большая доля приходится на пищевые продукты, немногочисленные пункты

доставки и среднюю продолжительность хранения семь дней, выдают более 500 т, или 800 поддонов/день/10 000 м², в то время как грузо-распределительная компания, специализирующаяся на бытовом оборудовании, у которой время хранения товаров составляет 80 дней, выдает лишь 50 т/день/10 000 м²).

Причины создания центров логистики, участвовавших в обследовании	
Географическое положение	68%
Спрос со стороны клиентов	46%
Близость грузо-распределительных компаний/ промышленных предприятий	39%
Прошлый опыт предприятия	36%
Наличие свободных площадей	25%
Качество объекта	25%
Качество работы провайдеров услуг	25%
Близость центров потребления	18%
Реклама	11%
Масштабы источника трудовых ресурсов	11%
Экономическая привлекательность	04%

Источник: Университет Эври (Франция)

4. Продолжительность эксплуатации складского объекта

46. Попытки оценить парк складских объектов обнаруживают, что средняя продолжительность эксплуатации складов составляет, судя по всему, около 30 лет. На протяжении столь длительного периода цель и назначение соответствующего объекта недвижимости может изменяться.

5. Важное экономическое преимущество

47. Обследования, проведенные на местах, и информация, собранная у специалистов, позволили сделать вывод о том, что средняя плотность рабочих мест на современных объектах логистики составляет приблизительно 65 рабочих мест на 10 000 м² застройки и что показатель плотности варьируется в широких пределах вокруг этой средней цифры в зависимости от вида работы и может составлять от менее 30 до более 160. Однако в

настоящее время появляются признаки дефицита (набор рабочей силы), которые и вызывают у руководителей предприятия чувство беспокойства.

IV. ЛОГИСТИКА И ТРАНСПОРТ

48. Грузовые перевозки по своей сути представляют собой отрасль деятельности, распределенную в пространстве. Перевозка грузов решает проблему удаленности мест производства и мест потребления (в производственных целях или окончательного). Одновременно эффективная система транспорта подталкивает к установлению транспортных связей с все более отдаленными местами. Территория в этом случае рассматривается как соответствующая система транспортных потоков, и между территорией и системой транспорта формируются взаимные связи.

49. В целях учета этих связей акцент в работе длительное время делался на линейную инфраструктуру (главным образом на автомобильные и железные дороги), которая представляет собой костяк транспортной системы, и на их "структурное воздействие" на экономическое пространство. Сегодня пространственное воздействие грузовых перевозок переживает более сложные процессы, в которых важную роль играет также плотность и качество работы операторов. Фактически, транспорт становится центральным элементом более масштабной логистической деятельности, позволяя удовлетворять организационные потребности экономики, которая ставит перед собой целью сокращение сроков производства, ограничение товарно-материальных запасов и гибкость.

A. Тенденции в области грузовых перевозок

50. Стабилизация, а иногда и сокращение транспортной работы, с одной стороны, и увеличение расстояние перевозки, с другой, свидетельствуют о глубоких структурных и географических изменениях производственной системы. Хотя вес изделий уменьшается, они, тем не менее, изготавливаются на более специализированных, более мощных и менее многочисленных объектах, чем это было ранее. Пространственная поляризация промышленной системы и логистики сопровождается территориальным расширением рынков сбыта. Как правило, полные производственные издержки (изготовление и транспортировка) сокращаются, причем увеличение транспортной работы в значительной мере компенсируется повышением производительности в производственной отрасли. Вполне естественно, что непрерывное снижение транспортных расходов в какой-то мере и подтолкнуло в прошлом эту тенденцию. Возможное существенное повышение транспортных расходов в ближайшие годы, которое, по мнению некоторых специалистов, является вполне вероятным, может наоборот подтолкнуть это развитие в сторону более компактной организации деятельности в области производства и распределения.

В. Воздействие логистики на перевозки

51. Публикация Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) за 2007 год под названием "Transport et émission de CO² - Quels progrès" ("Транспорт и выбросы CO² - достигнутый прогресс") содержит на стр. 47 следующее краткое изложение воздействия на объем перевозок: "Общее количество грузовых перевозок определяется системой логистики производства и потребления. Глобализация источников снабжения сырьевыми материалами и запасными частями и пространственная концентрация грузо-распределительных центров, имеющая целью сократить расходы, связанные с хранением, привели к существенному увеличению количества грузовых перевозок. Расстояние перевозки и число рейсов между центрами производства и грузо-распределительными центрами в значительной мере увеличилось".

52. Кроме того, в территориальном распределении потоков автомобильных перевозок доминирующее положение занимают крупные зоны промежуточного хранения.

53. На характеристики перевозок воздействуют и другие факторы:

- a) разукрупнение грузовых единиц;
- b) более жесткие требования, предъявляемые к надежности;
- c) более жесткие требования, предъявляемые к оперативности;
- d) требования к информации в совокупности с требованием к повышению надежности;
- e) требования, предъявляемые к повышению реагирования на спрос.

С. Адаптация транспортной системы

54. Новые требования могут оказать воздействие на:

- a) симметричное соответствие между качественными характеристиками автомобильных перевозок и требованиями в области транспорта, обусловленными новыми методами работы в области логистики;
- b) уменьшение размеров отправок;

- c) требования в плане увеличения скорости;
- d) требования в плане увеличения надежности, реагирования на спрос и информацию.

D. Морские перевозки и развитие концепции "производственно-сбытовой цепочки" грузоотправителей

55. Грузоотправители ожидают от системы морских перевозок:

- a) физической реализации концепции осуществимости;
- b) оптимизации работы производственно-сбытовой цепочки (частота, время транзита, надежность, издержки);
- c) простоты в организационном плане;
- d) логистических услуг.

56. Основным аспектом глобализации является развитие контейнерных перевозок. Они связаны с эффективностью обработки грузов в портах, снижением удельных транспортных расходов, предоставлением соответствующих услуг и т.д. Они ставят перед собой целью создание сухих доков, которые могли бы обеспечить:

- a) дополнительные услуги для грузоотправителей;
- b) услуги для компаний, занимающихся морскими перевозками.

57. В условиях повышения важности системы управления производственно-сбытовой цепочкой мореходные компании сталкиваются с двумя проблемами:

- a) удовлетворение потребностей клиентуры;
- b) сохранение конкурентоспособности по отношению к своим конкурентам.

58. У мореходных компаний есть три варианта возможных действий:

- a) снизить общие транспортные расходы;

- b) создать глобальную транспортную сеть;
- c) обеспечить систему услуг "от двери до двери".

59. Это может привести их к включению в общую транспортную систему, но с дальнейшим упором на логистику контейнерных перевозок.

Е. Стратегии применительно к различным видам транспорта

60. Транспорт является одним из чувствительных звеньев системы логистики в силу присущего ему фактора перегрузки, а также в силу внешних факторов, которые могут сыграть свою роль (метеорологические условия, дорожно-транспортные происшествия, перегруженность дорог). Различные виды транспорта предлагают различные решения с точки зрения цен, надежности, гибкости, оперативности и доступности, которые анализируются предприятиями в процессе выбора видов транспорта в районе действия предприятий и распределения грузов. Район, выбранный для создания логистического комплекса, должен, кроме того, обслуживаться всеми выбранными видами транспорта.

61. Важное значение имеет также продолжительность перевозки. Самым быстрым и самым гибким видом транспорта остается автомобильный - он является единственным приемлемым методом для перевозки небольших количеств и на короткие расстояния. Железнодорожный транспорт страдает отсутствием гибкости, реагирования на коммерческий спрос, возможности отслеживания грузов, эксплуатационной совместимости на границах, более длительным временем обработки заказа, минимальным объемом грузов, подлежащих перевозке, и относительно длительным временем перевозки, поскольку пассажирские перевозки ставятся в более льготные условия в ущерб грузовым.

V. ЛОГИСТИКА - ОДНА ИЗ ЦЕЛЕЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ

А. Элементы диагностики по отношению к обустройству территории

62. Специфика логистических объектов в преломлении к проблемам пространственного обустройства территории прежде всего вынуждает задаться вопросом, какое место им отводится в процессе планирования градостроительства и, как следствие, в соответствующей регламентации.

63. Цель этого анализа состоит в определении способа учета потребностей логистики и ее специфики в законодательных и нормативных актах, которые регламентируют

градостроительство и обустройство территории в части эксплуатации. Затем этот анализ следует распространить на природоохранное законодательство, которое может сказаться на некоторых видах деятельности в области логистики (обработка и хранение опасных продуктов), и на акты, которые относятся к категории особых объектов, в случае которых порядок получения разрешения не зависит от порядка, действующего в области градостроительства.

64. Если этот анализ позволяет обнаружить пригородные или загородные зоны, которые соответствуют потребностям французской (европейской) экономики в области создания объектов логистики, то возможность предотвращения или задержки "самопроизвольного" создания таких объектов - т.е. легальных, но нежелательных - предполагает наличие у государственных органов соответствующих возможностей, позволяющих им найти и в этих зонах достаточно обширные и хорошо обслуживаемые участки и содействовать их выделению на эти цели.

65. Помимо размеров, которые составляют несколько десятков гектаров, выбранные участки должны располагаться на приемлемом расстоянии от жилых зон, не оказывать неблагоприятного влияния на хрупкие природные системы и иметь при этом хорошую связь с основными сетями автомобильного, железнодорожного или внутреннего водного транспорта. Это означает, что это сложное уравнение решить трудно и что в этой связи следует быстро сделать необходимые заделы, если они еще не сделаны.

В. Основные цели логистики

66. В плане обустройства территории в городских зонах логистика преследует следующие три основные цели:

1. Территориальная организация транспорта

67. Совершенно очевидно, что если локализация стационарных объектов логистики зависит от транспортных маршрутов, по которым производится массовая перевозка грузов, то более точная локализация этих объектов в привязке к масштабам данного населенного пункта оказывает, в пределах его территории, существенное обратное воздействие на транспортное движение, которое обусловлено их созданием. В этой связи необходимо стремиться к поиску оптимальных территориальных решений создания этого комплекса, сочетающего приемлемое распределение зон перегрузки и распределение транспортных потоков, благоприятствующее ритмичному движению транспорта.

68. Обустройство территории в пределах городской черты предполагает, таким образом, необходимость выбора таких мест для размещения грузо-распределительных центров, которые обслуживались бы, по возможности, различными видами транспорта, но в любом случае как минимум двумя, притом таким образом, чтобы, с одной стороны, обеспечить к ним легкий доступ со стороны национальных транзитных сетей и системы местного транспорта и, с другой стороны, чтобы их размеры допускали эффективную организацию движения и зон стоянки.

2. Конкурентоспособность и эффективность экономики

69. Логистика представляет собой, прежде всего, один из факторов динамичного развития предприятий, расположенных вверх по производственно-сбытовой цепочке (производство-переработка) и вниз по этой цепочке (распределение). Кроме того, эти объекты, которые, как слишком часто считается, являются источником вредных воздействий и в то же время не создают достаточных возможностей для трудоустройства, представляют собой сегодня один из ключевых элементов хорошей работы французской экономики.

70. Локализация и размеры этих объектов определяются в широком смысле слова стратегией предприятий, прежде всего самых крупных.

71. Таким образом, удачное создание этих объектов является одним из факторов эффективности всей производственной системы, что ставит ее в лучшее положение с точки зрения международной конкуренции. Оно играет такую же роль и на другом конце производственно-сбытовой цепочки для товаро-распределительных компаний, что обеспечивает потребителям определенное преимущество в цене и, как следствие, приводит к повышению уровня жизни.

3. Взаимосвязанность и качество городских зон

72. Здесь мы переходим к анализу основных целей обустройства городских зон. Выбор места размещения объектов логистики чреват серьезными последствиями для жителей данного населенного пункта. В то же время следует напомнить, что эти объекты в большинстве случаев предназначены для удовлетворения потребительских потребностей самих жителей и их требований в этой области.

73. Помимо возможных случаев заторов в дорожном движении, которые могут возникнуть в результате неправильного расположения того или иного логистического комплекса, те, кто находится по соседству с ней, а в более широком смысле слова -

городские жители данного сектора, будут обращать особое внимание на качество окружающей среды и обусловленного им ландшафта, а также на снижение безопасности, к которому он может привести.

74. Качество окружающей среды связано, прежде всего, с шумом и загрязнением воздуха и иногда воды. И в этом случае качество зависит от преимущественного вида транспорта, поскольку железнодорожный и внутренний водный транспорт являются более экологически чистыми по сравнению с автомобильным транспортом... Однако это качество зависит также и от деятельности самих объектов логистики (хранение загрязняющих веществ, перегрузка, размеры и количество транспортных средств, график работы) и от их близости к жилым зонам.

75. Качество ландшафта реже выдвигается в качестве одного из требований со стороны ассоциаций, представляющих интересы жителей. Действительно, на въездах в города и пригородные зоны качество ландшафта в редких случаях может служить образцом и вызывает самые посредственные отзывы. Однако жители, которые переехали в эти зоны недавно и которым нарисовали радужные перспективы эстетического оформления всего ансамбля, сегодня более требовательны в плане архитектуры застройки и насаждений. Следует добавить, что крупные складские объекты, расположенные вдоль автомагистралей на въезде в населенные пункты или в объезд этих пунктов, служат своего рода витриной для компаний грузоотправителей или логистики, которые заинтересованы в создании хорошего впечатления о своих товарах.

76. Наконец, городские жители, начиная с тех, которые проживают рядом с объектами, обращают все большее внимание на вопросы безопасности. Ассоциации жителей весьма восприимчивы к этому вопросу, хотя чувство беспокойства, которое они испытывают, зачастую обусловлено незнанием характера товаров, которые там хранятся. К вопросам безопасности проявляют все более пристальный интерес и предприятия. Хорошо спланированные и оборудованные логистические комплексы обеспечивают, как правило, высокий уровень безопасности в пределах зон их расположения.

С. Воздействие государственной политики на стратегию транспортных предприятий и логистических компаний

77. Проведенные обследования показали, что существенным изменением в стратегии предприятий грузового транспорта явилась смена профессии: перевозчик стал провайдером логистических услуг.

78. Важными факторами изменений в сторону централизации логистических услуг является прогресс в области информатики и развитие информационно-коммуникационных технологий. Именно они позволили создать систему управления центральными складами и логистическими цепочками ("производственно-сбытовые цепочки").

79. Тем не менее было обнаружено, что некоторые французские нормативные акты, которые не предусматривали никакого непосредственного регулирования стратегий грузораспределительных компаний в сфере логистики, привели к ускорению и консолидации перехода к централизации системы логистики в 1990-е годы, содействуя развитию складского хозяйства. Кроме того, было отмечено, что политика местных групп содействовала на практике созданию складов на их территории в том плане, что они согласились выделить для них соответствующие зоны для осуществления деятельности в области логистики.

80. Государственная политика оказала более выраженное влияние не столько на стратегические решения предприятий, сколько на принимаемые ими оперативные или рабочие решения в области логистики. Государственные действия, которые так или иначе повлияли (преднамеренно или нет) на стратегии предприятий, оказывающих услуги в области транспорта и логистики, можно сгруппировать следующим образом:

- a) транспортная политика;
- b) экологическая политика;
- c) регламентация;
- d) налогообложение;
- e) финансовое стимулирование;
- f) политика в области трудовых ресурсов.

81. Другие основные факторы, повлиявшие на изменение стратегии предприятий в области логистики, приведены ниже:

- a) экономические факторы;
- b) новые технологии;

- c) рост спроса на услуги в области логистики;
- d) реперофилирование предприятий.

D. Воздействие государственной политики на стратегии товаро-распределительных компаний в сфере логистики

82. Один из французских законов предусматривает выдачу лицензий (которые получить трудно) на создание крупных коммерческих центров с целью защитить интересы мелкой торговли. Этот закон, регламентирующий создание коммерческих предприятий в городских зонах, очень сильно ограничивает возможности расширения торговых площадей в магазинах и, как следствие, расширение самих товаро-распределительных предприятий. Другой закон Франции имел целью в это же время ограничить пороговое значение перепродажи с убытком, который был сформулирован относительно неудачно. Он направлен на обеспечение большей прозрачности в части издержек, связанных с продажей соответствующей продукции (расходы по продаже, расходы, связанные с логистикой, и коммерческие скидки).

83. Поскольку время ожидания водителей автотранспортных средств рассматривается в "прогрессивном контракте" в качестве рабочего времени, их работу пришлось в какой-то мере реорганизовать и исключить это время ожидания в целях снижения расходов автомобильного транспорта; это также явилось одним из факторов, способствующих созданию складских объектов и/или логистических центров.

84. В целом можно утверждать, что государственная политика местных органов власти, которая предусматривает выделение зон на строительство складских объектов, оказала воздействие на стратегии товаро-распределительных предприятий в области логистики, которые стали строиться с акцентом на централизацию потоков. С другой стороны, воздействие планов организации городских перевозок (ПОГП) и правил движения грузов в пределах города (доступ к городскому центру и стоянки) сказалось на развитии системы логистики товаро-распределительных компаний, действующих в центре города.

85. В районе Иль-де-Франс склады площадью 5 000 м² облагаются с 1999 года налогом в расчете на один метр. Введение в действие этого налога привело, по сообщениям предприятий, к их переводу за пределы данного региона; это в свою очередь привело к увеличению потока транспортных средств между Парижем и пригородной полосой и пограничными районами, в которых созданы эти склады, и, как следствие, к увеличению уровня загрязнения.

86. Сокращение установленной законом продолжительности рабочей недели до 35 часов оказало на товаро-распределительные предприятия положительное воздействие, вынудив их принять целый ряд мер по существенному повышению производительности. В области логистики это стремление к увеличению доходов выразилось в ускорении процесса централизации услуг в этой области.

87. Однако по мере ограничения "изъятий Обри", которые действовали параллельно с вышеупомянутым законом, его последствия для трудоустройства оказались весьма негативными.

Е. Рекомендации в отношении государственной политики

88. Отношения между предприятиями и органами государственной власти характеризуются тесным взаимодействием. Государственные меры непосредственно направлены на регулирование всей совокупности предприятий и рынка в целом и учета внешних факторов. Что касается предприятий, то они принимают в своей работе во внимание нормативно-правовую базу и включают компонент государственных действий в практику осуществления своей собственной деятельности.

89. С учетом того факта, что логистика обладает пространственными параметрами, что частные решения, принимаемые в сфере логистики, оказывают сильное воздействие на обустройство территории и что цели логистики выходят за рамки лишь частных интересов, государственные органы должны в этой связи принимать соответствующие меры, в частности при определении местоположения тех или иных объектов. Для обеспечения оптимального использования пространства и соответствующих транспортных потоков необходимо более тесное взаимодействие.

90. В целом можно отметить, что государственная политика, которая оказывает непосредственное воздействие на стратегии предприятий в области логистики, не проводилась. Однако государственная политика, которая не оказывала прямого влияния на сектор логистики, все же оказала соответствующее влияние на организацию системы логистики товаро-распределительных предприятий.

91. Основные государственные меры, которые изложены выше и повлияли на развитие системы логистики предприятий в течение последних лет, судя по всему, сохранили всю свою актуальность и будут оказывать воздействие на стратегии предприятий в сфере логистики и в ближайшие годы.

92. Можно отметить, что основной движущей силой в деле изменения логистических решений явились экономические факторы; кроме того, следует отметить технический прогресс в области информатики и средств связи. Повернуть вспять процесс концентрации предприятий логистики по линии государственной политики было бы весьма трудно, учитывая экономию, обусловленную масштабами производства, которую удалось получить крупным предприятиям.

93. Вместе с тем некоторые меры все же можно было бы предусмотреть:

а) В организационном плане

- i) Необходимость логического анализа с учетом концентрации и партнерских отношений между государственным и частным секторами во избежание существенной траты ресурсов, поскольку некоторое несоответствие объектов инфраструктуры логистики и структуры обслуживания может привести к снижению конкурентоспособности и привлекательности.
- ii) Создание единой комиссии для упрощения процедур для частных инвесторов, ускорения процесса выдачи разрешений на строительство и обеспечения большей согласованности в работе по выбору мест застройки и предотвращения перекосов (создание региональной комиссии по определению местоположения объектов логистики, которая получала бы заявки на выдачу лицензии и на которую, в случае необходимости, можно было бы возложить функцию принятия решения). В состав этой единой комиссии могли бы входить представители местных выборных органов, специалисты, представители специализированных организаций, члены торгово-промышленных палат и представители административных органов.
- iii) Преимущества этой единой комиссии заключаются в облегчении процедур для частных инвесторов и сокращении сроков выдачи разрешений; "единственность" юридического лица, которое желает получить лицензию на строительство объекта, уже само по себе обеспечивает согласованность и эффективность административной работы. Этот орган, действующий на региональном уровне, которому можно было бы поручить выдачу разрешений на строительство объектов, следил бы за тем, чтобы не было перекосов. Сегодня это решение принимают коммуны, которые учитывают лишь свои местные интересы в

процессе разбирательства и принятия решений. Эта комиссия обеспечила бы согласованность и оптимизацию выбора мест расположения объектов и транспортных потоков в масштабах подведомственного ей региона.

В случае коллизии интересов, возможно, придется создать соответствующую национальную комиссию. Общий доход будет региональным, однако при этом необходимо будет предусмотреть варианты его распределения.

- iv) Развитие в пределах определенной территории соответствующей системы подготовки кадров, адаптированной к нуждам различных профессий в области логистики, которой необходимо будет придать бóльшую значимость. Другая мера, которую можно было бы предложить, состоит в структуризации и поощрении исследований. Необходимо также сделать так, чтобы эта система подготовки постоянно реагировала на изменение методов практической работы предприятий в целях ее отражения в своей работе и включения в нее новых концепций.

b) В плане обустройства территории и градостроительства

- i) Интеграция логистики в качестве фактора развития и обустройства территории с особым упором, в частности, на модернизацию прежних объектов, поскольку многие небольшие складские зоны в настоящее время работают не на полную мощность и, как можно видеть, плохо расположены и плохо организованы и в ряде случаев имеют недостаточные размеры. Некоторые из этих зон можно было переоборудовать в качестве "приемных пунктов" для размещения систем городской логистики, для которых в настоящее время трудно найти место в наших городах. В этой связи незаменимые возможности дают некоторые заброшенные железнодорожные зоны отчуждения, которые необходимо тщательно обследовать, прежде чем перепрофилировать их на другие цели. В общем и целом, представляется целесообразным оставить логистике, насколько это возможно, те участки, которые уже для нее выделены, поскольку обустраивать новые всегда сложнее, чем модернизировать те, которые уже существуют.
- ii) Отслеживание тенденций в области развития транспортной деятельности и логистики в целях более глубокого понимания этой деятельности, их анализ и прогнозирование возможных изменений в этом секторе как на

уровне трудоустройства, так и на уровне новых информационно-коммуникационных технологий и городского планирования с учетом этих объектов инфраструктуры.

- iii) В плане выбора мест создания объектов логистики - согласование нормативных актов в области градостроительства и безопасности в целях выработки единого текста, который был бы прост в применении и толковании.
- iv) Создание региональных и национальных схем логистики в целях определения стратегических направлений, позволяющих гармонично вписать соответствующие объекты в существующую городскую структуру с плотной застройкой или в периферийную пригородную структуру и организация системы "сосуществования" деятельности в области логистики и другой деятельности, присущей городскому хозяйству. Эти схемы должны строиться с учетом конкретных товарных рынков, которые являются потенциальными пользователями альтернативных видов транспорта.

Эти схемы должны также предусматривать соединение сетей на различных территориальных уровнях в целях обеспечения более эффективных связей с крупными коридорами грузовых перевозок. В этой связи примером такой работы может служить план в области логистики, разработанный Германией и Португалией.

с) В плане перевозок

- i) В области транспортной политики, которая является прерогативой государства и на которую возлагается значительная ответственность, необходимо предусмотреть, чтобы она удовлетворяла потребностям субъектов логистической деятельности и в то же время строилась с учетом более обширных проблем, представляющих общий интерес, в частности, изменения баланса между отдельными видами транспорта и экологическими выгодами, которые могут быть обусловлены таким изменением.
- ii) Постоянное повышение эффективности системы логистики с помощью комплекса мер, которые позволяют учитывать внешние издержки таким образом, чтобы это повышало эффективность транспортного рынка.

- iii) Осуществление анализа государственных стратегий, которые следует разработать с целью подтолкнуть развитие одного или нескольких структурных элементов централизации логистической работы: придание транспортным потокам массового характера, сокращение запасов, использование концепции производственно-сбытовой цепочки, экстернализация внешних издержек и т.п. (например, Швейцария, где происходит процесс придания транспортным потокам массового характера в целях создания благоприятных условий для работы железнодорожного транспорта на основе согласованных государственных мер).

d) **На уровне Европы**

- i) Европейская комиссия уже проинформировала о подготовке сообщения по логистике в июне 2006 года и сейчас о плане действий, в котором логистике отводится значительное место.
- ii) Сообщение Европейской комиссии от 31 января 2007 года "Продление важнейших трансъевропейских транспортных маршрутов в сторону соседних стран - руководящие принципы организации транспорта в Европе и соседних странах".
