



**Помощь студентам
онлайн! Без посредников!
Без предоплаты!
<http://diplomstudent.net/>**

Доклад на тему: Проблемы и перспективы развития транспортной логистики в Западной Африке

ДОКЛАД

Уважаемые члены комиссии!

Вашему вниманию предлагается доклад на тему: «Проблемы и перспективы развития транспортной логистики в Западной Африке»(слайд 1)

Страны Западной Африки (слайд 2)

Несмотря на то, что Африка стала очагом для инвесторов, стремящихся расширить свою деятельность и выйти на новые рынки, многие логистические проблемы в западноафриканском субрегионе остаются.

Западная Африка включает несколько стран: Бенин, Буркина-Фасо, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Кабо-Верде, Кот-д'Ивуар, Либерия, Мавритания, Мали, Нигер, Нигерия, Острова Святой Елены, Вознесения и Тристан-да-Кунья, Сенегал, Сьерра-Леоне, Того.[1]

Территорию Западной Африки можно разделить на четыре региона: экваториальный, субэкваториальный, тропический и субтропический.(слайд 2)

Исторически страны Западной Африки отставали от других африканских регионов с точки зрения инфраструктуры и политической стабильности. Несмотря на неудачи, многие страны, такие как Нигерия, Кот -

д'Ивуар и Бенин, стали лидерами Африки в торговле. Нигерия занимает десятое место в мире по внутренней логистике и росту внутрирегиональной торговли. Некоторые из причин, по которым Западная Африка привлекла такой большой иностранный интерес, включают ее природные ресурсы, растущий средний класс и принятие Африканской континентальной зоны свободной торговли.

Основные проблемы транспортной логистики Западной Африки (слайд 3):

Основными проблемами транспортной логистики Западной Африки являются (слайд3)

- 1) Недостаточное развитие транспортной инфраструктуры по всем видам перевозок: железнодорожные, автомобильные, морские, авиаперевозки.
- 2) Высокие налоговые и таможенные барьеры.[5]

Проблемы железных дорог в Западной Африке(слайд 4):

Нынешнее состояние африканской инфраструктуры является серьезным препятствием для экономического развития континента. Железная дорога – наиболее выгодный вид транспортировок, когда дело касается перевозки больших грузов. Западная Африка – это один из регионов, который более всего нуждается в развитии железнодорожной системы.

Почти все железнодорожные системы в Африке берут свое начало в начале двадцатого века, когда европейские колониальные державы построили железнодорожные линии для поддержки военных передвижений и транспортировки товаров, произведенных в крупных горнодобывающих или сельскохозяйственных предприятиях. В настоящее время железная дорога в Африканских государствах, в том числе и в Западной Африке уже давно требует улучшения, а у государств, не имеющих выхода к морю, еще сильнее усугубляется ситуация транспортной логистики. Существующая инфраструктура линии находится в очень плохом состоянии и не позволяет железнодорожному транспорту по-настоящему конкурировать с дорогой. Средняя скорость железнодорожного транспорта составляет менее 20 км / ч, а скорость схода с рельсов велика.

Проблемы автомобильных дорог в Западной Африке (слайд 5):

Транспортный сектор в Западной Африке играет ключевую роль в экономическом развитии и примерно генерирует 6,0% валового внутреннего продукта. Расходы на перевозку товаров и людей являются одними из самых высоких в мире. Они остаются очень дорогими в этом районе. Конкуренция в секторе автомобильного транспорта недостаточно развита, а дорожные хлопоты приводят к дополнительным расходам и потере времени. Количество контрольно-пропускных пунктов варьируется от страны к стране в зависимости от характера перевозимого товара и дорожного коридора.

В Африке 19,0% всех товаров и услуг осуществляет передвижение по автомобильным дорогам. Если происходит авария, то этот способ перемещения оказывается затрудненным. 75,0% автомобильных дорог соединены, но не существует общей дорожной сети, не существует инфраструктуры, которая обеспечивает интермодальные перевозки. [3]

На больших участках между Кот-д'Ивуаром и Сенегалом отсутствуют современные соединительные автомагистрали. Сельские районы во многих африканских странах полностью отрезаны от цепочки поставок. Кроме того, отсутствие дорожной инфраструктуры может вызвать трудности в поиске сырья и выполнении внутренних заказов.

Проблемы морских портов в Западной Африке (слайд 6)

Высокая стоимость морских и воздушных перевозок в Западной Африке влияет на входящую и исходящую логистику. Когда началось строительство африканских аэропортов наблюдался рост, но подавляющее большинство торговли осуществлялось на лодке. Ключевые порты в Западной Африке включают Абиджан, Кот-д'Ивуар, и Лагос, Нигерия. Несмотря на то, что ранее осуществлялось расширение портовых мощностей, в настоящее время их по-прежнему недостаточно для удовлетворения спроса и укрепления экономики Западной Африки.

Апапа – морской торговый порт, расположенный в Лагосе (Нигерия). Из-за непродуманной логистики возникают заторы из грузовых машин на подъездах к порту; дальнбойщики живут в пробках буквально неделями.[4]

Это связано с тем, что на подъездах к порту Апапа расположено большое количество нефтехранилищ и контейнерных терминалов. Порт Лагоса – один из крупнейших в Западной Африке; ежедневно сотни грузовых машин и автоцистерн приезжают сюда по единственной дороге, чтобы забрать груз и отправиться в обратный путь.

Заторы на дороге начинаются в 20 километрах от злополучного порта. Когда до Апапы остаётся 10 километров, движение просто останавливается.

Кроме этого, усугубляют ситуацию моторикши(крытый трехколесный мотоцикл), которые возят всех желающих из порта в другие части города. Их довольно много, что совсем не удивительно: другие виды пассажирского транспорта в условиях пробок становятся бесполезны. Водители моторикш, в свою очередь, могут проезжать между рядами большегрузов; они зачастую нарушают правила дорожного движения и ездят по встречной полосе, провоцируя многочисленные ДТП и осложняя без того непростую обстановку.

Еще одна причина, усугубляющая пробки – это плохое состояние дороги. В некоторых местах для движения доступны только 2 или 3 полосы. Кое-где ямы достигают такой глубины, что преодолеть их может не каждый грузовик.[4]

Субъекты, положительно влияющие на транспортную логистику в Западной Африке (слайд 7):

Для улучшения ситуации на дорогах Западной Африки, требуется финансирование. Одним из крупных инвесторов по ситуациям на дорогах является- Африканский Банк развития, который продолжает финансировать данный сектор экономики. В последнее время многие зарубежные страны, такие как США и Китай, инвестировали в инфраструктурные проекты в надежде помочь Африке полностью реализовать свой потенциал в рамках глобальной экономики. Хотя Западная Африка быстро развивается, ее страны по-прежнему имеют относительно низкие показатели по индексу эффективности логистики Всемирного банка. [3] Не равнодушной является и Россия к транспортным проблемам Африки, она планирует также оказывать помощь региону в строительстве трансконтинентальной железной дороги. Поэтому Западная Африка не одна со своими транспортными проблемами; и в случае оказания должной поддержки, она имеет все шансы на успех.

Основные цели восстановления железной дороги в Западной Африке (слайд 8)

Так как железнодорожный транспорт, является наиболее выгодным , а также более экологичным, чем автотранспортный сектор, первоочередными целями должны являться восстановление железных дорог. Это позволит: уменьшить нагрузку на транспортный сектор за счет сокращения заторов и выбросов парниковых газов; увеличить пропускную способность линии и ее эксплуатационного свойства; повысить роль железнодорожного транспорта в удовлетворении спроса на пассажирские и грузовые перевозки; создать эффективную операционную систему, включающей, насколько это возможно , частную инициативу как с экономической, экологической, так и с финансовой точки зрения; снизить зависимость системы снабжения Западной Африки от автомобильного транспорта.

Основные перспективные направления развития транспортной логистики Западной Африки (слайд 9):

Для совершенствования системы транспортной логистики Западной Африки необходимо применение комплексного подхода к развитию транспортной инфраструктуры, в частности:

- Привлечение местных инвесторов и развитие государственно-частного партнерства (ГЧП);
- Создание условий для сотрудничества с другими странами(создание транснациональных холдингов(ТНК);
- Развитие альтернативных видов транспорта (доставка товаров и медикаментов внутри страны дронами и мотоциклетными такси).

Преимущества основных направлений комплексного подхода совершенствования транспортной логистики в Западной Африке(слайд 10)

Преимуществами ГЧП являются -положительный бюджетный и социально-экономический эффект. Возможность ускоренной реализации проекта, соответствующего государственным нуждам и интересам.

К преимуществам ТНК относится гибкая система передачи технологий головными компаниями своим зарубежным филиалам, которая зачастую носит внутрифирменный характер и является безвозмездной (бесплатной).

Преимущества альтернативных видов транспорта:

Несмотря на фрагментарность дорожных сетей Западной Африки, африканские МСП оснащают свои собственные цепочки поставок нетрадиционными видами транспорта. Многие местные предприятия инвестировали в мотоциклы, называемые на местном уровне *boda bodas* (мотоциклетные такси) для доставки товаров внутри страны. Мотоциклы лучше подходят для обработки различных ландшафтов и навигации по пробкам, чем грузовики. Пандемия COVID-19 также побудила использовать беспилотники для доставки вакцин в отдаленные районы Западной Африки. Применение этой технологии в цепочке поставок может принести большую пользу МСП. Благодаря технологии беспилотных летательных аппаратов МСП могут избежать непомерных сборов за доставку грузов по воздуху, одновременно повышая гибкость в выполнении заказов. Дроны могут даже играть роль в поиске материалов для производства в будущем.[3]

Выводы (Слайд 11)

Таким образом, внедрение и совершенствование системы государственно-частного партнерства (ГЧП) в транспортную логистику Западной Африки, создание транснациональных холдингов, развитие альтернативных видов транспорта, позволят региону поднять эту отрасль на более конкурентоспособный уровень. Следовательно, не решенных проблем не бывает и проблемы транспортной логистики Западной Африки не являются исключением. Кроме этого, Африканский банк развития и крупные инвесторы из других стран, позволят этому региону добиться существенных изменений в транспортной логистике, ведь на самом деле не только Африке это надо!

Доклад окончен! Спасибо за внимание! (слайд 12)

Список литературы

1. Западная Африка (дата публикации 26.10.2021) [Электронная версия][Ресурс: <https://karatu.ru/zapadnaya-afrika/>]

2. Инфраструктура – проблема для Африки №1 (дата публикации 12.06.2016) [Электронная версия][Ресурс:<https://blog.b2b-export.co/infrastruktura-problema-dlya-afriki-1/>]

3. Каковы проблемы логистики в Западной Африке? Соображения и решения для малых и средних предприятий (дата публикации 28.06.2021)

[Электронная версия] [Ресурс: <https://www.agility.com/en/blog/what-are-logistics-problems-in-west-africa-considerations-and-solutions-for-small-and-medium-enterprises/>];

4. «Правительству на нас плевать»: дальнобойщики неделями живут в огромной пробке на западе Африки (дата публикации 19.07.2018г.) [Электронная версия][Ресурс:<https://news.ati.su/article/2018/07/19/pravitelstvu-na-nas-plevat-dalnobojschiki-nedeljami-zhivut-v-ogromnoj-probke-na-zapade-afriki-790769/>];

5. Транспортная инфраструктура на африканском континенте. Перспективы реализации совместных проектов (дата публикации 24 октября 2019) [Электронная версия] [Ресурс:<https://news.rambler.ru/other/43049842-transportnaya-infrastruktura-na-afrikanskom-kontinente-perspektivy-realizatsii-sovmestnyh-proektov/>].