

ПЕРСПЕКТИВЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

А. А. Драпеза

*Гомельский государственный технический университет
имени П. О. Сухого, Беларусь*

Научный руководитель Н. П. Драгун, канд. экон. наук, доц.

Развитие рыночных отношений оказало влияние на структуру управления материалопотоками, организационно-правовые формы предприятий, занимающихся транспортно-складским обслуживанием, и спектр их услуг. Существовавшая транзитная система материально-технического снабжения стимулировала к созданию на складах предприятий излишних запасов продукции, что, как известно, влечет за собой дополнительные расходы. При таком положении вещей предприятие вряд ли сможет организовать безубыточное производство и вести борьбу за овладение долей рынка. Использование транспортных центров позволяет избежать расходов на содержание избыточных запасов на складах, упаковку, транспортировку и хранение продукции.

Формирование сети транспортных центров осуществляется на кооперативной основе, инвесторами являются промышленные предприятия, фирмы и группы предприятий. Строительство осуществляется на условиях акционирования. Такой подход дает возможность использовать преимущества транспортных центров, не затрачивая больших капиталовложений на создание собственной транспортно-складской инфраструктуры. К важнейшим функциям, выполняемым транспортными центрами, относятся:

- получение и обработка грузов, поступающих транспортом дальнего следования;
- выполнение погрузочно-разгрузочных операций;
- промежуточное складирование;
- формирование партий товаров, соответствующих размеру заказов предприятий, упаковка и доставка;
- обеспечение информационной связи между поставщиками и потребителями сырья, своевременное информирование об объеме запасов, ведение документации и слежение за перемещением материалопотока;
- сбор готовой продукции предприятий, доставка в транспортный центр и дальнейшая доставка потребителю.

Согласно экспертным оценкам прямые затраты на логистику и логистические услуги во многих европейских странах составляют порядка 8–14 % от ВВП (Фран-

ция – 10 %, Германия – 7,8 %, ЕС в целом – 13,3 %) с тенденцией к повышению. Что касается Республики Беларусь, то, по оценкам экспертов, логистические издержки колеблются в пределах 20–25 % от объема ВВП [1].

Опыт стран Западной Европы показывает существенную роль в строительстве логистических центров в формировании бюджета и сокращении общих логистических затрат потребителей. Общий оборот европейского рынка логистических услуг достигает более 600 млрд евро в год. Из них около 30 % логистических функций во всех отраслях экономики ежегодно передается логистическим компаниям, многие из которых пользуются услугами логистических центров [2].

По данным Европейской логистической ассоциации, использование логистических центров в цепях поставок при осуществлении мультимодальных перевозок позволяет клиентам экономить 12–15 % от стоимости доставки в прямом смешанном сообщении. При этом наиболее часто на аутсорсинг логистическим центрам передавались такие логистические функции, как складирование – 73,7 %; внешняя транспортировка – 68,4 %; оформление грузов (платежей) – 61,4 %; внутренняя транспортировка – 56,1 %; консолидация грузов (дистрибуции) – 40,4 %; прямая транспортировка – 38,6 % [3]. Таким образом, переработка экспортно-импортных грузов созданными логистическими центрами позволит снизить логистические издержки в конечной цене товара.

С целью создания логистической системы в нашей стране была утверждена Программа развития логистической системы Республики Беларусь до 2015 г. Одним из направлений этой программы является создание крупных логистических комплексов по всей стране.

Согласно разработанному документу на территории республики к 2015 г. должны начать свою работу 50 логистических центров. С учетом изменений и дополнений, внесенных в программу постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 сентября 2011 г. № 1179, количество участков для строительства и размещения логистических центров сокращено до 39 (исключены невостребованные участки) [4].

Дополнительные перспективы открывает Таможенный союз Беларуси, России и Казахстана, который начал действовать с 1 января 2010 г. При перевозке грузов, следующих транзитом через страны-участницы Таможенного союза, таможенное оформление на белорусско-российской и российско-казахстанской границе не осуществляется. Благодаря этому ускорилось оформление товаров и транспортных средств как на станциях отправления при приеме грузов к перевозке, так и при передаче их через межгосударственные пограничные переходы. Учитывая активизацию процесса развития торгово-экономических отношений между Европой и Азией, а также функционирование Таможенного союза и последующую его трансформацию в Евразийский экономический союз, объем транзитных грузов через Беларусь будет увеличиваться ежегодно не менее чем на 20–25 % [5]. Таким образом, страна имеет потенциальные возможности для стимулирования транзитных грузопотоков через свою территорию. Качественная переработка транзитных потоков созданными логистическими центрами позволит увеличить доходы Республики Беларусь от транзита и повысить транзитную привлекательность ее территории.

На сегодняшний день в Республике Беларусь функционирует такие логистические центры, как:

– транспортно-логистический центр «Минск-Белтаможсервис» (РУП «Белтаможсервис») на 17-м км республиканской автомобильной дороги Р-1 Минск–

Дзержинск (Минский р-н) в непосредственной близости от двух панъевропейских транспортных коридоров;

- логистический центр «Двадцать четыре» (ООО «Двадцать четыре») в д. Таборы Минского р-на в 9 км от МКАД по трассе Минск–Гродно;
- транспортно-логистический центр «Брест-Белтаможсервис» (РУП «Белтаможсервис») в г. Бресте в 0,6 км от автодороги М-1/Е30;
- логистический центр ИП «БЛТ-Логистик» в СЭЗ «Минск» в 1,5 км от пересечения автодорог М-1/Е30 и М-4 Минск–Могилев;
- логистический центр «Озерцо-Логистик» (ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-логистик») в 1 км от Минской кольцевой автодороги в юго-западном направлении на трассе «Минск–Озерцо» за автомобильным рынком «Малиновка»;
- транспортно-логистический центр ОАО «Белмагистральавтотранс» в промузле Колядичи;
- транспортно-логистический центр ООО «КрафтТранс» в д. Б. Тростенец Минского р-на;
- логистический центр ТЧУП «ШАТЭ-М Плюс» в пос. Привольный Минского р-на на пересечении автодорог М-1/Е30 и М-4 Минск–Могилев;
- логистический центр СООО «БелВингесЛогистик» в 1 км от пос. Раков Воложинского р-на Минской области;
- транспортно-логистический центр СООО «Брествнештранс» в г. Бресте;
- торгово-логистический центр РУП «Минск Кристалл», в пос. Колядичи;
- грузовые терминалы в Степянке и Колядичах РТЭУП «Белинтертранс – транспортно-логистический центр» [5].

Сейчас у белорусских логистических центров преобладают четыре основных типа заказчиков – компании из России, Китая, ЕС и Беларуси. При этом отечественных предприятий-экспортеров, которые заинтересованы в услугах логистических центров, не так уж много. Такие предприятия обычно самостоятельно отправляют грузы в любую точку мира и услуги логистических центров им не нужны. Большинство крупных предприятий-импортеров также уже построили собственные складские помещения и пользуются услугами логистических провайдеров не часто. Остается рассчитывать на переработку увеличивающегося транзитного грузопотока из России, Китая и ЕС.

Сейчас Беларуси требуются качественные логистические центры с полным циклом логистических услуг, что позволит экспортерам и импортерам при передаче логистики на аутсорсинг минимизировать логистические затраты в конечной цене товара, а качественная переработка транзитного грузопотока логистическими центрами – увеличить доходы Республики Беларусь от транзита и повысить транзитную привлекательность ее территории.

Л и т е р а т у р а

1. Ковалев, М. М. Логистический потенциал Республики Беларусь / М. М. Ковалев, Я. С. Пацкевич, Р. Ю. Предко // Взаимодействие бизнеса, государства, науки: взгляд с трех сторон на экон. развитие : в 2 т. / под ред. М. М. Ковалева. – Минск : Издат. центр БГУ, 2012. – Т. 2. – С. 102–164.
2. Сергеев, В. И. Общие тенденции развития логистических центров за рубежом / В. И. Сергеев // Логистика и управление цепями поставок. – 2012. – № 5 (52). – С. 7–18.
3. Европейская логистическая ассоциация. – Режим доступа: <http://elalog.org/>. – Дата доступа: 17.04.2014.
4. Об утверждении стратегии развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 9 авг. 2010 г., № 1181 : в ред.

постановления Совета Министров Респ. Беларусь от 11 сент. 2012 г. № 844 // Эталон – Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2013.

5. Курочкин, Д. В. Логистика : курс лекций / Д. В. Курочкин. – 2-е изд., испр. и доп. – Минск : ФУАинформ, 2012. – 272 с.