

отнести его к области критического риска. Наименее рискованными являются маркетинговые риски (0,22), что во многом связано со слабым использованием маркетингового комплекса в настоящее время. Вероятность возникновения экономического риска составляет 40,9-65 %. Общая оценка риска при принятии решения колеблется от 0,48 до 0,52, что в предлагаемой шкале риска соответствует показателю *высокий*. Существует возможность уменьшения уровня риска при привлечении дополнительных источников информации об участниках инвестиционного проекта по созданию ТТЛС в Брестском регионе;

- провести по методике, предлагаемой ЮНИДО, анализ чувствительности проекта с соответствующей интерпретацией результатов. Расчеты показали высокую надежность проекта во всех рассматриваемых вариантах (базовом, оптимистическом и пессимистическом).

УДК 656.062

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Р.Б. Ивуть, Н.В. Стефанович

Белорусский национальный технический университет

В настоящее время особую значимость для обеспечения нового качества экономического роста в Республике Беларусь занимает необходимость развития национальной транспортно-логистической системы, так как на всех рынках ужесточаются требования к качеству поставок, претерпевает изменение степень важности критериев при выборе видов транспорта, внедряются прогрессивные формы поставки грузов.

В связи с чем, в перечне национальных приоритетов особое место отводится развитию сети транспортно-логистических центров. Ведь логистические центры являются опорными элементами макрологистических цепей и сетей различного назначения. Это пункты контроля и управления мультимодальными (комбинированными, смешанными) перевозками грузов и пассажиров, оснащенные базовым оборудованием для информационного обслуживания пользователей вычислительными системами с целью обработки информации

онных потоков и системами связи со всеми участниками перевозок: транспортными и экспедиторскими компаниями, грузовладельцами, банками, таможнями и другими сервисными организациями, взаимосвязанными между собой в целях оптимизации транспортно-логистических процессов.

Однако развитие транспортно-логистической сети требует значительных инвестиционных вложений (на создание логистических центров в Беларуси планируется направить около \$850 млн. инвестиций). По экспертным оценкам для создания современного транспортно-логистического центра необходимо около 1 млн. USD инвестиций на 1 га площади. Вопрос недостаточности собственных средств возможно решить за счет привлечения иностранных инвесторов. В настоящее время частные иностранные инвесторы участвуют в реализации двух крупных национальных проектов: создании логистического центра «Прилесье» на территории СЭЗ «Минск» (ключевой инвестор – иранская компания «Кейсон», оценочная стоимость проекта – 150 млн. евро, площадь центра – 70 га) и логистического центра «КМК-логистик» в районе аэропорта «Минск-2» (инвестор – бельгийская компания АОI, оценочная стоимость проекта – 300 млн. евро, площадь центра – 100 га).

Особое внимание при создании логистических центров в первую очередь следует уделить свободным экономическим зонам, так как они наиболее привлекательны в смысле инвестиций, а областные центры, где находятся СЭЗ, расположены достаточно удобно в географическом плане.

Для развития логистических центров должны быть предприняты следующие меры: создание льготных условий для инвестирования в инфраструктуру логистических центров, а также для пользователей услуг логистических центров; создание соответствующих структур, разработка нормативно-правовой базы; упрощение процедуры принятия решения по строительству транспортно-складских объектов. В плане законодательной поддержки деятельности логистических центров требуется разработка таких нормативно-правовых документов, как положение о логистических центрах, правила обработки грузов в логистических центрах, инструкции по документообороту в логистических центрах, законопроекты по обязательному страхованию грузов, положения, регламентирующие длительность

аренды земельных участков, системы налогообложения на период создания и окупаемости логистических центров.

В качестве дальнейших путей развития национальной транспортно-логистической системы можно выделить внедрение «электронной таможни», позволяющей организовать непрерывный двусторонний поток электронной информации от органов государственной власти, субъектов внешнеэкономической деятельности, таможенных администраций других государств, его накопление и обработку.

Именно это позволит ввести новейшие процедуры автоматизации таможенного контроля, оформления и сопровождения, повысит информационную обеспеченность правоохранительной деятельности. Тем самым станет возможным осуществление контроля за перемещением грузовых единиц в режиме реального времени и такие подсистемы как электронное декларирование, электронный документооборот, анализ рисков и управление ими, контроль за транзитом, единая межведомственная автоматизированная система сбора, хранения и обработки информации будут являться составными элементами белорусской «электронной таможни».

Вместе с тем, привлекательность использования территории нашей страны в маршруте перевозки в большей степени зависит от стоимости ее использования. Поэтому для привлечения большего количества перевозчиков, использующих наши дороги, следует пересмотреть стоимость проезда в сторону понижения.

Это приведет к увеличению грузопотоков, что компенсирует затраты, возникшие при снижении стоимости въезда на территорию Республики Беларусь, которая может стать интегрирующим звеном в торговле между странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Транспортировка грузов по территории Республики Беларусь может стать более привлекательной при развитой инфраструктуре придорожного обслуживания. Для достижения международных нормативов в соответствии с Европейским соглашением о международных автомагистралях и соглашением о трансъевропейских автомагистралях в 2011 – 2015 годах требуется увеличить количество объектов придорожного сервиса на 168, из них 25 автозаправочных станций, 60 станций технического обслуживания, 16 пунктов постоя, 42 пункта питания и 25 площадок отдыха.

Кроме того, необходимо организовать систему экстренной помощи на дорогах и провести дальнейшую реконструкцию республиканских автомобильных дорог с целью повышения скоростей движения транспорта. Ведь важным элементом в достижении высокой конкурентоспособности на рынке международных перевозок является высокое качество автомобильных дорог. Причем с повышением качества дорог увеличивается срок службы автомобиля, что понижает себестоимость перевозки для субъектов хозяйствования через снижение затрат на ремонт транспортных средств.

Проведенная в последние годы в Республике Беларусь работа по реконструкции автомобильных дорог и развитию сети придорожного сервиса по основным транспортным коридорам и выравнивание с сопредельными государствами требований по проезду тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств позволяют констатировать, что по дорожной инфраструктуре и взимаемым сборам за ее использование условия проезда по Беларуси в основном соответствуют принятым в ЕС требованиям.

Несоответствие остается по несущей способности республиканских автомобильных дорог по общей массе автопоезда с 5 и более осями (в Беларуси – 38 тонн, в ЕС – 40 тонн) и нагрузке на ось в 11,5 тонн. Причем только автомобильная дорога М-1/Е-30, входящая в состав II Международного транспортного коридора, на всем протяжении ее участка, проходящего по территории республики, имеет несущую способность по нагрузке на ось в 11,5 тонн.

Чтобы удержаться на международном транспортном рынке и продолжать успешно на нем работать, необходимо располагать самым эффективным и удовлетворяющим всем европейским стандартам подвижным составом. Белорусские автомобили пока не соответствуют стандарту Еуро-5, поэтому необходимо дать возможность отечественным перевозчикам приобретать иностранную продукцию.

Однако финансовое положение большинства белорусских автотранспортных предприятий не позволяет им осуществлять прямые закупки современных грузовых автомобилей. В связи с этим только лизинг является достаточно эффективным и надежным способом обновления парка подвижного состава. Соответственно здесь следует снизить налоговую нагрузку на перевозчиков по сделкам на выкуп автомобиля после выплаты 50% его стоимости лизингодателю.

Это приведет к расширению возможностей белорусских компаний, а значит, и к повышению их конкурентоспособности на международном рынке перевозок.

Для развития транспортно-логистической системы Республики Беларусь предстоит расширить и существующие финансовые коридоры. Необходима диверсификация банковских услуг на основе освоения новейших информационных технологий, разработка информационно-маркетинговой стратегии, ориентированной на комплексное развитие и продвижение безналичных расчетов, укрепление устойчивости национальной валюты и применение более гибких механизмов формирования обменного курса, выработка стратегии размещения банкоматов и пунктов обмена валют.

Действительно все выше предложенные мероприятия должны стимулировать государство к развитию национальной транспортно-логистической системы.

Ведь привлечение грузопотоков является сложнейшим процессом, включающим услуги различных видов транспорта, транспортно-экспедиционное обслуживание, перевалку и хранение грузов на терминалах, деятельность таможенных органов, консульских учреждений республики, страховых компаний и банков, налоговую политику и торговые сборы, придорожный сервис, сезонное ограничение автомобильных перевозок грузов, тарифы за сопровождение по автомобильным дорогам дорогостоящих и крупногабаритных грузов.

Все те, кто непосредственно или опосредованно причастен к оказанию этих услуг, должны работать комплексно, в тесном взаимодействии, чтобы национальная транспортно-логистическая система, включающая в себя не только инфраструктуру традиционно используемых видов транспорта, но и современные транспортные логистические центры, была эффективна и выгодна.