УДК 656.13.02

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР КАК ОСНОВА ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТА

Д.М. Антюшеня
Белорусский национальный технический университет.

Устойчивое социально-экономическое развитие республики требует постоянного поддержания высоких темпов роста валового внутреннего продукта (ВВП). Доля сферы услуг в формировании ВВП должна вырасти с 48,5 % в 2011 г. до 55-67 % в 2015 г. Значительную роль в таком росте должен сыграть транспортный комплекс республики. До конца 2015 г. прогнозируется увеличить ВВП Беларуси до 100 млрд. долл. Такой рост валового внутреннего продукта в современных условиях можно обеспечить повышением эффективности деятельности отраслей, производящих услуги.

В соответствии с темпами роста объемов промышленного и сельскохозяйственного производства объемы перевозок грузов и транспортной работы увеличатся к 2015 г. более чем в полтора раза.

Около 70% в объеме перевозок грузов занимает автомобильный транспорт.

Современные тенденции экономического развития и глобализация экономики обуславливают необходимость использования новых подходов в развитии транспортных магистралей в качественно новые и более сложные образования - логистические цепи поставок товаров. Логистика становится одним из качественных элементов реализации транзитного потенциала.

В развитых странах наблюдается тенденция передачи всех видов транспортно-логистических услуг специализированным организациям. Логистический центр - это система складов и транспортных коммуникаций, административных сооружений, хорошо развитая информационная и обслуживающая инфраструктура. Цель логистического центра - создать зону единения транспортных корпораций, промышленных предприятий с современными, оборудованными по последнему слову техники компьютеризированными и автоматизированными складскими сооружениями. В логистическом центре можно также организовать производство нового товара и таким образом сформировать новую цену, создать новые рабочие места и

новое простое воспроизводство товара (важно не смешивать со специфическим промышленным производством).

Эффективно привлечение внешних поставщиков услуг логистики особенно в пиковых ситуациях применительно к спросу. С этой точки зрения идеальны транспорт и хранение, требующие значительных капиталов.

Привлечение услуг извне дает максимальную гибкость, так как позволяет получить почти немедленный доступ к новым рынкам и предложить клиентуре индивидуальное обслуживание. Однако при внедрении на новые рынки велик риск того, что новая продукция не найдет покупателя. Поэтому выполнение логистических функций имеет смысл поручать другим организациям не только для экономии капитала, но и для снижения рисков и возможных убытков. Если же товар не пользуется спросом, то фирма может уйти с рынка понеся лишь минимальные затраты на хранение и транспортные операции.

Иногда такая передача функций является вынужденной мерой, поскольку местные юридические нормы требуют, чтобы определенная доля собственности принадлежала резидентам соответствующей страны. Другими словами, поставщик услуги должен частично принадлежать национальным компаниям.

Еще одна причина - недостаток специальных знаний местного таможенного регулирования и национальных законов. Поэтому в данном случае выбор внешних поставщиков логистических услуг объясняется стремлением наилучшим образом удовлетворить требованиям местного рынка.

Передача логистических функций на постоянную основу позволит не только избежать больших затрат, но и расширит круг предлагаемых высококачественных услуг

Минимизация величины запасов в каналах логистики и строгая дисциплина их функционирования порождает необходимость в непрерывном совершенствовании коммуникационных сетей и бесперебойной транспортировки.

Своевременность, точность и доступность информации будут все больше составлять наиболее важный аспект обслуживания клиентуры. Количество и качество информации, которой обмениваются продавец, покупатель и поставщик логистических услуг приобретают особое значение в связи с распространением принципа «точно

в срок». Кроме того, требования к информации усложнились с возникновением глобальных логистических сетей. Если уровень информации, предоставляемой поставщиком логистических услуг ниже чем необходимо, то деловые отношения с ним будут прекращены.

Важную роль в каналах логистики играет технология, особенно инновационная, позволяющая поднять уровень обслуживания клиентуры. К ней в первую очередь относится компьютерное обеспечение, экспертные системы, спутниковая связь и современное транспортное оборудование. Используя спутниковую связь, предприятие в любой момент знает местонахождение транспортных средств и груза, что способствует планированию работы и позволяет информировать клиентов.

Таким образом, стратегический учет достижений технического прогресса дает конкурентное преимущество в уже близкой перспективе.

Годовой объем перевозок внешнеторговых и транзитных грузов через таможенную границу Республики Беларусь составляет около 103,5 млн. тонн. Во внешнеторговом обороте республики (без трубопроводного транспорта) импортные перевозки составляют около 17,3 млн. тонн и экспортные - около 35,9 млн. тонн. В том числе, 48,2 млн. тонн внешнеторговых грузов перевозится железнодорожным транспортом и около 5 млн. тонн - автомобильным.

Факторами, влияющими на объем транспортных услуг при транзитных перевозках, являются перерабатывающие возможности грузовых терминалов, пропускные способности транспортных магистралей и транспортных узлов таможенных и пограничных пунктов пропуска.

Без создания условий для привлечения значительных внешних инвестиций, в том числе прямых от потенциальных стратегических инвесторов, решить задачу по строительству на территории Республики Беларусь сети современных транспортно-логистических центров представляется крайне сложным.

Учитывая высокую инвестиционную привлекательность рассматриваемого вида деятельности, в качестве приоритетов при формировании соответствующего механизма государственной финансовой поддержки наиболее приемлемым является льготное возвратное кредитование и предоставление государственных гаран-

тийных обязательств под привлекаемые уполномоченными банками внешние кредитные ресурсы.

Предоставление государственных преференций под создание современной национальной транспортно-логистической инфраструктуры является общемировой практикой.

Стремление коммерческих организаций построить свои торговые и дистрибьюторские центры вдоль загруженных трасс, максимально приближенных к Минску, приводит не только к увеличению издержек и дискомфорту для жителей столицы, но и ускоренному разрушению дорожной инфраструктуры.

В связи с этим строительство эффективной логистической сети, способной с наименьшими издержками обслуживать не только национальный рынок, но и транзитный потенциал, требует системного подхода и соответствия общемировым тенденциям развития рынка транспортной логистики.

В настоящее время существует тенденция к переориентации транзитных товаропотоков, минуя территорию республики. Создание реальных конкурентоспособных условий, по сравнению с сопредельными странами, несмотря на то, что через Республику Беларусь проходит наиболее короткий путь между двумя глобальными рынками ЕС и РФ, а в последующем и Юго-Восточной Азии, позволит радикально изменить негативные тенденции.

Республика Беларусь - стратегический европейский перекресток, важная транзитная зона, поэтому именно здесь можно успешно контролировать грузопотоки и грузоперевозки, идущие из Европы в Россию и обратно.

Успешно можно участвовать в формировании грузопотоков, идущих в Украину, страны Балтии и в дальние географические точки - Китай, Турция, Ближний Восток. Логистический центр, таким образом, служит своего рода аккумулятором, соединяющим грузопотоки европейских транспортных коридоров. В существовании такого рода центров будут заинтересованы руководители, промышленной, хозяйственной и государственной сфер.

Рынок логистических услуг в Беларуси находится на начальном уровне развития — он не сформирован, не структурирован и в большинстве случаев непрозрачен. При этом спрос на качественные логистические услуги значительно превышает предложение, а серьезная конкуренция практически отсутствует.

Обеспеченность складскими площадями заметно отстает от общемировых тенденций. В Беларуси первые логистические структуры, в некоторой степени соответствующие требованиям международных стандартов, появились только в 2003 г. – открылись логистические центры в Колядичах, под Минском, и на базе таможенного пограничного терминала «Брестгрузавтосервис».

Однако до последнего времени транзитные логистические услуги в республике не стали ведущей сферой инвестиционного развития. Доля такого рода услуг в общем объеме экспортных операций в Беларуси составляет около 12 %, что в 3 раза ниже среднемирового показателя, при этом основной статьей экспорта услуг (54 %) является транспортно-экспедиционная деятельность белорусских субъектов хозяйствования.

В Республике в настоящее время на рынке транспортно-логистических услуг функционирует около 1 710 юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

Однако, несмотря на большое количество экспедиторов, комплекс транспортно-логистических услуг по доставке грузов в международном сообщении, предлагаемый ими клиентуре, недостаточно широк и ограничивается кроме непосредственно перевозки, услугами по сопровождению груза в пути, организации перевозочного процесса, оформлению таможенных, товарно-транспортных и других перевозочных документов, а также посредническими услугами по поиску груза для перевозчиков или, наоборот, поиску перевозчиков для грузовладельцев. Они действуют разрозненно на различных видах транспорта, занимаясь собственным бизнесом на рынке транспортно-экспедиционных услуг, не всегда учитывая общегосударственные интересы.

По своей природе данные структуры не могут решать масштабные задачи по оптимизации грузовых потоков. В этих условиях требуется создание транспортно-логистических структур, способных поднять на новый уровень эффективность перевозочного процесса, привлечь дополнительные грузопотоки в транзитные транспортные коридоры республики. В целях решения этих и других задач необходимо создать транспортно-логистические структуры как государственной, так и частной форм собственности, включенные в единую транспортно-логистическую систему.

Являясь внутриконтинентальным государством, не имеющим выхода к морю, правительством Беларуси проводилась работа по созданию условий транзитного перемещения грузов по территориям сопредельных государств.

С этой целью было принято постановление Совета Министров Республики Беларусь от 28.07.2000 г. № 1168 «Об утверждении соглашения между Правительством Республики Беларусь и Правительством Литовской Республики об условиях транзита грузов Республики Беларусь с использованием портов и другой транспортной инфраструктуры Литовской Республики».

Неудачный опыт формирования транспортно-логистической системы в республике свидетельствует об отсутствии системного подхода к решению данной проблемы и обоснованной последовательности действий. Развитие рынка транспортно-логистических услуг в Республике Беларусь следует рассматривать в сочетании с развитием товарного рынка, рынка услуг и показателями внешнеторгового оборота.

Общий оборот только европейского рынка транспортно-логистических услуг составляет более 600 млрд. евро. В свою очередь объем контрактной логистики в Европе оценивается в пределах 120-140 млрд. евро ежегодно. При этом к 2020 г. эксперты консалтинговой компании McKinsey предсказывают четырехкратное увеличение объемов мировой торговли, что повлечет многократное увеличение спроса и на логистические услуги. В этой связи в перечне национальных приоритетов особое место отводится наращиванию объемов транзитных и экспортных перевозок.

Республика Беларусь - стратегический европейский перекресток, важная транзитная зона, поэтому именно здесь можно успешно контролировать грузопотоки, грузоперевозки, идущие из Европы в Россию и обратно.

Успешно можно участвовать в формировании грузопотоков, идущих в Украину, страны Балтии и в дальние географические точки - Китай, Турция, Ближний Восток. Логистический центр, таким образом, служит своего рода аккумулятором, соединяющим грузопотоки европейских транспортных коридоров. В существовании такого рода центров будут заинтересованы руководители, промышленной, хозяйственной и государственной сфер. Развитие мультимодальных перевозок в Республике Беларусь зависит от возможно-

сти обработки и перевалки грузов с одного вида транспорта на другой на ее территории.

Это возможно при развитии мультимодальных транспортно-логистических центров, составными частями которых являются станции, аэропорты, терминалы, подвижной состав, средства перевалки и управления, обеспечивающие комплексное решение задач с применением современных логистических технологий и оказанием комплекса сопутствующих услуг.

Примером современной организации производства может служить всемирно известный автоконцерн «Тойота». Так, колеса для автомобиля поступают на основной конвейер за 15 минут до окончания его сборки. И владелец никогда не допустит, чтобы произошел малейший сбой, иначе и предприятие, и он понесут определенные убытки. Логистический центр — это хорошо оснащенное, действующее в соответствии с современными экономическими законами предприятие, которое производит добавочную стоимость. Его создание отвечает интересам страны, нации.

В этом деле важно не допустить лоббирования частных интересов. Строительство и управление логистическим центром на первых порах должно быть под контролем государства, правительства. Это объясняется тем, что крупный логистический центр - это контроль над экспортными и импортными операциями. Транспортные логистические центры (ТЛЦ) должны располагаться в местах, требующих оперативного взаимодействия с потребителями транспортно-экспедиционных услуг. Такими местами могут быть крупные промышленные районные центры, транспортные узлы взаимодействия различных видов транспорта, места прохождения международных транспортных коридоров.

Одной из важнейших задач ТЛЦ является разработка, организация и реализация рациональных схем товародвижения на территории республики и других государств на основе организации единого технологического и информационного процесса, объединяющего деятельность поставщиков и потребителей материальной продукции, различных видов транспорта, банков, страховых организаций, подразделений таможни, организаций оптовой и розничной торговли и т.д.

При строительстве логистических центров следует учитывать и такую проблему, как вступление наших стран-соседей (Польша,

Латвия, Литва, Украина) в ВТО, а также перспективу вступления в эту организацию нашего основного стратегического партнера – России. В ВТО свои правила игры, свои условия. И все страны-члены ВТО должны неукоснительно их выполнять.

Вышеизложенное позволяет сделать вывод, что для дальнейшего устойчивого экономического развития необходимо переходить на новые условия организации и ведения производства. Внедрение логистических методов в управлении, создании и функционировании логистических систем, логистических центров позволит снизить себестоимость продукции, повысить рентабельность производства, следовательно, вывести нашу экономику на новый высокий, более устойчивый уровень развития.

Анализ показывает, что наибольший грузопоток экспортно-импортных грузов зарождается и погашается в городах: Новополоцке, Жлобине, Речице, Мозыре, Солигорске, Пинске, Барановичах, Орше, Борисове, Бобруйске, в которых рационально создать транспортно-логистические центры. Филиалы этих центров целесообразно разместить в городах Молодечно, Слуцк, Столбцы. Центры и их филиалы будут организовывать перевозки внешнеторговых, транзитных грузов, а также обслуживать торговую сеть.

Международная практика показывает, что неадекватное развитие транспортной инфраструктуры на национальном уровне приводит к неоправданно завышенным затратам в сферах производства и предоставления услуг. Рациональное использование транзитно-транспортных возможностей стимулирует ускоренное развитие сопряженных отраслей и сфер экономики.

УДК 629.735

АНТИКРИЗИСНАЯ ЛОГИСТИКА: ТРАНСПОРТНЫЕ ОСОБЕННОСТИ

Н.П Беляцкий., Э.М. Рижковский
УО «Белорусский государственный экономический университет».

Решающее значение в повышении рыночной активности имеют время и скорость. Инновации посредством экономии времени обеспечивают позиционирование субъектов бизнеса в конкурентной