

УДК 338.47

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

*А.В. МИСНИК, канд. экон. наук, доц. М.А. СЛОНИМСКАЯ
(Полоцкий государственный университет)*

Рассмотрены основные преимущества создания регионального транспортно-логистического центра, исследованы основные принципы формирования региональной транспортно-логистической системы, выявлены основные критерии и условия, которые необходимо учитывать при организации региональных логистических центров. Проведен анализ рынка транспортно-логистических услуг Республики Беларусь, изучены особенности организации региональных транспортно-логистических центров в Республике Беларусь.

Введение. Одной из основных тенденций современных экономических отношений является переход приоритетов от рынка производителя к рынку покупателя. В этой связи способность совместить производство, систему планирования с индивидуальными покупательскими предпочтениями становится решающим фактором в конкурентной борьбе и экономике будущего. Как следствие, быстрые изменения предпочтений покупателей, их запросов относительно качества доставки продукции ведут к необходимости уменьшения сроков и объёмов поставок, сокращения резервных запасов времени и материалов. [1]

Состояние современного транспортного рынка требует создания принципиально новой системы управления грузопотоками, основанной на логистических принципах товародвижения и передовых технологиях терминальной обработки грузов. Эта задача может быть эффективно решена путем создания региональных транспортно-логистических систем, в рамках которых осуществлялась бы управление и координация работы многочисленных транспортных, экспедиторских фирм и компаний, логистических посредников. [2]

Основная часть. Исследования в области макрологистики проводили российские и зарубежные ученые: Б.А. Аникин, Д. Бауэрсокс, Р. Баллоу, А.М. Гаджинский, Е.А. Голиков, М.П. Гордон, Е.Т. Гребнев, В.В. Дыбская, М.Е. Залманова, А.В. Зырянов, С.Б. Карнаухов, Д.Д. Костоглодов, М. Кристофер, Ю.М. Неруш, Д.Т. Новиков, О.А. Новиков, Б.К. Плоткин, В.М. Пурлик, А.К. Родников, В.И. Сергеев, Л.А. Сосунова, Н.П. Строгов, С.А. Уваров, О. Хелферич, Дж. Хескет, В.В. Щербаков и др.

Однако, в трудах вышеперечисленных ученых проблемы формирования макрологистической системы (на уровне отдельного региона) и образование логистических центров в данной макрологистической системе оказались малоизученными. Исходя из этого, актуальность выбранной темы исследования обуславливается необходимостью и целесообразностью обоснования организации и размещения логистических центров в отдельно взятой региональной логистической системе.

Создание региональных транспортно-логистических центров можно отнести к числу важнейших инфраструктурных проектов, реализация которых является толчком к эффективному развитию экономики страны в целом. Эффект от функционирования регионального логистического центра заключается в сокращении времени доставки товара, целевой направленности на наиболее полное удовлетворение совокупного спроса потребителей, заполнении регионального рынка товарами, обеспечении устойчивого сбыта, повышении эффективности качества сервиса при управлении товародвижением, снижении логистических издержек за счет снятия таможенных, тарифных, налоговых и других барьеров, рационализации грузопотоков. [1]

Как известно, региональные логистические центры более перспективны, чем центры отдельных фирм. Через них проходят большие объемы информации, и управление ею, оптимизация информационных потоков дают значительный экономический эффект.

Региональные логистические центры имеют и другое название, как утверждает В.К. Губенко, – «мультимодальные грузовые терминалы». В отличие от логистических центров фирм это обычно крупные хорошо оснащенные предприятия, предназначенные для оказания услуг другим фирмам на коммерческой основе. Спектр услуг обычно очень широк, поэтому региональные логистические центры имеют большое количество подразделений. За счет большого числа выполняемых операций себестоимость их получается довольно низкой, а соответственно, тарифы на них наиболее приемлемы для потребителей. [1]

Необходимо рассмотреть основные особенности организации региональных логистических центров. Важными факторами, влияющими на формирование мультимодальных грузовых терминалов, являются факторы размещения: рынок и наличие сырьевых ресурсов; население и рабочая сила; транспортные услуги; оптимальное месторасположение; товарные потоки; внешнеторговые зоны; налоги и субсидии. [3]

Губенко отмечает, что при выборе месторасположения объекта необходимо определить стоимость транспортных услуг от источников поставок до каждого предполагаемого места доставки и рынков, которые необходимо будет обслуживать из рассматриваемого месторасположения [1]. Следовательно, для решения одной из фундаментальных задач – размещения регионального центра с учетом транспортного фактора – необходимо знать: месторасположение фирм-производителей и потребителей товара; объемы поставок продукции; маршруты доставки; затраты на транспортные услуги. Эти данные помогут лишь приблизительно определить месторасположение регионального центра.

Стоит отметить, что региональные транспортно-логистические системы в первую очередь целесообразно создавать на основе осуществления интеграции между регионами и крупными транспортными узлами, расположенными в зоне тяготения к существующим международным транспортным коридорам.

Формирование региональной транспортно-логистической системы на базе транспортных узлов, расположенных на территории региона, имеет свою специфику и базируется на следующих принципах:

– Применение прогрессивной терминальной технологии перевозочного процесса, основанной на сооружении грузоперерабатывающих и грузонакопительных терминальных комплексов и центров логистического сервиса на основных магистральных направлениях и в транспортных узлах. [2]

– Организация системы комплексного транспортного экспедиционного обслуживания клиентов общесетевого транспортного узла с обеспечением единой ответственности транспортно-экспедиционной службы (компаний) за доставку груза «от двери до двери» на всем пути его следования, предоставление клиентам складских услуг по хранению их продукции (в т.ч. долгосрочному), что позволяет ликвидировать или сократить до минимума складские запасы промышленных и торговых предприятий, а также коммерческих структур малого бизнеса, и направлено на снижение транспортно-складских издержек и повышение качества обслуживания клиентуры. [4]

– Создание в транспортных узлах региональных центров транспортно-логистического сервиса.

– Обеспечение долевого финансирования объектов логистической инфраструктуры с привлечением бюджетных и внебюджетных источников, включая коммерческие структуры крупного и малого отечественного бизнеса и иностранный капитал.

– Создание интегрированной системы информационного обеспечения грузодвижения в общесетевом транспортном узле, расположенном на территории региона.

– Создание единой системы нормативно-правового обеспечения с подсистемой государственной поддержки и регулирования, направленной на обеспечение условий наибольшего благоприятствования участникам региональной логистической транспортно-распределительной системы, включая систему лицензирования и сертификации транспортно-экспедиционной и логистической деятельности, льготное кредитование инвестиций в объекты логистической инфраструктуры, льготное налогообложение, выделение земельных участков под строительство терминалов и логистических центров.

– Обеспечение равноправия всех участников региональной системы грузодвижения, независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности.

– Применение прогрессивных логистических технологий, обеспечивающих координацию и взаимодействие в работе различных видов транспорта в транспортном узле, непрерывность производственного транспортно-распределительного процесса, ускорение движения товароматериальных потоков и повышение качества сервисного обслуживания клиентуры, максимизацию общего синергетического эффекта функционирования интегрированной логистической системы товародвижения. [2]

Таким образом, организация в регионе транспортно-логистической системы должна быть рассчитана как на увеличение объемов перерабатываемых грузов и ассортимента поставляемых товаров для регионального потребительского рынка, рационализацию транспортно-экономических связей региона с применением логистических схем доставки продовольствия и товаров народного потребления, так и на постепенное расширение функциональных возможностей создаваемой системы, прежде всего, в части оказания снабженческо-сбытовых, сервисных и транспортно-экспедиционных услуг.

При формировании и проектировании региональных транспортно-логистических центров необходимо учитывать следующие критерии и условия:

1. Региональная транспортно-логистическая система должна формироваться в соответствии с потребностями сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем на основании решения задачи: перевозить собственными силами либо воспользоваться услугами логистических центров.

2. Верхние пределы провозных тарифов и сроков доставки грузов, объемы перевозок конкретными видами транспорта должны устанавливаться исходя из цены конечной готовой продукции, объемов ее реализации, задаваемых конкретным сегментом рынка.

Таким образом, в основу формирования региональных транспортно-логистических центров должны закладываться экспортные, транзитные, импортные и внутренние потоки. Они должны создаваться в местах возникновения экспортных грузопотоков, затем – в пунктах прохождения транзитных грузопотоков.

Отметим, что создание региональных логистических центров как полномочных представительств по продаже комплексных транспортных услуг позволит качественно улучшить сервис, сократить себестоимость производства и затраты на дистрибуцию в среднем на 30 – 40%.

Для Республики Беларусь, находящейся на перекрестке международных транспортных путей, все более актуальной становится проблема соответствия общим мировым тенденциям и усиления своих позиций на рынке транспортно-логистических услуг как важнейшем секторе логистики.

Согласно данным государственной статистической отчетности, по состоянию на 1 января 2013 г. в Республике Беларусь официально действуют 644 транспортно-экспедиционных и логистических предприятия, в том числе 11 логистических центров и 280 индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги в области транспортной экспедиции и логистики. [5]

Общий объем транспортно-экспедиционных и транспортно-логистических услуг в Республике Беларусь за 2012 г. составил 1 595 млн. долл. США, в том числе 575 млн. долл. США – по договорам с резидентами Республики Беларусь и 1 020 млн. долл. США – с нерезидентами. На долю железнодорожного транспорта приходится – 844 млн. долл. США, автомобильного – 658, водного – 77, воздушного – 16 млн. долл. США [6].

Лидером рынка транспортно-экспедиционных услуг по данным БАМЭ стало предприятие БЖД Белинтертранс. Среди предприятий частного сектора экономики первым стало Авант-рейл, показательно, что предприятие вышло на рынок в 2012 году. Следовательно, рынок не является высококонкурентным, и, обладая значительными активами, новое предприятие может на нем закрепиться.

По данным платежного баланса Республики Беларусь в 2012 году экспорт транспортных услуг составил 3 620,7 млн. долл. США, импорт – 1493,7 млн. долл. США.

Анализ платежного баланса страны показал, что доля экспорта прочих (вспомогательных) услуг для железнодорожного и автомобильного транспорта в ВВП страны составляет за январь – ноябрь 2013 г. 8,1% (для сравнения, за тот же период в 2012 г. – 7,1%) [5].

Учитывая выгодное географическое положение Республики Беларусь, находящейся между Европейским Союзом и Россией: (территорию республики пересекают два трансъевропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации под номером II (Запад – Восток) и под номером IX (Север – Юг), большую роль в статье доходов, составляют доходы от транзитных перевозок. Так, наибольший удельный вес составляет доходы от автомобильных (47%), железнодорожных (22%), трубопроводных (29%) перевозок.

В соответствии с Программой развития логистической системы на период до 2015 года на территории Республики Беларусь формируется сеть крупных логистических центров, которые, в свою очередь, позволят уже существующим национальным логистическим операторам расширить рынки сбыта и спектр предоставляемых услуг [7].

Формирование таких центров соответствует требованиям и тенденциям развития мирового рынка, о чем свидетельствует опыт стран Западной Европы. Так, в Голландии их деятельность приносит 40% дохода транспортного комплекса, во Франции – 31, в Германии – 25%. В странах Центральной и Восточной Европы эта доля в среднем составляет 30%. [1]

Согласно Программе, правительство Республики Беларусь видит создание ТЛЦ:

1. Во всех областных центрах, где наблюдается спрос на транспортно-логистические услуги, и расположение в местах прохождения международных транспортных коридорах;

2. В свободных экономических зонах: «Минск», «Брест», «Витебск», «Гомель-Ратон», «Гродноинвест», «Могилев».

3. В городах, где наблюдается наибольший грузопоток экспортно-импортных грузов: Барановичи, Бобруйск, Борисов, Жлобин, Мозырь, Орша, Пинск (территориальные транспортно-логистические центры) [7].

Вместе с тем, восприятие логистических центров разнится на сегодняшний момент у министерств и ведомств. Каждая организация планирует обеспечить в логистическом центре в большей степени те услуги, которые предоставляет сама. В частности, железнодорожники видят ее в привязке железнодорожного транспорта, РУП «Белтаможсервис» – в реализации таможенных услуг, на рынке которых они являются монополистами. Экспедиторские компании – в реализации экспедиторских услуг. Вместе с тем, приоритет нельзя отдавать любому из этих видов. Региональный транспортно-логистический центр может существовать только в системе, и убрать какое-либо звено это то же самое, что разрушить всю систему. Не каждое предприятие может предоставлять весь комплекс сопутствующих услуг. Это трудный процесс, не всегда окупаемый. Кроме этого, логистическая система должна обязательно интегрироваться в международную.

В Республике Беларусь логистическим центром могут назвать практически любой склад, если он выполняет определенные функции и достигает значительных размеров. Вместе с тем, склад по величине достигающий несколько сотен тысяч квадратных метров нельзя однозначно назвать логистическим центром. [8]

Таким образом, учитывая специфику экономики Республики Беларусь, при строительстве региональных транспортно-логистических центров необходимо учитывать:

– размещение логистических центров вблизи автомагистралей, ж/д станций и аэропортов, с целью использования различных видов транспорта для доставки одной партии груза (мультимодальные перевозки).

– внутренняя кооперация и сотрудничество с транспортно-логистическими центрами, расположенными в других регионах или на границе с другими странами;

– расположение за чертой города;

– наличие вблизи магистралей, автострад и трансъевропейских коридоров, а также развитой инфраструктуры;

– сосредоточение логистических центров вблизи крупных городов и городов, где наблюдаются высокие показатели экспортно-импортной деятельности.

Помимо этого транспортно-логистические центры должны обладать следующими чертами:

– открытость / доступность – должны быть открыты для всех государственных и частных компаний;

– наличие общего оборудования – наличие доступного для всех оборудования для обработки грузов, приобретаемого и используемого в соответствии с принципами делового участия или как общая собственность в логистическом центре. Терминальные комплексы с таможенными складами и складами временного хранения, таможенным постом, контейнерные площадки, крупные складские помещения, оборудованные приспособлениями для погрузки, разгрузки и комплектации грузов; площадка для ожидания разгрузки и погрузки автомашин; парк авто- и электропогрузчиков для контейнеров и паллет, ко-

торые используются для судов, не приспособленных для горизонтального способа погрузки; административное здание со вспомогательными помещениями; служба связи; служба безопасности и др.;

– организация управления – наличие в качестве управляющего органа одного независимого юридического лица, действующего от имени логистического центра и защищающего общие интересы компаний, расположенных в логистическом центре;

– создание системы доставки «от двери до двери», новых возможностей для работы коммерческих компаний в городах региона без необходимости держать собственные складские мощности;

– создаются и развиваются на основе государственно-частного партнерства по инициативе официальных лиц, представляющих органы государственного управления;

– наличие большого количества конкурирующих между собой транспортных, логистических и экспедиторских компаний;

– осуществление деятельности, обязательно связанной с транспортными перевозками и логистическими операциями;

– стремление к национальному и международному взаимодействию и тем самым к оптимизации грузовых потоков и товарораспределения;

– средний размер площади, занимаемой логистическим центром, должен составлять 100 – 150 га. В зависимости от характера деятельности площадь ЛЦ может быть 5 – 500 га.

– учет качества и комплексности, за счет предоставления следующих услуг: перевозка, экспедирование, погрузка-разгрузка, пакетирование грузов, разукрупнение, консолидация, маркировка, контроль за прохождением и отслеживание груза в пути следования, обработка и хранение грузов, перевозка сборных грузов, агентирование, перегрузка, переадресация, взвешивание, таможенная очистка, подготовка экспортно-импортных документов, декларирование, исследовательская деятельность, аренда, разработка оптимальных схем доставки, страхование, финансовые операции, АЗС, автомойки, и т.п.).

– наличие независимых компаний и филиалов, способных оказывать данные услуги: таможня, перевозчики; экспедиторские компании; логистические; железнодорожные операторы, страховые и банковские учреждения; компании, предоставляющие в аренду, ремонтные мастерские; автозаправочные станции, автомойки, почтовые службы, гостиницы; структуры общественного питания.

Заключение. Таким образом, только согласованная работа всех звеньев транспортно-логистической системы Республики Беларусь, учитывающая конкуренцию между существующими компаниями, обладающая необходимой инфраструктурой, способна обеспечить интеграцию республики в международный рынок транспортных услуг и обеспечить развитие транзитного потенциала страны.

ЛИТЕРАТУРА

1. Артюшеня, Д. Роль логистики в повышении конкурентоспособности предприятий [Электронный ресурс] / Д. Артюшеня // Автоперевозчик : междунар. журн. профессионалов. – 2012. – № 5. – Режим доступа <http://perevozchik.com/ru/filling/y-2012.n-5.oid-502.html>. – Дата доступа: 12.01.2014.
2. Проектирование и организация региональных транспортно-логистических систем : учеб.-метод. комплекс. – М. : Изд-во РАГС, 2009. – 334 с.
3. Никитин, В.Н. Актуальные проблемы создания региональных логистических центров / Н.В. Никитан // Логистика сегодня. – 2005. – № 1. – С 27–32.
4. Соколенко, С.И. Производственные системы глобализации: Сети. Альянсы. Партнерства. Кластеры: Укр. Контекст / С.И. Соколенко. – Киев : Логос, 2002. – 645 с.
5. Внешняя торговля Республики Беларусь: стат. сб. / Нац. стат. ком-т Респ. Беларусь. – Минск, 2013. – 386 с.
6. Итоги внешней торговли [Электронный ресурс] // Министерство иностранных дел Республики Беларусь. – Режим доступа: http://mfa.gov.by/export/foreign_policy/b80780da83109d2a.html. – Дата доступа: 12.01.2014.
7. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года [Электронный ресурс] // Мин-во транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь. – Режим доступа: http://www.mintrans.by/rus/translogistic_306. – Дата доступа: 12.01.2014.
8. Булавко, В.Г. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь / В.Г. Булавко, П.Г. Никитенко. – Минск : Бел. наука, 2009. – 356 с.

Поступила 02.06.2014

BASIC PRINCIPLES OF REGIONAL TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM IN THE REPUBLIC OF BELARUS

A. MISNIK, M. SLONIMSKAYA

The author considered the main benefits from the establishment of a regional transport and logistics center, explored the basic principles of regional transport and logistics system, identified the key criteria and conditions that must be taken into account in the organization of regional logistics centers. The author conducted a market analysis of transport and logistics services in the Republic of Belarus; studied the characteristics of the organization of regional transport and logistics centers in Belarus.