

## ЛИТЕРАТУРА

1. Новополоцк. Концепция устойчивой мобильности. – РОО «Белорусский Союз Транспортников». – 2014. – 51 с.
2. Устойчивая и экологически дружелюбная мобильность: опыт Петрозаводска. – Федеральное министерство окружающей среды, охраны природы и безопасности ядерных реакторов. – 2010. – 52 с.
3. Дрезденская стратегия мобильности [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/MoMa\\_Dresdner\\_Mobilitaetsstrategie\\_Russisch.pdf](http://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/MoMa_Dresdner_Mobilitaetsstrategie_Russisch.pdf). – Дата доступа: 28.09.2015.
4. Перспективы планирования устойчивого развития транспорта в Иркутске [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://istb.iesl.kit.edu/img/ProjektBaikal\\_4415.pdf](http://istb.iesl.kit.edu/img/ProjektBaikal_4415.pdf). – Дата доступа: 28.09.2015.
5. Программа развития велосипедного движения в Дубне с 2007 по 2017 гг. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://velodubna.narod.ru/manifest.html>. – Дата доступа: 28.09.2015.

УДК 658.64

**МЕСТО И РОЛЬ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В РАЗВИТИИ  
ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ****Д.В. КАЛЬКО****(Представлено: канд. техн. наук, доц. М.Ж. БАНЗЕКУЛИВАХО)**

*Приведена динамика роста количества логистических центров в Республике Беларусь за последние годы и указаны предполагаемые места строительства новых. Обозначены важнейшие задачи, подлежащие решению в целях повышения эффективности функционирования национальной логистической системы.*

Транспортный сектор является одной из основных движущих сил экономики любой страны. Данное утверждение может быть применимо в первую очередь к экономике Республики Беларусь. Выгодное географическое расположение Республики Беларусь создает объективные предпосылки для развития международных грузовых перевозок, что в перспективе может дать неплохой толчок к развитию экономики и, несомненно, будет способствовать крупным вливаниям иностранной валюты в республиканский бюджет.

Транзитный потенциал Республики Беларусь имеет огромные перспективы развития, однако, на данный момент, вопрос его развития имеет существенные упущения, хоть и стоит достаточно остро, вследствие этого Республика Беларусь теряет клиентов, которые могли бы воспользоваться транзитными услугами нашей страны, а значит теряет и дополнительные притоки валюты в значительных размерах.

Потребность в создании логистических центров в Республике Беларусь возникла давно. Существующие различные таможенные агенты (представители) обеспечивают частичное удовлетворение потребностей грузоотправителей и грузополучателей в оказании услуг, связанных с перевозкой грузов. Крупные грузоотправители создают специальные подразделения для рационализации и минимизации затрат на перевозку сырья и доставку своей продукции получателю.

Одна из важнейших задач создания логистических центров на транспорте – разработка и организация оптимальных схем товаропотоков всеми видами транспорта по территории Республики Беларусь и других государств на основе организации единого технологического и информационного процесса, объединяющего деятельность всех видов транспорта по обеспечению перевозок грузов и оказанию сопутствующих услуг.

Международная практика показывает, что нерациональное развитие транспортных систем на национальном уровне приводит к неоправданно завышенным затратам в сферах производства и предоставления услуг, сдерживанию развития практически всех отраслей хозяйственной деятельности. Обобщенным показателем эффективности работы транспорта может служить величина транспортной составляющей в конечной цене товара. В Беларуси, по данным Национальной академии наук, она составляет 33 – 35 %, что в 3 раза выше средневропейской [1].

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. 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 % [2].

Также Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года призвана разрабатывать основные направления развития, создавать организационные схемы размещения логистических центров и формировать благоприятные условия для привлечения инвестиций в создание объектов и инфраструктуры логистической системы [1].

Динамика роста количества логистических центров в Республике Беларусь представлена на рисунке.



Рис. Динамика роста количества логистических центров в Республике Беларусь

Источники: [3, 7, 8].

Как видно из рисунка, в Республике Беларусь наблюдается положительная динамика роста количества логистических центров. По оценкам экспертов к концу 2015 г. площадь складов класса «А» и «В» логистических центров увеличится на 190 тыс. кв. м и составит более 640 тыс. кв. м. В 2015-2016 гг. значительно прирастет складская инфраструктура действующих логистических центров, предполагается введение в эксплуатацию порядка 17 новых логистических центров. В ближайшие годы складская инфраструктура будет прирастать и логистическими центрами производственных предприятий, дистрибьюторов, ритейла [8].

С учетом анализа внешнеторговых и транзитных грузопотоков и проходящих через территорию Республики Беларусь международных транспортных коридоров, логистические центры предполагается создать кроме областных центров в гг. Жлобине, Речице, Мозыре, Солигорске, Пинске, Барановичах, Орше, Волковыске, Лиде, Борисове, Кричеве и Бобруйске [1].

В целях повышения эффективности функционирования национальной логистической системы необходимо решить ряд важных задач:

1. Создать единую транспортно-логистическую систему, включающую структуры как государственной, так и частной форм собственности.

2. Обеспечить государственную поддержку притока иностранных инвестиций в этот сектор услуг, в частности через строительство логистических центров. Появление транснациональных корпораций с их передовыми стратегиями и технологиями поможет создать стабильный и успешный рынок логистических услуг.

3. Значительно расширить комплекс транспортно-логистических услуг [2].

Сравнительная характеристика предоставляемых услуг в логистических центрах Республики Беларусь и Федеративной Республики Германии представлена в таблице.

Из таблицы видно, что спектр услуг в логистических центрах Германии гораздо обширнее, чем в логистических центрах Республики Беларусь, а следовательно может охватить большее количество клиентов.

4. Открыть за рубежом многофункциональные логистические центры, представляющие комплексы объектов, обеспечивающих управление товарными, сервисными и информационными потоками, предназначенные для управления продвижением товаров, в том числе белорусского производства, их реализации в стране назначения.

Таблица

## Сравнительная характеристика предоставляемых услуг в логистических центрах Республики Беларусь и Федеративной Республики Германия

№	Республика Беларусь	Федеративная Республика Германия
1	Аренда складских помещений	Аренда складских помещений
2	Логистика складирования	Логистика складирования
3	Транспортно- экспедиторские услуги	Транспортно- экспедиторские услуги
4	Таможенное оформление	Таможенное оформление
5	Электронное декларирование	Электронное декларирование
6		Управление цепочками поставок, а также их построение
7		Аутсорсинг
8		Морской фрахт
9		Авиаперевозки
10		Наземные перевозки
11		Дистрибуция
12		Управления комплексными интегрированными логистическими системами уровня 3PL

Источник: собственная разработка на основе источников [4, 5].

5. Формировать положительный имидж национальных поставщиков логистических услуг на международном рынке, используя опыт международных логистических компаний в области клиентоориентированного маркетинга.

6. Принять соответствующую нормативно-правовую базу, в частности по межгосударственным интермодальным перевозкам, по унификации документооборота.

7. Внедрение современных технологий: систем управления транспортировкой (SWORW, Procars, ILS и др.) и систем управления складированием (HTS, SAP, SoLINET и др.).

8. Активное использование аутсорсинга логистических услуг (технологии 3PL и 4 PL). Рынок логистических услуг в Республике Беларусь на 99,5% сформирован 2PL-провайдерами. На рынке 2PL-услуг преобладают небольшие компании, оказывающих отдельные виды логистических услуг. Причем наиболее развит сектор транспортно-экспедиционных услуг. Объем рынка 3PL-услуг в Беларуси незначителен и составляет менее 0,5%. В основном это логистические компании, имеющие собственные логистические центры, складские комплексы и предоставляющие широкий спектр логистических услуг (транспортировка, складирование, управление запасами, дистрибуция, таможенное оформление и т.д.). Следовательно, в Беларуси ощущается острая нехватка логистических провайдеров 3PL уровня, работающих по современным логистическим технологиям. Рынок 4PL-услуг в Беларуси отсутствует [6].

9. Сформировать систему подготовки высококвалифицированных специалистов в сфере 3PL и 4PL технологий и транспортных услуг в рамках: постоянно действующего краткосрочного семинара, курсов по подготовке и переподготовке кадров по логистике, подготовки менеджеров по специальности «Логистика» в ведущих вузах Беларуси [2].

Таким образом, комплексное решение отмеченных задач, с учетом тенденций развития мирового рынка логистических услуг, позволит компаниям Республики Беларусь завоевать устойчивые позиции в международной логистике. Развитая логистическая инфраструктура страны стимулирует приток иностранных инвестиций, значительный рост объемов транзитных перевозок, формирование дополнительных конкурентных преимуществ участников рынка транспортно-логистических услуг из Республики Беларусь и значительный рост экспортного потенциала страны.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Кудряшов, Н.Г. Использование транзитного потенциала Республики Беларусь посредством формирования транспортно-логистической системы / Н.Г. Кудряшов // Журнал международного права и международных отношений. – 2011. – № 2. – С. 1 – 3.
2. Международный рынок транспортно-логистических услуг и перспективы белорусской логистики // Международные экономические отношения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://evolutio.info/content/view/1938/232/>. – Дата доступа: 03.05.2015.
3. Национальный банк статистических данных [Электронный ресурс] / Статистический ежегодник 2014. – Режим доступа: [belstat.gov.by](http://belstat.gov.by). – Дата доступа: 03.05.2015.
4. Capabilities // Yusen Logistics (Deutschland) GmbH [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.eur.yusen-logistics.com/european-network/germany/>. – Дата доступа: 05.05.2015.
5. Услуги // Центр торговли и логистики «Королев стан» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://logistik.by/services/>. – Дата доступа: 05.05.2015.

6. Современные логистические технологии // Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.baif.by/stati/po-sovremennym-logisticheskim-tehnologiyam/>. – Дата доступа: 07.05.2015.
7. Перечень логистических центров Республики Беларусь // Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://mintrans.gov.by/rus/translogistic\\_306/translogistic\\_004/](http://mintrans.gov.by/rus/translogistic_306/translogistic_004/). – Дата доступа: 12.05.2015.
8. Действующие логистические центры Республики Беларусь // Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.baif.by/novosti/v-belarusi-deistvuyut-34-logisticheskikh-tsentra/>. – Дата доступа: 12.05.2015.

## УДК 658.6

## ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНОЙ ЛОГИСТИКИ

Д.В. КАЛЬКО

(Представлено: канд. техн. наук, доц. М.Ж. БАНЗЕКУЛИВАХО)

*Представлены различные взгляды авторов на определения понятия «распределительная логистика» и рассмотрены подходы к трактовке данного понятия. Отмечены задачи и функции распределительной логистики. Выявлены принципиальные отличия распределительной логистики от традиционного понимания сбыта.*

Интегрированный взгляд на функцию распределения начал развиваться в 60-х – в начале 70-х годов XX века. В этот период пришло понимание того, что объединение различных функций, которые касаются распределения произведенного продукта, в единую функцию управления несет в себе большой резерв для повышения эффективности. Результатом интегрированного подхода к реализации различных функций распределения стало включение распределения в структуру функционального управления организациями.

Основной целью распределительной логистики является обеспечение доставки нужных товаров в нужное место, в нужное время с оптимальными затратами. Для того чтобы более подробно понять, что из себя представляет распределительная логистика рассмотрим основные определения понятия «распределительная логистика» с точки зрения различных авторов (табл. 1).

Таблица 1

Основные определения понятия «распределительная логистика»

Автор / источник	Понятие «распределительная логистика»
<a href="http://www.zavtrasessiya.com/index.pl?act=PRODUCT&amp;id=2294">http://www.zavtrasessiya.com/index.pl?act=PRODUCT&amp;id=2294</a> [1]	Распределительная логистика – это комплекс взаимосвязанных функций, реализуемых в процессе распределения материального потока между различными оптовыми покупателями, то есть в процессе оптовой продажи товаров.
<a href="http://www.aup.ru/books/m193/3_1.htm">http://www.aup.ru/books/m193/3_1.htm</a> [2]	Распределительная логистика – это комплекс взаимосвязанных функций, реализуемых в процессе распределения МП между различными оптовыми покупателями, т.е. в процессе оптовой продажи товаров.
<a href="http://www.transportal.by/services/logistika/distribution_logistics.php">http://www.transportal.by/services/logistika/distribution_logistics.php</a> [3]	Распределительная логистика – это комплекс взаимосвязанных функций реализуемых в процессе распределения материального потока между различными оптовыми покупателями.
<a href="http://learnlogistic.ru/ponyatie-zadachi-celiraspredelitelnoj-logistiki">http://learnlogistic.ru/ponyatie-zadachi-celiraspredelitelnoj-logistiki</a> [4]	Распределительная логистика – это комплекс взаимосвязанных функций, реализуемых в процессе распределения материального потока в процессе оптовой продажи товаров.
<a href="http://www.kgau.ru/distance/fub_03/eldeshtein/logistika/02_03.html">http://www.kgau.ru/distance/fub_03/eldeshtein/logistika/02_03.html</a> [5]	Распределительная логистика – это комплекс взаимосвязанных функций, реализуемых в процессе распределения материального потока между различными оптовыми покупателями, т.е. в процессе оптовой продажи товаров.
<a href="http://psyera.ru/4687/celi-zadachi-i-funkcii-raspredelitelnoj-logistiki">http://psyera.ru/4687/celi-zadachi-i-funkcii-raspredelitelnoj-logistiki</a> [6]	Распределительная логистика – планирование и контроль над физическим перемещением материалов и готовых изделий от мест изготовления до мест потребления.
<a href="http://logistic-info.ru/raspredelitel'naya-logistika">http://logistic-info.ru/raspredelitel'naya-logistika</a> [7]	Распределительная логистика – это управление транспортировкой, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, которые осуществляются в процессе доведения готовой продукции до потребителя согласно интересам и требованиям последнего, а также передачи, хранения и обработки соответствующей информации.

Источник: собственная разработка на основании изученной экономической литературы.