

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ
В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Е. С. КЛИМОВА

Государственное учреждение высшего профессионального образования
«БЕЛОРУССКО-РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Могилев, Беларусь

Как показывает мировой опыт, важнейшим фактором экономического роста является формирование логистической системы, охватывающей различные сферы деятельности в стране. В индустриально развитых странах логистика давно поставлена на службу повышения эффективности управления движением материальных потоков. Возникает необходимость регулирования всей системы движения товаров, при этом эффективность цепи поставок определяется уровнем организационного оформления хозяйственных связей всех участников товародвижения.

Логистическая система Республики Беларусь включает совокупность логистических центров. В зависимости от отраслевой направленности будут формироваться транспортно-логистические и оптово-логистические (торговые) и многофункциональные логистические центры.

Транспортно-логистические центры (ТЛЦ) предназначаются для оптимизации внутренних и внешних материальных потоков, а также сопутствующих им информационных, финансовых и сервисных потоков с целью минимизации общих логистических затрат. Одной из важнейших задач транспортно-логистических центров является обработка транзитного грузопотока. Кроме того, транспортно-логистические центры будут осуществлять разработку, организацию и реализацию 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, органов импортно-экспортного контроля, организаций оптовой и розничной торговли и т. д. Конечной целью деятельности транспортно-логистических центров является оказание полного цикла транспортно-логистических услуг промышленным и торговым организациям по рационализации перевозочного процесса и гарантированной доставке грузов в оптимальные сроки, маршруты, виды транспорта и груза. Транспортно-логистические центры могут быть территориальными и региональными, общего назначения и ведомственными, а также специализированными по отдельным видам грузов и условиям их хранения. Они предназначаются для обслуживания перевозок, обработки грузов по месту нахождения клиента и обеспечения транспортно-экспедиционных и логистических услуг.

Республика Беларусь является транзитным элементом в торговле между ЕС и РФ. Самые короткие дороги, соединяющие страны Западной Европы, Скандинавии и Балтии со странами СНГ, а также Южную и Центральную Европу с северо-западными регионами России, проходят через территории Республики Беларусь. Экспорт услуг грузового автомобильного транспорта в течение 15 лет с 1999 г. вырос в 11 раз, рост составлял почти 18 % в год.

Распределение автоперевозчиков на рынке международных перевозок российских грузов внешней торговли выглядит следующим образом: на долю Беларуси приходится 15 % российских грузов, Финляндии – 8 % (в основном лес), Украины – 7 %, Польши – 7 %, Литвы – 6 %, Латвии – 4 %, Германии – 0,2 %, Италии – 0,03 % [1].

В 2013 г. общий объем международных грузов, перевезенных автотранспортом, составил 212,8 млн т (на 23,2 % выше, чем в 2012 г.), из них белорусские перевозчики перевезли 181,33 млн т (рост к 2013 г. на 14,2 %). Экспорт транспортных услуг прямо зависит от товарооборота России и ЕС, а экспорт автотранспортных и железнодорожных грузоперевозок от импорта России из ЕС (российский экспорт в ЕС идет в основном по трубам). Более точно с каждого миллиарда стоимости российского импорта из ЕС белорусские грузоперевозчики получают примерно 7,163 млн долл.

В Беларуси наблюдается дефицит как универсальных, так и специализированных складских комплексов. Поэтому при реализации программы развития логистической системы собственник транспортно-логистические центры (ТЛЦ) может строить стандартные универсальные ТЛЦ без сотрудничества с логоперами и клиентами. Результатом может быть следующее: из-за несоответствия потребностей логоператоров и клиентов у собственника ТЛЦ некоторое время могут простаивать складские мощности, или на арендованных площадях у логоператоров может возникнуть необходимость ждать, искать и привлекать клиентов, которым подходили бы существующие характеристики ТЛЦ; несмотря на неполное соответствие потребностям логоператоров и клиентов, построенные ТЛЦ будут пользоваться спросом, так как транспортные издержки сетей, проходящих из ЕС в Таможенный союз через Беларусь, будут меньше издержек альтернативных сетей, что позволит работать даже с некоторыми временными техническими и организационными неудобствами.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Доклад Всемирного банка № 55015-BY. Обзор транспортного сектора Республики Беларусь. 14 декабря 2010 г. [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа: <http://www-wds.worldbank.org>. – Дата доступа: 22.02.2014.