

УДК 656.07(476)

Негров М.О.

Научный руководитель: доцент Кулаков И.А.

ФОРМИРОВАНИЕ СЕТИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Введение

Главная задача при формировании сети транспортно-логистических центров – улучшение качества транспортно-экспедиционного обслуживания грузоотправителей и грузополучателей и снижение при этом транспортно-логистических издержек за счет концентрации логистических услуг в современных центрах, функционирующих на основе последних достижений научно-технического прогресса, в том числе информационно-управляющих систем.

Основные направления по формированию схемы размещения транспортно-логистических центров на территории республики

Формирование современной транспортно-логистической системы предполагает создание соответствующей инфраструктуры на основе прогрессивных транспортно-логистических технологий, форм организации производства и доставки грузов, а также сети транспортно-логистических центров с комплексом высокопроизводительных и высокомеханизированных складов, предназначенных для осуществления погрузочно-разгрузочных и складских работ, информационно-аналитических и экспедиторских служб, таможенных банковских, страховых и других сервисных организаций, взаимосвязанных между собой в целях оптимизации транспортно-логистических процессов [1]. Основной задачей транспортно-логистических центров является оказание полного цикла транспортно-логистических услуг промышленным и торговым предприятиям с минимальными затратами при удовлетворении требований и интересов потребителей этих услуг.

Формированию сети транспортно-логистических центров на территории Республики Беларусь должен предшествовать комплекс мероприятий, включающих:

- прогнозирование номенклатуры и мощности грузопотоков, которые будут «проходить» через конкретно создаваемый транспортно-логистический центр;
- детализацию параметров транспортно-логистических центров, необходимых для определения элементов и объема создаваемой инфраструктуры;
- расчет необходимых площадей складских и административных помещений, подъездных путей, погрузочно-разгрузочных площадок, оборудования и др.;
- составление балансов общих грузопотоков по видам сообщений (внутриреспубликанский, экспорта-импорта, транзита и др.) и по видам отправок (мелкие партии, контейнерные, повагонные, групповые и др.) в разрезе основных, наиболее важных видов грузов;

Анализ распределения малотоннажных грузопотоков свидетельствует, что в их составе экспорт составляет около 6%, импорт – 15%, а объем внутриреспубликанского грузопотока – 80%. В перспективе к 2015 г. объем малотоннажных грузопотоков возрастет до 20 млн долл. США, с одновременным ростом экспортно-импортных поставок в основном за счет высокотехнологичной продукции. Естественно, что созданная к этому времени сеть транспортно-логистических центров уже будет перерабатывать более половины всей малотоннажной продукции.

Кроме того, при формировании транспортно-логистических центров и определении мест их расположения необходимо произвести расчеты их инфраструктурной обеспе-

ченности, позволяющей производить обслуживание потребителей на достаточно высоком уровне. В этой связи следует разработать Концепцию формирования транспортно-логистической системы РБ, в которой должны быть определены параметры типового транспортно-логистического центра с учетом территориальных и региональных принципов и особенностей. Например, территориальные транспортно-логистические центры, ориентированные на оказание услуг по месту нахождения потребителей или клиентов, могут быть общего назначения, ведомственного или специализированными, когда они ориентированы на конкретные виды обработки грузов и условия по их хранению.

Разработанная с учетом изложенных предложений транспортно-логистическая система Республики Беларусь представляет собой организационно-экономический механизм, структурными элементами которого являются транспортно-логистические центры, которые на основе взаимовыгодного взаимодействия поставщиков продукции, транспортников, экспедиторов и других участников логистического процесса обеспечивают оказание услуг потребителям в соответствии с затратами всех видов ресурсов, требованиями и интересами клиентов.

Распределение возможных общих грузопотоков через транспортно-логистические центры должно учитывать связи между регионами с учетом мелкотоннажных грузов. Полагая, что более 60% объема грузопотока будет проходить через региональные, а около 40% через территориальные транспортно-логистические центры, можно рассчитать необходимую площадь складских помещений и общую площадь земельного участка транспортно-логистических центров.

Для определения капитальных затрат и других параметров по сооружению каждого транспортно-логистического центра потребуются разработка подробных бизнес-планов, включающих характеристики процессов функционирования центров, эксплуатационные расходы, расчеты необходимых инвестиций.

Выбор мест размещения транспортно-логистических центров

Разработка транспортно-логистической системы в РБ, представляющей собой механизм взаимовыгодного взаимодействия грузовладельцев, экспедиторов, структур различных видов транспорта, должна строиться на основе согласования общих целей и задач транспортно-логистических центров с экономическими интересами всех участников логистической деятельности. Управление грузопотоками с участием смежных видов транспорта должно основываться на базе системы транспортно-логистических центров общего пользования, охватывающих всю транспортную территорию страны.

Транспортно-логистическая система включает транспортную инфраструктуру и сеть современных транспортно-логистических центров, объединенных информационной сетью. Целью деятельности транспортно-логистических центров является оказание полного цикла транспортно-логистических услуг национальным промышленным и торговым предприятиям по рационализации перевозочного процесса и гарантированной доставке грузов, а также обработке транзитного грузопотока. Наиболее целесообразным является размещение транспортно-логистических центров с использованием территориального и регионального принципов.

Территориальные транспортно-логистические центры могут быть общего назначения и ведомственными (корпоративными), а также специализированными, осуществляющими перевозки отдельных видов грузов и их обработку по месту нахождения клиентов, обеспечение услуг по их хранению и др.

Территориальные транспортно-логистические центры предназначаются для обслуживания перевозок, обработки грузов по месту нахождения клиентов и 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.

Филиалы региональных и территориальных транспортно-логистических центров, как правило, располагаются в менее развитых в экономическом плане районных центрах и других городах, где возникла настоятельная производственная необходимость у пользователей транспортных услуг, располагающих достаточно крупными объемами их запасов. С развитием экономики районов на основе уже существующей базы могут создаваться территориальные транспортно-логистические центры. По предварительным расчетам в Республике Беларусь необходимо построить или создать путем модернизации существующей складской инфраструктуры 6 региональных и 14-15 территориальных транспортно-логистических центров, а также оборудовать терминальные площадки для размещения филиалов транспортно-логистических центров.

Региональные транспортно-логистические центры целесообразно создать в областных центрах – Минск, Гродно, Брест, Гомель, Могилев, Витебск, являющихся крупнейшими в республике промышленными и административными центрами и местами массового зарождения спроса на транспортно-логистические услуги. Технологическая зона их размещения определяется также наличием проходящих через областные центры международных транспортных коридоров, расположением объектов вдоль государственной и таможенной границы, направлением следования через них массовых транзитных и экспортно-импортных грузопотоков. При этом региональному транспортно-логистическому центру в Минске необходимо придать статус головного центра, в котором аккумуляровался бы весь поток информации о логистической деятельности в республике и осуществлялась координация действий по оказанию транспортных услуг между региональными и территориальными центрами. Кроме того, Минск является крупнейшим транспортным узлом с большим объемом переработки экспортно-импортных, транзитных и внутриреспубликанских грузопотоков. Через Минск проходят II и IX Критские транспортные коридоры.

Создание в Бресте и Гродно региональных транспортно-логистических центров характеризуется прежде всего близостью их от государственной и таможенной границы. В Бресте проходит II Критский коридор. Гомель, Могилев и Витебск расположены по ходу IX Критского коридора. Кроме того, Гомель расположен в месте стыковки границ трех государств, а через Витебск осуществляются массовые перевозки транзитных грузов в направлении стран Балтийского региона.

Региональный транспортно-логистический центр в зависимости от промышленного развития обслуживаемого им региона может включать несколько территориальных транспортно-логистических центров. Совокупность территориальных транспортно-логистических центров и их филиалов в организациях представляет собой региональную транспортно-логистическую систему. Например, в Минский региональный транспортно-логистический центр целесообразно включить территориальный центр в крупном транспортном узле Молодечно, который располагается на пути следования грузопотоков по IX Критскому коридору, а также территориальный центр в Слуцке, который возьмет на себя транспортно-логистическое обслуживание населения Слуцка, Солигорска и районных организаций. В перспективе возможно создание территориального транспортно-логистического центра в Борисове.

Брестский региональный транспортно-логистический центр будет включать территориальный центр в Барановичах, который является крупнейшим транспортным узлом и через который проходит II Критский коридор. В перспективе потребуются создание территориального транспортно-логистического центра в Пинске для обслуживания населения и организаций прилегающих районов.

Гомельская региональная транспортно-логистическая система предполагает наличие территориальных центров в Гомеле, Жлобине, в котором располагается Белорусский металлургический завод, и в Мозыре – для обслуживания населения и организаций Мозыря, Пухова, Калинковичей и прилегающих районов. Дальнейшее развитие системы транспортно-логистических центров в Гомельской области предусматривается за счет их создания в Речице и Солигорске.

В Могилевский региональный транспортно-логистический центр войдут территориальный центр в Кричеве, являющийся развитым промышленным центром и расположенный вблизи государственной границы, и в Бобруйске, который будет обеспечивать транспортно-логистическим обслуживанием население, промышленные и другие организации района.

В состав регионального транспортно-логистического центра в Витебске целесообразно включить территориальный центр в Полоцке, который возьмет на себя функции по обслуживанию населения и организаций Полоцкого, Новополоцкого районов и соседних территорий. Кроме того, через Полоцк в большом объеме осуществляется перевозка транзитных грузов и отправка нефтепродуктов в порты стран Балтийского моря.

Гродненская региональная транспортно-логистическая система наряду с региональным центром в Гродно в перспективе будет включать территориальные центры в Волковыске и Лиде, которые являются наиболее развивающимися административными и промышленными городами.

С точки зрения перевозки внешнеторговых грузов, целесообразным является размещение региональных транспортно-логистических центров в областных городах, а территориальных в Новополоцке, Жлобине, Речице, Мозыре, Солигорске, Пинске, Барановичах, Орше, Волковыске, Лиде, Борисове, Кричеве, Бобруйске. Филиалы транспортно-логистических центров могут размещаться в Полоцке, Молодечно, Слуцке, Столбцах, Пуховичах, Дзержинске, Лунинце. Созданные транспортно-логистические центры и их филиалы кроме организации перевозок внешнеторговых и транзитных грузов будут осуществлять обслуживание торговой сети [2].

Заключение

Формирование современной сети транспортно-логистических центров требует значительных инвестиций в их инфраструктуру, включая информационно-аналитический центр с его филиалами. В сложившихся условиях Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь должно иметь генеральную схему развития и проекты создания сети транспортно-логистических центров общего пользования с реальной стоимостью, с целью применения тендерной системы выбора отечественных и иностранных инвесторов на основе государственной поддержки в виде преференций, непосредственного вложения капитала государственных или местных органов власти.

СПИСОК ЦИТИРУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Булаво, В.Г. Трансформация механизма хозяйствования государственных предприятий на современном этапе / В.Г. Булаво. – Минск: Тесей, 2005. – 252 с.
2. Булаво, В.Г. «Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь / В.Г. Булаво, П.Г. Никитенко. – Минск, 2009.