

УДК 338.47:656.073(476)

**Кулаков И.А., Пипко Е.В., Тубич А.Г.****ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПО РАЗМЕЩЕНИЮ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ НА ТЕРРИТОРИИ РБ**

**Введение.** Современные тенденции экономического развития и глобализация экономики обуславливают необходимость трансформации транспортных магистралей в качественно новые и более сложные образования – логистические цепи поставок товаров. Важнейшим фактором экономического роста является формирование логистической системы, охватывающей различные сферы деятельности в стране. Именно логистика становится одним из качественных элементов реализации транзитного потенциала государства.

В современной рыночной среде процесс совершенствования логистического управления товародвижением объективно приводит к усилению интеграции организаций, участвующих в перемещении товаров. Эволюция логистической системы за рубежом доказывает, что они становятся одним из важнейших стратегических инструментов в конкурентной борьбе не только для отдельных организаций, но и страны в целом. В этих условиях Республика Беларусь, занимающая выгодное географическое положение, должна уделить особое внимание созданию современной транспортно-логистической инфраструктуры с тем, чтобы реализовать свой огромный потенциал в качестве транспортной зоны [1].

**1. Основные подходы к формированию сети транспортно-логистических центров.** Республика Беларусь относится к небольшим государствам с достаточно высокоразвитым экономическим потенциалом, который не в полной мере интегрирован в мировую экономическую систему.

В настоящее время транспортная система Республики Беларусь по многим позициям работает без единой координации её элементов, как на стратегическом, так и на оперативном уровнях в процессе доставки материальных ресурсов и готовой продукции, в том числе при синхронизации логистических потоков в процессе взаимодействия с клиентами.

Повышение качества транспортного обслуживания Республики Беларусь при доставке грузов в международном сообщении возможно только на основе поиска новых форм взаимодействия транспорта, таможенных органов и экспедиторов, грузовладельцев и иных участников логистической цепи доставки грузов. Одной из таких форм является создание сети транспортно-логистических центров (далее – ТЛЦ), которые бы позволили реализовать концепцию логистики на транспорте.

Таким образом, транспортно-логистическая система страны должна включать специальные организационные структуры, связанные с выполнением логистических операций по всем видам потоков при доставке материальных ресурсов между производственными звеньями сложных логистических производственно-транспортных систем и доставке конечной готовой продукции между посредническими звеньями сложных логистических транспортно-сбытовых систем.

Основное назначение ТЛЦ заключается в концентрации / распределении грузовых потоков небольших партий грузов с целью сокращения транспортно-логистических издержек, ускорения доставки грузов, улучшения их сохранности и повышения уровня сервисного обслуживания клиентов транспорта. Предметом деятельности ТЛЦ являются формирование и ведение электронного логистического паспорта отправки (электронного досье), включая присвоение каждой отправке уникального логистического идентификатора, а также предоставление услуг по транспортной логистике [2].

Важным элементом транспортно-логистической инфраструктуры являются мультимодальные ТЛЦ, функционирующие на междуна-

родном уровне. Республика Беларусь занимает важное географическое положение в мире. Самые кратчайшие маршруты между странами Запада и Востока, Севера и Юга пролегают именно через территорию Беларуси. На её территории формируются несколько транспортно-логистических коридоров.

В ближайшее время рассматривается вопрос по формированию нового транспортного коридора, который будет проходить через Республику Беларусь.

Для принятия и переработки грузов, следующих по данным международным транспортным коридорам, и обеспечения соответствующего уровня сервисного обслуживания первостепенное значение, наряду с развитием транспортных коммуникаций, имеет создание в крупных транспортных узлах в зоне тяготения к международным транспортным коридорам мультимодальных логистических транспортно-распределительных центров.

Формирование современной ТЛС предполагает создание соответствующей инфраструктуры на основе прогрессивных транспортно-логистических технологий, форм организации производства и доставки грузов, а также сети ТЛЦ 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. Управление грузопотоками с участием смежных видов транспорта должно основываться на базе системы ТЛЦ общего пользования, охватывающих всю транспортную территорию страны. Формированию сети ТЛЦ на территории Республики Беларусь должен предшествовать комплекс мероприятий, включающих:

- прогнозирование номенклатуры и мощности грузопотоков, которые будут «проходить» через конкретно создаваемый ТЛЦ;
- детализацию параметров ТЛЦ, необходимых для определения элементов и объёма создаваемой инфраструктуры;
- расчёт 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;
- составление баланса грузопотоков по видам сообщений и отправок в разрезе областей и города Минска;
- определение исходных данных, необходимых для проектирования организационно-функциональной структуры ТЛЦ на период до 2015 г. [1].

В основу формирования ТЛЦ должны закладываться экспортные, а также транзитные, импортные и внутриреспубликанские логистические потоки. В первую очередь ТЛЦ должны создаваться в местах зарождения экспортных грузопотоков, затем - в пунктах входа-выхода в республику транзитных грузопотоков, где происходит также стыковка с другими видами транспорта и подвижным железнодорожным транспортом разной ширины колеи в логистической схеме доставки от поставщика до потребителя. При транспортировании грузов одним видом транспорта транзитом через территорию Республики Беларусь ТЛЦ может быть виртуальным, т.е. состоять только из информационно-аналитического центра без складского

**Кулаков Игорь Анатольевич**, доцент кафедры менеджмента Брестского государственного технического университета.

**Пипко Евгения Викторовна**, ассистент кафедры менеджмента Брестского государственного технического университета.

**Тубич Алина Геннадьевна**, ассистент кафедры менеджмента Брестского государственного технического университета.

Беларусь, БрГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.

хозяйства и другой инфраструктуры.

В таблице 1 приведены статистические и прогнозные данные возможных республиканских грузопотоков в разрезе малотоннажных грузов.

**Таблица 1.** Возможное соотношение малотоннажных и общих грузопотоков

Параметры грузопотоков	Годы	
	2005	2015
Объем общего грузопотока, млн. т	416	620
Объем малотоннажных грузопотоков (грузы меньше 20 т) в общем грузопотоке, млн. т	9	20
Удельный вес малотоннажных грузопотоков, %	2,2	3,3

По данным таблицы 1, объём общего грузопотока увеличится за 10 лет в 1,5 раза, а объём малотоннажных потоков – в 2,2 раза, в основном за счёт производства машин, приборов, комплектующих изделий, непродовольственных и продовольственных товаров, что обеспечит увеличение удельного веса малотоннажных грузов в общем грузопотоке на 1,1%. На основе имеющихся данных можно спрогнозировать, какой объём малотоннажных грузов будет проходить через ТЛЦ, что и будет являться базовой составляющей, на основе которой может быть принято решение о формировании ТЛЦ необходимого типа в конкретном регионе.

В перспективе к 2015 г. объём малотоннажных грузопотоков возрастет до 20 млн. долл. США, с одновременным ростом экспортно-импортных поставок в основном за счёт высокотехнологичной продукции. Естественно, что созданная к этому времени сеть ТЛЦ уже будет перерабатывать более половины всей малотоннажной продукции.

Чтобы обеспечить выполнение этих задач, ТЛЦ должны обладать достаточной материально-технической базой, основу которой будут составлять высокопроизводительные складские помещения типа «А» и «В». Определение их суммарных площадей и других показателей, характеризующих прогнозируемую годовую мощность, способную обеспечить переработку 11 млн. т малотоннажных грузопотоков, можно приблизительно производить по укрупнённым нормативам общей складской площади, приходящейся на 1000 жителей страны. Однако этот специфический норматив в большей мере зависит от уровня развития и самой экономики.

Приблизительные расчёты необходимых площадей складских помещений применительно к конкретной географической ситуации с учётом особенностей и уровня развития экономики, других характеристик можно выполнить по формуле:

$$P_c = \frac{G_n \cdot K_B}{G_H \cdot K_{исп} \cdot M}$$

где  $P_c$  – высокопроизводительные складские площади ТЛЦ типа «А» и «В», м<sup>2</sup>;

$G_n$  – годовой грузопоток малотоннажных грузов, тонн;

$K_B$  – коэффициент приведения складских площадей к условному 1 м<sup>2</sup> в зависимости от уровня механизации и автоматизации складских операций, м<sup>2</sup> (может быть больше или меньше единицы);

$G_H$  – коэффициент, характеризующий уровень грузовой нагрузки на 1 м<sup>2</sup> условной площади складских помещений, тонн;

$K_{исп}$  – коэффициент использования складских помещений;

$M$  – количество оборотов продукции в год, проходящей через ТЛЦ.

По степени обеспеченности экономики складскими помещениями Республика Беларусь находится на уровне России, когда на 1000 человек приходится примерно 100 м<sup>2</sup> площадей. При этом в республике отсутствуют склады типа «А» и «В». В настоящее время функционируют около 1 млн. м<sup>2</sup> складских помещений типа «С» и около 2 млн. м<sup>2</sup> открытых складских площадок. Если исходить из положения необходимости обслуживания малотоннажных грузопотоков в объёме 11 млн. тонн в год на уровне современных требований, а один оборот равен 8 дням ( $M = 365 / 8 = 46$ ), то в Республике Беларусь необходимо построить высокопроизводительных складских помещений типа «А» и «В» не менее 472 тыс. м<sup>2</sup>.

$$P_c = \frac{11000000 \text{ т} \cdot 1,6 \text{ м}^2}{0,9 \text{ т} \cdot 0,9 \cdot 46} = 472 \text{ тыс. м}^2$$

Типовой ТЛЦ по обслуживанию 11 млн. тонн малотоннажных грузов должен включать:

- не менее 472 тыс. м<sup>2</sup> высокомеханизированных складских помещений типа «А» и «В»;
- около 50 тыс. м<sup>2</sup> офисных помещений;
- около 400 тыс. м<sup>2</sup> для хранения товаров и продукции;
- более 240 тыс. м<sup>2</sup> контейнерных площадок;
- железнодорожные пути в пределах, необходимых для доставки грузов;
- автомобильные дороги в пределах, необходимых для доставки грузов;
- другие сопутствующие инженерные постройки, инфраструктура и т.д. [2].

Единую сеть ТЛЦ Республики Беларусь необходимо создавать в соответствии с потребностями в транспортном обслуживании сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем, размещаемых полностью или частично на территории нашей страны. Такой подход позволит интегрироваться производственно-транспортному и транспортно-сбытовому комплексу нашего государства в глобальную экономическую систему. В качестве примера таких систем можно рассматривать транспортировку нефти по трубопроводам из России на нефтеперерабатывающие заводы Беларуси, её переработку и сбыт (распределение) по потребителям. Здесь доставка исходного сырья осуществляется недорогим способом по трубопроводам на большие расстояния, а производство нефтепродуктов приближено к потребителям, что даёт возможность снизить транспортно-логистические издержки при доставке относительно небольшими партиями готовой продукции большому количеству потребителей.

Кроме того, при формировании ТЛЦ и определении мест их расположения необходимо произвести расчёты их инфраструктурной обеспеченности, позволяющей производить обслуживание потребителей на достаточно высоком уровне. Наиболее целесообразным является размещение ТЛЦ с использованием территориального и регионального принципов.

Анализ имеющихся материалов и данных позволяет констатировать, что общая схема размещения ТЛЦ в Республике Беларусь на региональном уровне должна предполагать формирование центров в областных городах, которые располагают более развитыми транспортными узлами, промышленными предприятиями, транспортно-экспедиционными организациями, относительно развитой инфраструктурой. К числу особенностей при создании и размещении региональных ТЛЦ относится и то, что практически все областные города республики расположены в местах прохождения международных транспортных коридоров.

Региональные ТЛЦ целесообразно создать в областных центрах Минск, Гродно, Брест, Гомель, Могилёв, 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 ТЛЦ в Минске необходимо придать статус головного центра, в котором аккумулировался 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 объёмом переработки экспортно-импортных, транзитных и внутриреспубликанских грузопотоков. Через Минск проходят II и IX Критские транспортные коридоры, через Брест – II Критский коридор. Гомель, Могилёв и Витебск расположены по ходу IX Критского коридора. Кроме того, Гомель расположен в месте стыковки границ трёх государств, а через Витебск осуществляются массовые перевозки транзитных грузов в направлении стран Балтийского региона.

Региональный ТЛЦ в зависимости от промышленного развития обслуживаемого им региона может включать несколько территори-

альных ТЛЦ. Совокупность территориальных ТЛЦ и их филиалов в организациях представляет собой региональную ТЛС. Например, в Минский региональный ТЛЦ 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 возьмёт на себя транспортно-логистическое обслуживание населения Слуцка, Солигорска и районных организаций. В перспективе возможно создание территориального ТЛЦ в Борисове.

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

Гомельская региональная ТЛС 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 ТЛЦ в Гомельской области предусматривается за счёт их создания в Речице и Солигорске.

В Могилёвский региональный ТЛЦ 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 ТЛЦ в Витебске целесообразно включить территориальный центр в Полоцке, который возьмёт на себя функции по обслуживанию населения и организаций Полоцкого, Новополоцкого районов и соседних территорий. Кроме того, через Полоцк в большом объёме осуществляется перевозка транзитных грузов и отправка нефтепродуктов в порты стран Балтийского моря.

Гродненская региональная ТЛС 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 территориальных ТЛЦ в Новополоцке, Жлобине, Речице, Мозыре, Солигорске, Пинске, Барановичах, Орше, Волковыске, Лиде, Борисове, Кричеве, Бобруйске. Филиалы ТЛЦ могут размещаться в Полоцке, Молодечно, Слуцке, Столбцах, Пуховичах, Дзержинске, Лунинце. Созданные ТЛЦ и их филиалы кроме организации перевозок внешнеторговых и транзитных грузов будут осуществлять обслуживание торговой сети.

Создание ТЛЦ в Брестском, Гродненском и Барановичском приграничных транспортных узлах учитывает не только ближайшую, но и более далекую перспективу обслуживания экспортно-импортных и транзитных потоков грузов. Основой создания транспортно-логистической сети на первом этапе будет инфраструктура данных транспортных узлов, которая впоследствии будет интегрирована с инфраструктурой и перевозочными средствами автотранспорта.

Перегрузочный район в Брестском железнодорожном узле в свой состав включает станционную, перегрузочную и экспедиторскую системы. По существу — это терминальная часть ТЛЦ общего пользования по импортируемой и транзитной продукции. ТЛЦ в Брестском транспортном узле должен заниматься доставкой мелких и контейнерных отправок в мало-, средне- и крупнотоннажных контейнерах, а также грузобагажом. Он должен иметь негосударственную форму собственности, например, в форме акционерного общества с долей Белорусской железной дороги.

Возможен вариант создания ТЛЦ на базе «Брествнештранса» совместно с «Брестинтертрансом» и Брестским отделением. При этом «Брествнештранс» будет обеспечивать работу на экспорт, а «Брестинтертранс» будет работать с импортом. Для приведения ТЛЦ в соответствии с типовым положением целесообразно контейнерную площадку, крытые склады и открытые площадки станции Брест-Северный Белорусской железной дороги передать на баланс «Белинтертранса», обеспечив тем самым его финансовую самостоя-

тельность и заинтересованность в привлечении дополнительных грузопотоков совместно с «Брествнештрансом».

К недостаткам такого варианта следует отнести разбросанность по разным точкам конторы передачи, грузовых фронтов и других подразделений инфраструктуры на станции Брест-Северный, а также устаревшее складское хозяйство. Кроме того, станционный комплекс станции Брест-Северный был спроектирован для работы со схемами доставки импортных грузов по железной дороге с перевалкой из вагонов колеи 1435 мм в вагоны колеи 1520 мм. Он в меньшей степени приспособлен работать по схеме доставки импортных грузов с участием железнодорожного и автомобильного видов транспорта, за исключением перевозки в контейнерах.

К преимуществам рассматриваемого варианта следует отнести наличие существующей инфраструктуры и отсутствие потребности в значительных, одновременных инвестициях. Создание совместного ТЛЦ на основе инфраструктуры «Брествнештранса», «Брестинтертранса» и Брестского отделения Белорусской железной дороги требует образования современного ИАЦ с офисной системой для клиентов, обеспечивающей выполнение комплекса сервисных услуг вплоть до сделок по оптовой купле-продаже материальных ресурсов и конечной готовой продукции.

Для совершенствования организации перевозок внешнеторговых и транзитных грузопотоков предусматривается **размещение региональных ТЛЦ общего пользования, в первую очередь в свободных экономических зонах** «Минск», «Брест», «Витебск», «Гомель-Ратон», «Гродноинвест», «Могилёв». Планируемая схема размещения **участков для строительства ТЛЦ общего пользования** на территории Республики Беларусь.

Учитывая, что не все СЭЗ располагают значительными свободными территориями (60–100 га) для строительства ТЛЦ общего пользования с возможностью использования железнодорожного и воздушного транспорта для организации смешанных перевозок грузов, предстоит обеспечить при необходимости подготовку и внесение в установленном порядке предложений по изменению границ СЭЗ с учётом планируемого строительства ТЛЦ общего пользования. Не исключается возможность подготовки по результатам проработки проекта решения Главы государства о передаче в ведение администраций СЭЗ земельных участков для размещения ТЛЦ общего пользования, не примыкающих непосредственно к территориям СЭЗ.

**Заключение.** Изучив основные направления по формированию рациональной схемы размещения ТЛЦ на территории республики, можно сделать вывод, что на данном этапе целесообразно размещение ТЛЦ на базе существующей инфраструктуры транспортного комплекса страны, в первую очередь железнодорожного.

Анализ имеющихся материалов и данных позволяет констатировать, что общая схема размещения ТЛЦ в Республике Беларусь на региональном уровне должна предполагать формирование центров в областных городах, которые располагают более развитыми транспортными узлами, промышленными предприятиями, транспортно-экспедиционными организациями, относительно развитой инфраструктурой.

Сформированная сеть ТЛЦ должна привести к ликвидации неэффективных мелких экспедиторов, так как их деятельность станет неконкурентоспособной.

Формирование сети ТЛЦ в конечном итоге позволит обеспечить эффективное транспортное обеспечение экспорта и импорта материальных ресурсов и готовой продукции, а также привлечь транзитные грузопотоки в страну.

#### СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Булавко, В.Г. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь / В.Г. Булавко, П.Г. Никитенко. — Мн.: Беларуская навука, 2009.
2. Громова, Н.Н. Менеджмент на транспорте / Н.Н. Громова, В.А. Персианова — М.: Академия, 2008
3. Еловой, И.А. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь / И.А. Еловой, А.А. Евсюк, В.В. Ясинский. — Гомель: Белорус. гос. ун-т трансп., 2007.

Материал поступил в редакцию 10.05.11

The article reflects the main directions for establishing a rational layout of transport and logistics centers in the country, identified the advantages and disadvantages of the scheme, as well as a general scheme of TLC in the Republic of Belarus at the regional level.

УДК (658.286:339.18) «313»

Кацер А.А.

## ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

**Введение.** Эффективно работающая транспортно-логистическая система может выступать достаточно весомым аргументом, гарантирующим стабильную обеспеченность предприятий материально-техническими ресурсами, устойчивый сбыт готовой продукции и его положительную работу в целом. В этой связи оптимизация процессов управления логистическими товародвижениями, снижение логистических затрат по всему пути логистических процессов, организация гибкого функционирования транспортно-логистической системы, способной воспринимать достижения научно-технического прогресса, является одной из стратегических задач предприятия.

Наиболее привлекательным направлением организации логистической деятельности будет являться процесс по концентрации логистических функций вокруг снабжения предприятий материалами, сырьем, комплектующими и вокруг сбыта готовой продукции, в рамках и соответствии современным методам оказания транспортно-логистических услуг, и ведения бизнеса. Комплекс проведенных мероприятий по кругу данных вопросов можно условно отнести к первому этапу по формированию транспортно-логистической системы в Республике Беларусь.

Второй этап будет предполагать осуществление процессов, связанных с группированием логистических функций по отдельным направлениям деятельности, по оказанию услуг при доставке товаров от производителей к потребителям. На этом уровне могут быть созданы специализированные логистические подразделения по организации материально-технического обеспечения или сбыта готовой продукции, а также определено, что важнее для предприятия с точки зрения стратегического развития – снабжение или сбыт и что из них в большей степени оказывает влияние на эффективную работу организации. По результатам оценки будет выбрано одно логистическое направление, в большей степени способствующее получению положительного результата.

Третий этап будет представлять собой комплекс мер по созданию единой логистической системы на каждом предприятии, когда все логистические операции будут переведены на более высокий уровень управления и подчинены одному подразделению. В результате повысится статус логистических служб, значительно расширится круг их обязанностей, полномочий и ответственности. Логистика превратится в ключевую сферу компетентности, связанной с решением задач снабжения, оказания услуг по доставке товаров потребителям с наименьшими затратами, контроля за логистическими процессами. Интеграционные логистические процессы уже охватывают не только области снабжения и сбыта, но и другие сферы, связанные с доставкой грузов от «дверей» производителей до «дверей» потребителей, в том числе и в сфере международных грузоперевозок.

На четвертом этапе формирования логистических структур будет преобладать тенденция по группированию логистических функций через организационные структуры и объединению их в единую логистическую систему с общим руководством и ответственностью. Плано-координационная деятельность таких структур будет направлена на совершенствование управления материально-техническими потоками в целях максимального извлечения прибыли через снижение всех видов издержек и затрат и одновременное улучшение обслуживания потребителей. При этом одной из базовых основ формирования таких логистических структур станет динамичное внедрение информационных технологий и максимально полная интеграция действий участников логистических процессов на принципах партнерских отношений. На этом этапе каждая функция логистических отношений может выступать как отдельный процесс

транспортно-логистической системы в виде самостоятельных структур или целых подразделений (материально-техническое обеспечение, транспортное, сбытовое и другие подразделения), в том числе и финансово самостоятельных организаций. Как правило, на этой стадии функции планирования, разработки стратегий модернизации логистических структур и осуществления контроля выполняются на уровне руководства предприятия на основе созданной информационно-аналитической системы и сформированных логистических модулей и составных частей логистической структуры типа «производство», «складское хозяйство», «организация финансирования».

Базовой составляющей четвертого этапа развития транспортно-логистических структур является комплекс организационно-экономических мероприятий, связанных с формированием специализированных функциональных групп по выполнению отдельных логистических процессов. Несмотря на то, что в практике работы наших субъектов хозяйствования пока не созданы и не используются подобного рода логистические образования, в ближайшей перспективе, в связи с динамично углубляющимися рыночными отношениями, процессы по их формированию будут получать ускоренное развитие. В этой связи нашей стране необходимо более активно осуществлять процессы по структурированию и внедрению в сферу экономических отношений логистических структур, максимально соответствующих требованиям международных логистических систем, что будет способствовать повышению конкурентоспособности и качества оказываемых транспортно-логистических услуг на международном уровне.

Опыт организации логистических отношений в развитых странах мира свидетельствует, что эффективность их функционирования во многом определяется уровнем развития контрактной логистики. Внедрение контрактной формы транспортно-логистического обслуживания обеспечивает снижение суммарных транспортно-логистических затрат на промышленных и торговых предприятиях на 15–20%. Кроме того, эффективность аутсорсинговых технологий транспортно-логистического обслуживания зависит от качества этих операций, осуществляемых на промышленных и торговых предприятиях.

К недостаткам транспортно-логистических технологий на предприятиях можно отнести:

- недостаточность складских помещений, оснащенных современными технологиями и оборудованием;
- скопление на складах значительных запасов материалов и готовой продукции;
- недостаточный уровень механизации и оснащения рабочих мест;
- низкий квалификационный уровень работников всех степеней транспортно-логистического процесса;
- отсутствие стандартов, определяющих требования к транспортно-логистическим процессам;
- низкий уровень информационной поддержки;
- высокий уровень накладных расходов и налоговой нагрузки.

Заключению долгосрочных логистических контрактов на срок от 3 до 5 лет должно предшествовать проведение комплекса мероприятий, предполагающих:

- анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятий с предварительным определением транспортно-логистических затрат в составе цены, по которой будет реализована продукция;
- разработку перспективных планов развития предприятий для выхода на параметры, обеспечивающие выполнение заключенных контрактов с учетом снижения суммарных транспортно-логистических затрат на 15–20% для крупнотоннажных грузов и 25–30% для мелкотоннажных и дорогостоящих грузов;

Кацер А.А., старший преподаватель кафедры управления экономики и финансов Брестского государственного технического университета. Беларусь, БрГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.