

Шилько И.С.,

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины,
г. Гомель, Республика Беларусь
macherata@yandex.ru

РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ ПЕРЕВОЗОК В ТРАНСПОРТНОМ КОМПЛЕКСЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

В условиях перехода экономики на инновационный путь развития транспорт рассматривается в качестве важнейшего фактора социально-экономического роста Республики Беларусь. Транспортная логистика обеспечивает единство экономического пространства страны, совершенствование межрегиональных и международных транспортно-экономических связей, рационализацию размещения производительных сил, повышение эффективности использования природных ресурсов и социально-экономического потенциала регионов страны, развитие предпринимательства и расширение международного сотрудничества, вхождение нашей страны в мировую экономику в качестве равноправного партнера.

Для Республики Беларусь логистика является достаточно новой отраслью. Ее развитие в стране началось с 2008 г., когда правительством была утверждена Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года. Однако Беларусь по-прежнему значительно отстает в развитии транспортной логистики от европейских стран и многих стран СНГ.

Решение проблемы повышения эффективности функционирования транспортно-логистического комплекса, обеспечения координации и взаимодействия в работе различных видов транспорта, развития интермодальных перевозок грузов по международным транспортным коридорам, реализации транзитного потенциала республики в глобальной системе международных транспортных коридоров требует применения принципиально новых подходов. В их основе должны лежать принципы логистического менеджмента, приоритетность развития транспортно-логистической инфраструктуры и формирования интегрированных транспортно-логистических систем на региональном, межрегиональном и международном уровнях, а также использования эффективных технологий перевозок [1].

Функционирование интегрированных транспортно-логистических систем основано на применении современных технологий организации грузо- и товародвижения, к которым относятся: контейнерные и контейлерные транспортно-технологические системы, обеспечивающие на основе применения унифицированных грузовых единиц (грузовых мест) скоординированное взаимодействие видов транспорта при организации смешанных перевозок грузов; единство и непрерывность транспортно-технологического процесса и ускорение доставки грузов, а также повышения их сохранности; логистические технологии «just in time» – точно в срок и «от двери до двери», имея в виду доставку товара в полной логистической цепи от грузоотправителя (поставщика) до грузополучателя (потребителя). Важную роль играют терминальные технологии организации транспортно-логистического процесса, при которых транспортировка и доставка грузов потребителю осуществляется через сеть грузовых терминалов, в которых происходит накопление и переработка грузов, сервисное обслуживание товарных потоков и доставка товара конечному потребителю [2].

В мировой практике прослеживается неуклонная тенденция совершенствования технологии грузовых перевозок, связанная с концентрацией транспортных потоков и ростом контейнерных перевозок по интермодальным транспортным коридорам, которые должны стать основой единой глобальной транспортной сети XXI века. Создание и функционирование последней – основные задачи евроазиатской транспортной политики. В Западной и Центральной Европе, где коммуникации более развиты по сравнению со странами Восточной Азии, формирование базовой системы транспортных коридоров в основном уже завершилось.

Для принятия и переработки грузов, следующих в интермодальном сообщении по белорусской части международных транспортных коридоров, и обеспечения соответствующего уровня сервисного обслуживания первостепенное значение наряду с развитием транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством имеет создание в крупных транспортных узлах мультимодальных терминальных комплексов и транспортно-логистических центров, функционирующих на основе передовых логистических технологий и обеспечивающих интеграцию товароматериальных, информационных, сервисных и финансовых потоков.

Основополагающими элементами современной логистической инфраструктуры являются мультимодальные транспортно-логистические центры, функционирующие на коммерческой корпоративной основе и координирующие все виды транспорта и других участников транспортно-логистического процесса. Мультимодальные транспортно-логистические центры рассматриваются как стратегические точки роста экономики Республики Беларусь. Данные логистические центры предназначены 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 должны 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 импорто-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.

Таким образом, внедрение логистического подхода к реализации Программы развития логистической системы РБ обеспечит:

- ускорение и непрерывность продвижения сквозных товароматериальных потоков;
- снижение на 30—40% затрат в дистрибуции, связанных с продвижением товароматериальных потоков от мест производства до потребления;
- развитие контейнерных перевозок грузов в интер- и мультимодальном сообщении;
- внедрение логистического сервиса на уровне международных стандартов;
- развитие экспорта транспортных услуг и реализацию транзитного потенциала Республики Беларусь.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Клименко В.В. Развитие рынка транспортно-логистического сервиса РФ в разрезе формирования логистической инфраструктуры // Логистика. – 2012. – №5.
2. Прокофьева, Т. А., Лопаткин О.М. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект / Т.А. Прокофьева, О.М. Лопаткин. – М.: РКонсульт, 2003. – 397.

Хаврукова С.В.,

Гомельский государственный технический университет им. П.О. Сухого,
г. Гомель, Республика Беларусь

havrukova@bk.ru

ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В ПРОЦЕССЕ ИНТЕГРАЦИИ СТРАН ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА

Таможенный союз начал функционировать с 1 января 2010 г., когда вступили в действие Единый таможенный тариф, Единая Товарная номенклатура Таможенного союза и единый перечень товаров, к которым применяются запреты или ограничения на ввоз или вывоз государствами Таможенного союза в торговле с третьими странами.

Создание Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации определяется стратегическими задачами, которые призвано решить данное объединение: снятие тарифных и нетарифных барьеров во взаимной торговле; упрощение внешнеторговых процедур; сокращение времени на перевозку товаров в связи с отменой всех видов контроля на внутренних границах; обеспечение защиты интересов в рамках споров с третьими странами; создание дополнительных предпосылок для привлечения иностранных инвестиций; увеличение ВВП в связи с ростом взаимной торговли стран-членов и т.д.

Таким образом, создана единая система таможенно-тарифного и нетарифного регулирования; осуществлен перенос всех видов государственного контроля с белорусско-российской границы и таможенное оформление с казахстанско-российской границы на внешний контур таможенного союза для всех товаров, за исключением товаров, попавших в Протокол изъятий; во взаимной торговле отменены ранее действовавшие правила определения страны происхождения товаров; таможенное оформление товаров и транспортных средств осуществляется с использованием единых форм документов.

На наш взгляд, создание Таможенного союза – это лишь первая ступень формирования в рамках СНГ крупнейшего экономического кластера, который занимает 14% всей земной суши с населением 170 млн. человек и, по мнению специалистов, обладает более 80% экономического потенциала всего постсоветского пространства. По оценкам прогнозистов, к 2015 году Таможенный союз позволит стимулировать экономическое развитие и может дать дополнительно до 15% к ВВП стран-участниц этого альянса. Помимо этого полное использование потенциала Таможенного союза может привести к сокращению сроков перевозки грузов, в том числе по одному из наиболее перспективных направлений – Китай-Европа – примерно в 4 раза.

Однако, следует отметить, что в настоящее время страны Таможенного союза используют свой транзитный потенциал не в полной мере. На территории Беларуси, России, Казахстана расположены важные железнодорожные и автомобильные коридоры, позволяющие выполнять доставку грузов как по направлению Восток-Запад, так и по направлению Север-Юг, но фактически лишь половина возможного объема грузопотоков проходит через эти страны, и причин этому можно назвать несколько. Во-первых, налоговые системы трех стран отличаются как по составу налогов, ставкам, так и по налогооблагаемой базе (речь идет, прежде всего, о социальном налоге, НДС и косвенных налогах). Во-вторых, не в полной мере обеспечена конкурентоспособность транспортных коридоров. Скорость движения автомобиля по территории Таможенного союза в среднем составляет примерно 280 километров в сутки, в то время как западные перевозчики обеспечивают пробег в 800 километров. Во многом по этой причине затягивается и время осуществления