

4. Рогожкина, Н. Микрологистические системы на предприятиях. Выбор и особенности внедрения // Официальный сайт Клуба логистов [Электрон. режим] – Режим доступа: www.logist.ru/publication/dnews.pl?action=news&id=283
5. Тарасов, В. Причины возникновения и особенности организации предприятий нового типа // Проблемы теории и практики управления. – 1998.- №1. – С.87-90.
6. Харрисон, А. Управление логистикой. Разработка стратегий логистических операций / А. Харрисон, Ван Хоук Р.; под науч. ред. А.Е. Михайцева; пер. с англ. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2007. – 368 с.

Дуброва Ю.Н., кандидат с.х. наук, **Шестернёва Е.А.**, аспирантка
УО «Белорусская государственная сельскохозяйственная академия»
г. Горки, Республика Беларусь
yury_d71@list.ru, kupkupa@mail.ru

ПЕРСПЕКТИВЫ СОЗДАНИЯ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

Важнейшим средством для продвижения отечественных товаров на международные рынки является формирование в Республике Беларусь логистических систем различного уровня, получивших широкое развитие в международной практике, особенно в странах с развитой рыночной экономикой.

На белорусском рынке и рынке стран СНГ логистические компании пока еще представляют узкий спектр услуг, то есть выполняют одну или несколько операций логистического процесса. В настоящее время логистический рынок Беларуси в значительной степени фрагментирован, где существует большое количество мелких «игроков» (экспедиторов и др.), предлагающих отдельные виды логистического сервиса. Ряд логистических услуг выполняется производителями материальных ресурсов или готовой продукции, транспортными организациями и др. Практически нет компаний, способных предоставить полный спектр логистических услуг [4].

Потенциал белорусского рынка логистических услуг реализован на 25-30%. Причем доля сектора перевозок и экспедирования грузов всеми видами транспорта составляет 50%, сектора складских услуг и сектора услуг по интеграции и управлению цепями поставок – 10%. Недостаточно внимания уделено другим функциям, таким как исследование рынков и разработка стратегических мер, управление запасами и т.д. [4].

Учитывая сложившуюся ситуацию на рынке логистических услуг, Советом Министров Республики Беларусь (16.12.2008 г. № 1943) принята Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года. Министерство торговли, Министерство экономики, Государственный таможенный комитет, облисполкомы и Минский горисполком определены в качестве государственных заказчиков данной Программы [8].

В перспективе в стране планируется создать Национальное агентство по развитию логистической системы. Этот орган будет призван, с одной стороны, объединить интересы различных министерств, а с другой – организовать своего рода «одно окно» для инвесторов [5].

Предполагается, что основными логистическими объектами системы станут различные логистические центры [8].

В зависимости от отраслевой направленности они делятся на транспортно-логистические, оптово-логистические (торговые) и многофункциональные логистические центры.

Транспортно-логистические центры предназначены для обработки в первую очередь транзитного грузопотока, а также разработки, организации и реализации рациональных схем движения товаров по территории Беларуси и других государств на основе организации единого технологического и информационного процесса.

Оптово-логистические (торговые) центры будут заниматься поставкой оптовых партий потребительских товаров и продукции производственно-технического назначения отечественного и импортного производства потребителям или организациям розничной торговли.

Предусмотрено строительство многофункциональных логистических комплексов (они включают торговую, административно-деловую, выставочные центры и т.д.).

Следует отметить, что логистические центры предназначены для обработки, прежде всего мелкопартиционных грузов. Практика показывает, что к терминальной обработке тяготеют около 15% общего объема транспортируемых по железной дороге грузов и около 30% грузов, которые перевозятся автомобильным транспортом.

Специалисты понимают, что для привлечения транзита необходимо выстраивать логистическую цепочку, предусматривающую наличие терминалов с возможностью обслуживать комбинированные перевоз-

ки, осуществлять консолидацию партий грузов. Сам по себе логистический центр включает не только склад как таковой, но и целый инфраструктурный комплекс, позволяющий оказывать как транспортно-логистические, так и сопутствующие услуги: банковские, услуги связи, таможенные, страховых компаний, сервисного обслуживания автомобилей и т.д.

В Беларуси создавать логистические центры правительство рекомендует с использованием двух основных подходов – с нуля, что означает поиск и покупку на рынке земельного участка и дальнейшее строительство комплекса, и путем модернизации действующей промышленной или складской недвижимости.

В программе говорится, что размещать оптово-логистические центры разумнее в тех же регионах, где будут расположены транспортно-логистические центры, а также в городах, находящихся на пересечении автомобильных магистралей республиканского значения [5].

В последующем многофункциональный торгово-логистический центр за рубежом должен представлять комплекс объектов, обеспечивающих эффективную работу товаропроводящей сети, созданных при содействии Правительства Республики Беларусь.

Правительство также считает необходимым создать в стране Ассоциацию логистических центров, целью которой станет оказание комплексных услуг по логистике, поставке внешнеторговых и транзитных грузов, товаров на внутренний рынок [5].

В республике программой развития логистической системы на период до 2015 года определено около 50 площадок для строительства логистических центров. В настоящее время в стадии строительства находится 41 такой центр. При этом 25 проектов реализуется по программе, а 16 – это дополнительные проекты по инвестиционным договорам.

Наибольшее количество логистических центров (22) строится в Минской области в связи с пересечением здесь двух транспортных коридоров. В Брестской области строится 7 логистических центров, в Витебской – 4, в Гомельской – 2, Гродненской – 4, Могилевской области – 2 [7].

Практика свидетельствует, что внедрение концепции логистики при экспорте сельскохозяйственной продукции и продовольствия позволяет:

- гармонизировать внешнеторговые процессы в отрасли, повысить эффективность деятельности предприятий, организаций, компаний;
- сократить затраты в процессе продвижения продукции потребителям;
- увеличить количество потенциальных и фактических потребителей, удержать и расширить рынок сбыта;
- повысить качество обслуживания потребителей на зарубежных рынках;
- повысить конкурентоспособность, укрепить репутацию и авторитет предприятий, организаций, компаний и отрасли в целом [1, 2, 6].

Эффективное функционирование как логистической системы, так и в целом системы продвижения продукции предусматривает создание сети информационно-маркетинговых центров (ИМЦ) СНГ (как наиболее возможный вариант в рамках зоны свободной торговли). Для этого целесообразно:

- в каждом государстве-участнике СНГ создать Национальные информационно-маркетинговые центры, интегрировав их в единую информационную инфраструктуру;
- создать Межгосударственный информационно-маркетинговый центр государств-участников СНГ, который должен выполнять следующие функции:
 - учет поставщиков по всему перечню продукции и услуг в соответствии с принятыми в сети ИМЦ СНГ классификаторами;
 - учет организаций, занимающихся производством товаров и услуг, финансовой, торговой, транспортной и посреднической деятельностью, правовым обеспечением коммерческих сделок;
 - анализ информации о состоянии рынков товаров и услуг, маркетинговые и конъюнктурные исследования, консалтинговая деятельность;
 - ведение баз данных нормативных правовых актов государств-участников СНГ, регулирующих финансовую и хозяйственную деятельность, в том числе по закупкам для государственных нужд;
 - обеспечение участников ИМЦ СНГ всей имеющейся информацией;
 - обеспечение безопасности ведения электронного бизнеса, в том числе информационной безопасности и др. [3].

Развитие логистических центров в Беларуси – важное направление в экономике, которое позволит увеличить транзит грузов по территории страны, создать новые рабочие места, увеличить поступления валютной выручки.

Список цитированных источников

1. Ахраменко, Н. Правовое регулирование вопросов создания белорусскими предприятиями товаропроводящей сети и оценка ее деятельности / Н. Ахраменко // Товаропроводящая сеть рб. – 2007. – № 1. – С. 28–30.
2. Глубокий, С. О методах оптимизации размеров товаропроводящей сети / С. Глубокий // Товаропроводящая сеть Республики Беларусь. – 2008. – № 4. – С. 29–40.
3. Гусаков, В.Г. Совершенствование системы сбыта в агропродовольственной сфере. Теория, методология, практика / В.Г. Гусаков [и др.]. – Минск: Ин-т системных исследований в АПК НАН Беларуси, 2010. – 252 с.
4. Еловой, И.А. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь: уч.-метод. пособие / И.А. Еловой, А.А. Евсюк, В.В. Ясинский. – Гомель: БелГУТ, 2007. – 155 с.
5. Маненок, Т. Стратегический ресурс должен работать на экономику / Т. Маненок // Журнал «Директор» [Электронный ресурс]. – 2008. – Режим доступа: <http://www.m2.by/forum/viewtopic.php?p=8268>. – Дата доступа: 23.01.2012.
6. Никитенко, П. Формирование и развитие ТПС: научный подход / П. Никитенко // Товаропроводящая сеть Республики Беларусь. – 2007. – № 3. – С. 30–34.
7. Около 380 млрд. инвестиций привлечено на строительство логистических центров в Беларуси [Электронный ресурс] / БелТА. – 2011. – Режим доступа: <http://www.nest.by/news/2011-10-04/okolo-br380-mlrd-investitsii-privlecheno-na-stroitelstvo-logisticheskikh-tsentrov-v->. – Дата доступа: 23.01.2012.
8. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. [Электрон. ресурс] / Национальный Интернет-портал РБ. – Минск, 2008. – Режим доступа: http://www.pravo.by/webnpa/text.asp?RN=C20801249#%D0%97%D0%B0%D0%B3_%D0%A3%D1%82%D0%B2_1. – Дата доступа: 03.02.2012.

Житкевич Г.Я., к.э.н, доцент

УО «Барановичский государственный университет»

г. Барановичи, Республика Беларусь

e-mail: barsu@brest.by

ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА ЕврАзЭС И МЕСТО РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В ЕЕ РАЗВИТИИ В РАМКАХ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА

Принятая в ЕврАзЭС концепция развития транспортного пространства предусматривает создание транспортно-логистических цепочек и логистических терминалов на территории от Алматы до Бреста. Следует отметить, что стратегия создания и развития системы логистических центров сообщества основана на положениях соглашения между странами ЕврАзЭС о формировании Транспортного союза и концепции формирования Единого транспортного пространства ЕврАзЭС. Она рассчитана на период до 2020 года и призвана объединить усилия государств–участников для совместной реализации задач в сфере транспортной деятельности с учетом положений концепции товаропроводящей системы сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия.

Необходимость создания и развития логистической системы ЕврАзЭС обусловлена несколькими факторами. Во-первых, это нарастающие транспортные потоки при товарообмене между странами сообщества и увеличивающиеся объемы транзитных перевозок через из территорию – как автомобильных, так и железнодорожных, что образует высокий спрос на услуги логистических центров. Во-вторых, отмечается активная политика транснациональных корпораций по вхождению на рынок складских, логистических, транспортных и сопутствующих им услуг на основных направлениях товарных потоков на территории ЕврАзЭС.

Транспортно-логистические центры способствуют эффективному функционированию международных транспортных коридоров, поэтому являются необходимой составляющей развития Таможенного союза и Единого экономического пространства. Уже сегодня спрос на услуги логистических центров Беларуси растет как со стороны отечественных, так и иностранных предприятий. Об этом свидетельствуют показатели развития этого вида услуг. Так, например, за последние 5 лет экспорт транспортно-логистических услуг в Беларуси вырос до 3 млрд. долларов.

Качественному обслуживанию товаропотоков, включая транзитные, призвана служить создаваемая в Беларуси сеть транспортно-логистических центров.

Беларусь планирует в текущей пятилетке увеличить доходы от транзита более чем в 1,5 раза. Согласно программе социально-экономического развития страны до 2015 г. предстоит в течение пяти лет нарастить экспорт товаров и услуг более чем в два раза, туристических услуг – в три раза. Для достижения таких результатов и принимаются меры по упрощению и сокращению числа административных процедур, снижению затрат, связанных с таможенным декларированием товаров. Все это в целом повышает привлекательность республики для инвесторов, открывает для них новые возможности работы на белорусском рынке.