

ОПТИМИЗАЦИЯ РАЗМЕШЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

А. С. Боярин

В условиях жёсткой конкуренции компании используют все возможные резервы для завоевания покупателя. Логистика – одна из немногих сфер, которая позволяет сократить расходы без существенных дополнительных затрат, а лишь с помощью оптимизации уже действующей системы. Мировой рынок логистики ежегодно растет в абсолютных значениях на 4-5% в год. В результате развития логистики на национальном уровне с учетом текущего состояния данной отрасли и внедрения современных технологий возможный эффект может составить от 5 до 10% от ВВП страны [1].

Россия и Европейский союз всегда были стратегическими партнёрами в экономической сфере. Европейский союз заинтересован в российском сырье и энергоносителях, необходимых для развития и процветания стран содружества. В то же время Россия, которая взяла курс на модернизацию, крайне заинтересована в передовых европейских технологиях и оборудовании. В связи с этим, можно спрогнозировать увеличение товарных потоков между этими странами.

На данный момент для Республики Беларусь появился уникальный шанс стать транспортно-логистическим посредником, обслуживающий грузопотоки между Евросоюзом и Россией, Евросоюзом и Азией (через Россию).

Республика Беларусь имеет выгодное географическое положение. Через её территорию проходят пути, соединяющие Европу с Россией и с другими азиатскими странами. Беларусь пересекают два трансъевропейских транспортных коридора, связывающие Украину и Молдову со странами Балтики и северо-западом России (Киев – Минск – Вильнюс – Каунас – Клайпеда/Калининград), а также государства Восточной и Западной Европы с Россией (Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород).

С 1 января 2010 года Республика Беларусь вошла в единое таможенное пространство с Россией и Казахстаном. На территории этих государств теперь применяются единые меры таможенного регулирования. Потенциальные партнёры Республики Беларусь получают доступ не только на белорусский рынок, но и на огромные рынки России и Казахстана (общий рынок сбыта получается в размере 170 000 000 человек). В рамках таможенного союза были приняты следующие решения:

- освобождение от ввозных пошлин на технологическое оборудование, комплектующих к нему, сырья, материалов, ввозимых для реализации инвестиционных проектов;

- перенос контроля с белорусско-российской границы (а в недалёком будущем также и с российско-казахстанской границы) на внешнюю границу таможенного союза, что сократит время и количество таможенных операций и уменьшит расходы на пути товаров из Европейского сообщества в страны Азии через территории Беларуси [2].

Европейские государства имеют весьма жёсткие стандарты по габаритам и экологическим характеристикам транспорта. Следовательно, для увеличения грузопотока между Европой и Россией пришлось бы существенно увеличить парк автомобилей стандарта «Евро-5», что сопряжено с большими финансовыми затратами. В то время как на территории СНГ на данный момент разрешается использование автотранспорта с экологическим стандартом «Евро-1». Поэтому, с учётом вхождения Республики Беларусь в состав таможенного союза, целесообразно создание логистических центров класса «А» и «В». Это позволит реализовать следующую схему перевозок: автомобили, соответствующие стандарту «Евро-5» доставляют груз из Европы к логистическому складу на территории Беларуси (далее груз транспортируется дешёвыми тягачами со стандартом «Евро-1» и «Евро-2» по территории таможенного союза). На логистическом центре тягач со стандартом «Евро-5» берёт груз для европейских потребителей и совершает обратный рейс. За счёт реализации данной схемы в несколько раз увеличится оборачиваемость автотранспорта стандарта «Евро-5», что позволит интенсифицировать объёмы грузопотоков, доставляемых в обе стороны. Для европейских перевозчиков данная схема позволит не знакомится с «экзотикой» российской глубинки.

Увеличение грузопотоков даст толчок для инвестирования в создание инфраструктуры по обслуживанию вышеуказанной логистической системы: создание ремонтной базы, придорожного сервиса, развитие банковских услуг и т.д.

В качестве положительных аспектов рассмотрения Республики Беларусь как стратегического партнёра следует учитывать политическую и экономическую стабильность, отсутствие конфликтов межнационального и религиозного характера, низкий уровень преступности, а также наличие свободных экономических зон.

Во всех областных центрах и в столице Беларуси действуют свободные экономические зоны со специальными налоговыми, таможенными и другими льготами для инвесторов. Резиденты свободной экономической зоны освобождаются от налога на прибыль, на недвижимость и на приобретение автомобильных транспортных средств, независимо от цели их приобрете-

ния. При ввозе иностранных и отечественных товаров на территорию свободных экономических зон и при вывозе продукции собственного производства с территории свободных экономических зон таможенные пошлины не взимаются и меры экономической политики не применяются.

Однако, несмотря на высокий потенциал Республики Беларусь как транспортно-логистического посредника, на данный момент используется лишь малая часть её потенциала. Только за 2009 год белорусское государство недополучило на одних только транспортных перевозках около полумиллиарда долларов.

В силу сложившихся обстоятельств исторического, политического, экономического характера отрасль логистики в Республики Беларусь имеет определенное технологическое отставание. Это происходит из-за особенности развития национальных логистических систем, обусловленных целым рядом причин:

- необходимы прочные, установившиеся контакты между производителями, поставщиками и потребителями, которые должны быть объединены в одну систему;
- создание и поддержание логистических систем требует привлечения дополнительных инвестиций;
- постоянное совершенствование технологий предполагает интенсивную подготовку квалифицированных кадров, переподготовку и повышение квалификации в этой области.

Чтобы стать полноценным и равноправным партнёром требуется реформирование всей системы товародвижения, создание современной транспортно-логистической инфраструктуры и строительство логистических центров европейского уровня, а также модернизация и переоборудование существующих в современные логистические центры. Упрощение налоговой системы и процедуры таможенной очистки также способны оказать большое влияние на интенсификацию товарных потоков [2].

Опыт развитых стран наилучшим образом отображает положительный эффект применения логистики. Развитие логистических систем в западных странах доказывает, что логистика становится одним из важнейших стратегических инструментов в конкурентной борьбе не только для отдельных организаций, но и страны в целом.

Согласно данным, представленным Компанией MorganStanley, в последнее десятилетие мировой рынок логистики растет в абсолютных значениях на 4-5% в год, при этом, например, в США доля логистических услуг в структуре ВВП снизилась с более чем 16% в 1980 году до менее чем 9% в 2003 году. Аналогичные тенденции наблюдались и в экономике европейских стран. Затраты на логистику в структуре совокупной стоимости товаров снизились с 12,1% в 1987 году до 6,1% в 2003

году. Во многом данные изменения вызваны качественным развитием логистической инфраструктуры, совершенствованием технологий переработки грузов, развитием транснациональных логистических перевозчиков, внедрением механизмов комплексного обслуживания производителей, направленных на снижение издержек в цепочках поставок.

Опыт соседних государств подтверждает эффективность размещения транспортно-логистических центров на территории СЭЗ. В сфере логистических услуг Литва занимает третье место в Европе, конкурируя с Голландией, Германией, Польшей и др. В Литве транспорт и логистика суммарно обеспечили около 10% ВПП в прошлом году[3]. Данных показателей страна сумела достичь не только благодаря законодательным и налоговым реформам, но и рациональному подходу к созданию всей логистической системы.

Литература

1. Интернет-адрес: http://www.e-orod.ru/documents/programs/maglogo/Koncep_proj.htm.
2. Постановление Совета министров Республики Беларусь 29 августа 2008 г. №1249.
3. Интернет-адрес: <http://www.br.minsk.by/index.php?article=30828>.