

ларуси функционируют 57 головных предприятий по переработке молока, в структуру которых входят филиалы по переработке молока.

Одной из наиболее важных проблем в агропромышленном комплексе Республики Беларусь являются взаимоотношения молокоперерабатывающих предприятий и сельхозпроизводителей. Решение данной проблемы может быть осуществлено благодаря снятию ограничений на сырьевые зоны по географическому делению. Только при этом условии эффективно работающие предприятия, выпускающие конкурентоспособную продукцию, с целью привлечения дополнительного сырья станут предлагать более выгодные для сельхозпроизводителей цены, что приведет к стремлению обеих сторон к расширению взаимовыгодного сотрудничества.

И.В. Савицкая

НИЭИ Министерства экономики Республики Беларусь (Минск)

МИРОВОЙ ОПЫТ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ СОЗДАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

Для Республики Беларусь развитие транспортной сферы является одним из ключевых факторов экономического роста. Логистические центры способствуют данному процессу самым непосредственным образом. Размещаясь в транспортных коридорах, они обеспечивают рост интермодальности транспортных перевозок, увеличивая объем железнодорожных перевозок и, соответственно, снижая интенсивность транспортных потоков, разрушение дорог и дорожной инфраструктуры, выбросы вредных веществ в атмосферу [1].

Только на основе создания логистических центров возможно развитие международных транспортных коридоров на территории республики, целью которого является обеспечение условий для повышения надежности и эффективности внешнеторговых перевозок, привлечения дополнительных транзитных грузопотоков на транспортные коммуникации страны, привлечения отечественных и иностранных инвестиций для развития транспортной инфраструктуры, создания условий для ускорения развития отдельных регионов страны, расположенных в зоне тяготения к трассам международных транспортных коридоров, интеграции белорусского транспорта в европейскую и мировую транспортные системы [2].

Положительный опыт создания логистических систем за рубежом представляет значительный интерес. В странах Европейского союза логистические центры — важный элемент экономического развития территорий, они тесно взаимодействуют с государственными органами на национальном и муниципальном уровнях.

Правительства в Европе на национальном и особенно местном уровнях успешно содействовали развитию логистических центров, придав

непрерывный характер этой деятельности. Создание сети логистических центров является, как правило, составной частью государственной (федеральной и региональной) транспортной политики.

Только государство может на должном уровне выполнять функции инициатора и координатора развития логистических систем, отчасти поддерживая этот процесс и экономически. Органы государственного управления зачастую сосредоточиваются на решении тех проблем, которые под силу только им, в отличие от частных инвесторов [1]. Участие государства при создании логистических центров чаще всего отмечается в таких областях, как: разработка генеральной программы развития логистики; разработка нормативно-правового и методического обеспечения; поддержка при контактах с заинтересованными ведомствами и органами местного самоуправления; согласование интересов и координирование практических действий ведомств и предприятий; предоставление льгот участникам программы; решение вопросов землеотвода; регламентирование деятельности логистических центров; модернизация объектов транспортной инфраструктуры на путях сообщения с логистическими центрами; поддержание конкуренции в данном секторе.

Реализация функций государства осуществляется в большинстве стран отраслевыми ведомствами: в Италии — Министерством транспорта и инфраструктуры; во Франции — Министерством экологии, энергетики, долгосрочного развития и обустройства территории; в Австрии — Федеральным министерством транспорта, инноваций и технологий, Палатой экономики; Великобритании — Департаментом транспорта; Венгерской Республике — Министерством транспорта, телекоммуникаций и энергетики; Латвии — Парламентом, Министерством сообщений; Польше — Советом Министров, Министерством инфраструктуры; Словакии — Министерством транспорта, почты и телекоммуникаций; Чехии — Министерством транспорта, Министерством промышленности и торговли.

Успешный международный опыт создания и эксплуатации логистических центров указывает на широкое распространение модели государственно-частного партнерства. На глобальном уровне такая форма организации хозяйственной деятельности используется примерно в 90 из 100 крупнейших логистических центрах [1]. Использование модели государственно-частного партнерства при создании логистических центров распространено в Италии, Германии, Франции, Польше.

В числе базовых признаков государственно-частных партнерств можно назвать следующие: сторонами являются государство и частный бизнес; взаимодействие сторон закрепляется на официальной, юридической основе; взаимодействие сторон имеет равноправный характер; в процессе реализации проектов консолидируются ресурсы и вклады сторон, финансовые риски и затраты, а также достигнутые результаты распределяются между сторонами в заранее определенных пропорциях [1].

Модель государственно-частного партнерства определяет условия инвестирования и источники инвестиционных средств для создания ло-

гистических центров, к которым, как правило, относятся частные инвесторы, транспортные компании, бюджетные средства и целевые фонды местных администраций, дотации национальных бюджетов, дотации и программы Европейского союза, кредиты [3].

Учитывая, что создание логистических центров в рамках единой макрологистической системы Республики Беларусь может стать одним из важнейших направлений социально-экономического развития страны и ее регионов, необходимо с учетом мирового опыта выработать эффективные модели и механизмы регулирования государственными и местными органами управления процессов создания логистических центров для максимального использования их потенциальной роли во внешнеэкономической деятельности, решении энергетических и экологических проблем, региональном развитии.

Литература

1. *Fechner, I. Centra Logistyczne. Cel — Realizacja — Przyszlosc / I. Fechner. — Poznan: Instytut logistyki i Magazynowanja, 2004. — 230 с.*

Прокофьева, Т.А. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект / Т.А. Прокофьева, О.М. Лопаткин; под общ. ред. Т.А. Прокофьевой. — М.: РКонсульт, 2003. — 400 с.

Титюхин, Н.Ф. Государственно-частное партнерство в развитии логистического рынка России: нереальная реальность / Н.Ф. Титюхин // Логинфо. — 2006. — № 12. — С. 4—11.

А.С. Смоляга

Белорусский государственный экономический университет (Минск)

МОДЕЛЬ ЛОГИСТИЧЕСКОГО СЕРВИСА В СИСТЕМЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ

В связи с высоким уровнем конкуренции на рынке строительных материалов, вызванным докризисным появлением большого количества новых игроков и послекризисным снижением темпов роста строительной отрасли, система логистического сервиса (СЛС) должна быть сформирована на всех уровнях каналов распределения, по которым происходит движение строительных материалов.

Основными предпосылками развития логистического сервиса (ЛС) в системе распределения строительных материалов являются: снижение конкурентоспособности отдельных видов продукции и предприятий; сезонность спроса; затоваривание складов; наличие невостребованных товарных позиций и целых ассортиментных групп; потеря стратегически важных заказчиков; снижение влияния на отдельные сегменты рынка; дисбаланс в географии производства и потребления широкого перечня строительной продукции; увеличение импорта строительных материалов; простой в строительстве, связанные с низким уровнем организации логистического сервиса; недостаточный уровень обеспече-