

## **ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

Обостряющаяся конкуренция на рынке международных транспортных услуг требует новых подходов к развитию транспортных отношений, созданию новых технологий, повышению качества предоставляемых услуг. При этом под качеством на сегодняшний день понимается не только доставка товара «точно-в-срок» до места назначения. Транспортные компании вынуждены предоставлять комплексные (сопутствующие) услуги, обеспечивающие потребителям снижение затрат и стоимости доставки. Рост международных перевозок в мире также вызывает необходимость в разработке эффективных схем доставки грузов. Вместе с тем, темп роста сопутствующих услуг намного превышает темп роста транспортных услуг. Оказание сопутствующих услуг в полной мере способны обеспечить региональные транспортно-логистические центры, получившие распространение за рубежом и формирующиеся в странах СНГ.

Эволюция логистических систем за рубежом доказывает, что они становятся одним из стратегических инструментов в конкурентной борьбе не только для отдельных организаций, но и для страны в целом [2].

Для Республики Беларусь, находящейся на перекрестке международных транспортных путей, все более актуальной становится проблема соответствия общим мировым тенденциям и усиления своих позиций на рынке транспортно-логистических услуг как важнейшем секторе логистики.

Согласно данным государственной статистической отчетности, по состоянию на 1 января 2013 г. в Республике Беларусь официально действуют 644 транспортно-экспедиционных и логистических предприятия, в том числе 11 логистических центров и 280 индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги в области транспортной экспедиции и логистики [3].

Общий объем транспортно-экспедиционных и транспортно-логистических услуг в Республике Беларусь за 2012 г. составил 1 595 млн. долларов США, в том числе 575 млн. долларов США по договорам с резидентами Республики Беларусь и 1 020 млн. долларов США –

с нерезидентами. На долю железнодорожного транспорта приходится – 844 млн. долларов США, автомобильного – 658, водного – 77, воздушного – 16 млн. долларов США [4].

Анализ платежного баланса страны показал, что доля экспорта прочих (вспомогательных) услуг для железнодорожного и автомобильного транспорта в ВВП страны составляет за январь-ноябрь 2013 8,1% [3].

Учитывая выгодное географическое положение Республики Беларусь, находящейся между Европейским Союзом и Россией: территорию республики пересекают два трансевропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации под номером II (Запад-Восток) и под номером IX (Север-Юг), большую роль в статье доходов, составляют доходы от транзитных перевозок. Так, наибольший удельный вес составляет доходы от автомобильных перевозок – 47%, железнодорожных – 22%, трубопроводных – 29%

В соответствии с Программой развития логистической системы на период до 2015 года на территории Республики Беларусь формируется сеть крупных логистических центров, которые, в свою очередь, позволят уже существующим национальным логистическим операторам расширить рынки сбыта и спектр предоставляемых услуг [5]. Формирование таких центров соответствует требованиям и тенденциям развития мирового рынка, о чем свидетельствует опыт стран Западной Европы. Так, в Голландии их деятельность приносит 40 % дохода транспортного комплекса, во Франции – 31, в Германии – 25 %. В странах Центральной и Восточной Европы эта доля в среднем составляет 30 % [1].

Согласно Программе, правительство Республики Беларусь видит создание ТЛЦ: во всех областных центрах, где наблюдается спрос на транспортно-логистические услуги, и расположение в местах прохождения международных транспортных коридорах; в Свободных экономических зонах: «Минск», «Брест», «Витебск», «Гомель-Ратон», «Гродноинвест», «Могилев»; в городах, где наблюдается наибольший грузопоток экспортно-импортных грузов: Барановичи, Бобруйск, Борисов, Жлобин, Мозырь, Орша, Пинск [5].

Вместе с тем, восприятие логистических центров разнится на сегодняшний момент у министерств и ведомств. Каждая организация планирует обеспечить в логистическом центре в большей степени те услуги, которые предоставляет сама. В частности, железнодорожники видят ее в привязке железнодорожного транспорта, РУП «Белтаможсервис» в реализации таможенных услуг, на рынке которых они являются монополистами. Экспедиторские компании в реализации экспедиторских услуг. Вместе с тем, приоритет нельзя отдавать любому из этих видов. Региональный транспортно-логистический центр может суще-

ствовать только в системе и убрать какое-либо звено - это то же самое, что разрушить всю систему. Не каждое предприятие может предоставлять весь комплекс сопутствующих услуг. Это трудный процесс, не всегда окупаемый. Кроме этого, логистическая система должна обязательно интегрироваться в международную [2].

Таким образом, учитывая специфику экономики Республики Беларусь, при строительстве региональных транспортно-логистических центров необходимо учитывать: размещение логистических центров вблизи автомагистралей, ж/д станций и аэропортов, с целью использования различных видов транспорта для доставки одной партии груза; внутренняя кооперация и сотрудничество с транспортно-логистическими центрами, расположенными в других регионах или на границе с другими странами; расположение за чертой города; наличие вблизи магистралей, автострад и трансъевропейских коридоров, а так же развитой инфраструктуры; сосредоточение логистических центров вблизи крупных городов и городов, где наблюдаются высокие показатели экспортно-импортной деятельности.

Помимо этого транспортно-логистические центры должны обладать следующими чертами:

- открытость / доступность – должны быть открыты для всех государственных и частных компаний;
- организация управления – наличие в качестве управляющего органа одного независимого юридического лица, действующего от имени логистического центра и защищающего общие интересы компаний, расположенных в логистическом центре;
- создание системы доставки "от двери до двери", создание новых возможностей для работы коммерческих компаний в городах региона без необходимости держать собственные складские мощности;
- наличие большого количества конкурирующих между собой транспортных, логистических и экспедиторских компаний;
- остремление к национальному и международному взаимодействию и тем самым к оптимизации грузовых потоков и товарораспределения;
- средний размер площади, занимаемой логистическим центром, должен составлять 100-150 га.
- учет качества и комплексности логистических услуг;
- наличие независимых компаний и филиалов, способных оказывать данные услуги: таможня, перевозчики; экспедиторские компании; логистические; железнодорожные операторы, страховые и банковские учреждения; компании, предоставляющие в аренду, ремонтные мас-

терские; автозаправочные станции, автомойки, почтовые службы, гостиницы; структуры общественного питания.

Таким образом, только согласованная работа всех звеньев транспортно-логистической системы Республики Беларусь, учитывающая конкуренцию между существующими компаниями, обладающая необходимой инфраструктурой, способна обеспечить интеграцию республики в международный рынок транспортных услуг и обеспечить развитие транзитного потенциала страны.

Литература:

1. Артюшеня, Д. Роль логистики в повышении конкурентоспособности предприятий / Д. Артюшеня [Электронный ресурс] // Автоперевозчик: международный журнал профессионалов. – 2012. – № 5. – Режим доступа: <http://perevozchik.com/ru/filling/y-2012.n-5.oid-502.htm>. – Дата доступа: 12.03.2014.

2. Булавко, В. Г. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь / В. Г. Булавко, П. Г. Никитенко. — Минск: Беларус. навука, 2009. – 356 с.

3. Внешняя торговля Республики Беларусь: стат. сб. / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь. – Минск, 2013. – 386 с.

4. Итоги внешней торговли [Электронный ресурс] // Министерство иностранных дел Республики Беларусь. – Режим доступа: [http://mfa.gov.by/export/foreign\\_policy/b80780da83109d2a.html](http://mfa.gov.by/export/foreign_policy/b80780da83109d2a.html). – Дата доступа: 12.03.2014.

5. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года [Электронный ресурс] // Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. – Режим доступа: [http://www.mintrans.by/rus/translogistic\\_306](http://www.mintrans.by/rus/translogistic_306). – Дата доступа: 12.03.2014.

*Э.И. Никитина*

*ГНУ «Институт Экономики» НАН Беларуси  
(Республика Беларусь, Минск)*

## **МАРКЕТИНГОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАРАЩИВАНИЯ ЭКСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

Основной целью использования маркетинговых инструментов наращивания экспортных поставок является планомерное и системное изучение состояния и тенденций изменения конъюнктуры рынка и потребительских предпочтений, для своевременного принятия рацио-