

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СЕТИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

В опубликованном Всемирным банком рейтинге 155 стран по качеству логистической системы для торговли Беларусь заняла 91-е место. Основными проблемными зонами логистики Республики Беларусь с точки зрения будущего развития транспортно-логистических центров являются: ограниченные пропускные способности автомобильных дорог, невысокое качество дорог, отсутствие центров интермодальных перевозок и узлов логистики, ограниченный уровень развития инфраструктуры и объектов сервиса в пунктах пропуска через государственную границу.

Основной тенденцией развития рынка транспортных услуг сегодня является расширение перечня услуг, появление необходимости создания определенных структур, позволяющих обеспечить качественное комплексное обслуживание процесса доставки товаров от производителя или продавца конечному получателю — «логистическим центрам», призванным стать главным звеном коридорной системы грузопотоков в Республике Беларусь.

Комплекс транспортно-логистических услуг, оказываемых белорусскими экспедиторами по доставке грузов при международном сообщении, недостаточно широк и ограничивается, кроме непосредственно перевозки, услугами по сопровождению груза в пути, организации перевозочного процесса, оформлению таможенных, товарно-транспортных и других перевозочных документов, а также посредническими услугами по поиску груза для перевозчиков или, наоборот, перевозчиков для грузовладельцев.

Благодаря своему выгодному географическому положению Беларусь может замкнуть на себе большую часть евроазиатских международных грузопотоков, что является первым фактором развития здесь рынка комплексных транспортно-логистических услуг. Наиболее важными являются грузопотоки Россия — Европа и Европа — Россия. Вторым фактором для Беларуси, обеспечивающим спрос на комплексные транспортно-логистические услуги на ее территории, является наличие различий в структуре грузоперевозок России и Европейского Союза. В странах ЕС грузы перевозятся преимущественно автомобильным транспортом. В России грузоперевозки осуществляются преимущественно железнодорожным транспортом и гораздо шире используется трубопроводный транспорт. Третий фактор, определяющий потребность в особых транспортно-логистических услугах на границе Беларуси и ЕС, заключается в различии ширины колеи железной дороги. Четвертый фактор — это включение России в международные цепи поставок с участи-

ем стран Азии, что может существенно увеличить объемы транзита через территорию Республики Беларусь в Европу.

Создание Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана (ТС) и Единого экономического пространства (ЕЭП) придает особое значение пограничным переходам между Беларусью и Польшей. Основное преимущество для приграничных логистических центров — привлечение дополнительных грузопотоков и увеличение объемов переработки грузов за счет:

- создания единого рынка, предполагающего полностью свободное движение грузов (товаров), капитала, рабочей силы и услуг;
- унификации тарифных условий стран-участниц;
- выноса пограничного контроля и выполнения таможенных, ветеринарных, фитосанитарных и других процедур при осуществлении железнодорожных и автомобильных перевозок на внешние границы ТС и ЕЭП;
- создания благоприятных равных условий для инвестиций;
- проведения единой конкурентной политики;
- улучшения условий работы бизнес-сообществ на рынке стран-участниц, появления международных правовых гарантий;
- разработки правовой базы ТС и ЕЭП на основе норм и правил ВТО и опыта интеграции Европейского союза, что в перспективе делает совместимым Единое экономическое пространство с Общим европейским экономическим пространством (ОЕЭП).

*П.И. Лещенко, аспирантка
БНТУ (Минск)*

ОБОСНОВАНИЕ НЕОБХОДИМОСТИ ЛОГИСТИЗАЦИИ СТРОИТЕЛЬНОЙ СФЕРЫ

В последнее время строительная отрасль республики переживает не лучшие времена. Условия хозяйствования организаций строительной сферы, созданные в кризисный и посткризисный периоды, еще не удалось преодолеть и кардинально поменять. Кроме того, ситуацию усугубляет определенная дезинтеграция хозяйственных связей между всеми участниками строительного комплекса, ухудшились условия для производственно-технологической комплектации строящихся объектов. В этих условиях объективно возрастает значение логистической координации материальных, информационных и финансовых потоков, обеспечение согласованного во времени и пространстве процессов закупок строительного сырья и материалов, производства строительных материалов, подготовки строительного производства, транспортировки, поставок и производственно-технологической комплектации на строящиеся объекты.