ISSN 2072-8441
ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ
http://elibrary.miu.by/journals!/item.eiup.html

Курочкин, Д.В. Развитие логистических центров в Республике Беларусь / Д.В. Курочкин // Экономика и управление. — 2013. — № 2 (34). — С. 109—114.

Развитие логистических центров в Республике Беларусь

Д.В. Курочкин[a]

Ключевые слова
логистика, логистический затраты, грузопоток, логистические издержки, логистическая инфраструктура, логистические центры, логистические провайдеры

Аннотация
Приводятся данные о структуре логистических затрат в ВВП. Обосновывается роль логистических центров в снижении логистических издержек в конечной цене товара. Рассматриваются требования к техническому оснащению объектов логистической инфраструктуры в Республике Беларусь в соответствии с государственными стандартами, анализируются проблемы уже существующих и создаваемых в стране логистических центров.

Статья поступила в редакцию
30 января 2013 г.

Веб
http://elibrary.miu.by/journals!/item.eiup/issue.34/article.21.html

Development of logistics centers in the republic of Belarus

D.V. Kurochkin[a]

Keywords
logistics, logistics costs, freight traffic, logistics expenses, logistics infrastructure, logistics centers, logistics providers

Abstract
Data on the structure of logistics costs to GDP are cited. The role of logistics centers in reducing logistics expenses influencing consumers' price is substantiated. Technical equipment requirements for logistics infrastructure facilities in the Republic of Belarus in accordance with state standards are considered. Problems of existing and emerging logistics centers in the country are analyzed.

Received
January 30, 2013

Web
http://elibrary.miu.by/journals!/item.eiup/issue.34/article.21.html

Согласно экспертным оценкам, прямые затраты на логистику и логистические услуги во многих европейских странах составляют порядка 8—14 % от ВВП (Франция — 10 %, Германия — 7,8 %, ЕС в целом — 13,3 %) с тенденцией к повышению [1, с. 11]. Что касается Республики Беларусь, то, по оценкам экспертов, логистические издержки здесь колеблются в пределах 20—25 % от объема ВВП [2, с. 102].

Опыт стран Западной Европы показывает существенную роль логистических центров в формировании бюджета и сокращении общих логистических затрат потребителей. Так, в Голландии деятельность транзитных логистических центров приносит 40 % дохода транспортного комплекса, во Франции — 31 %, в Германии — 25 %. В странах Центральной и Восточной Европы эта доля в среднем составляет 30 %. Общий оборот европейского рынка логистических услуг достигает более 600 млрд евро в год. Из них около 30 % логистических функций во всех отраслях экономики ежегодно передается логистическим компаниям, многие из которых пользуются услугами логистических центров [1, с. 11].

По данным Европейской логистической ассоциации использование логистических центров в цепях поставок при осуществлении мультимодальных перевозок позволяет клиентам экономить 12—15 % от стоимости доставки в прямом смешанном сообщении. При этом наиболее часто на аутсорсинг логистическим центрам передавались такие логистические функции, как: складирование — 73,7 %; внешняя транспортировка — 68,4 %; оформление грузов/платежей — 61,4 %; внутренняя транспортировка — 56,1 %; консолидация грузов/дистрибуции — 40,4 %; прямая транспортировка — 38,6 % [3]. Таким образом, переработка экспортно-импортных грузов созданными логистическими центрами позволит снизить логистические издержки в конечной цене товара.

Кроме того, Беларусь — страна транзитная. Она находится на перекрестке основных маршрутов из Западной Европы в Россию и от Черноморского по-

[a] ***Курочкин Дмитрий Владимирович,*** *магистр экономических наук, аспирант кафедры менеджмента Белорусского государственного университета; преподаватель кафедры экономики и управления Могилевского государственного университета им. А.А. Кулешова*
Kurochkin D.V., *Master of Economic sciences, PhD student at Belarusian State University, lecturer in the Department of Economics and Management at Mogilev State University named after A. Kuleshov*

бережья в страны Балтии. Территорию нашей страны пересекают два панъевропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации под номером «II» («Запад-Восток») и под номером «IX» («Север-Юг») с ответвлением «IXB» [4, с. 28] (рис.1).

В соответствии со Стратегией развития транзитного потенциала на 2011–2015 гг. планируется повысить привлекательность транзита грузов через Республику Беларусь путем: строительства и реконструкции республиканских автомобильных дорог, повышения скоростей движения по железной дороге, создания новых объектов придорожного сервиса вдоль основных автомагистралей, открытия новых пунктов пропуска на польском, литовском и латвийском направлениях [5].

Дополнительные перспективы открывает Таможенный союз Беларуси, России и Казахстана, который начал действовать с 1 января 2010 г. При перевозке грузов, следующих транзитом через страны-участницы Таможенного союза, таможенное оформление на белорусско-российской и российско-казахстанской границе не осуществляется. Благодаря этому ускорилось оформление товаров и транспортных средств как на станциях отправления при приеме грузов к перевозке, так и при передаче их через межгосударственные пограничные переходы. Учитывая активизацию процесса развития торгово-экономических отношений между Европой и Азией, а также функционирование Таможенного союза и последующая его трансформация в Евразийский экономический союз, объем транзитных грузов через Беларусь будет увеличиваться ежегодно не менее чем на 20—25 % [6, с.14]. Таким образом, страна имеет потенциальные возможности для стимулирования транзитных грузопотоков через свою территорию. Качественная переработка транзитных потоков созданными логистическими центрами позволит увеличить доходы Республики Беларусь от транзита и повысить транзитную привлекательность ее территории.

Строительство логистических центров осуществляется в соответствии с Программой развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г., которой было определено 50 площадок [7] (рис. 2).

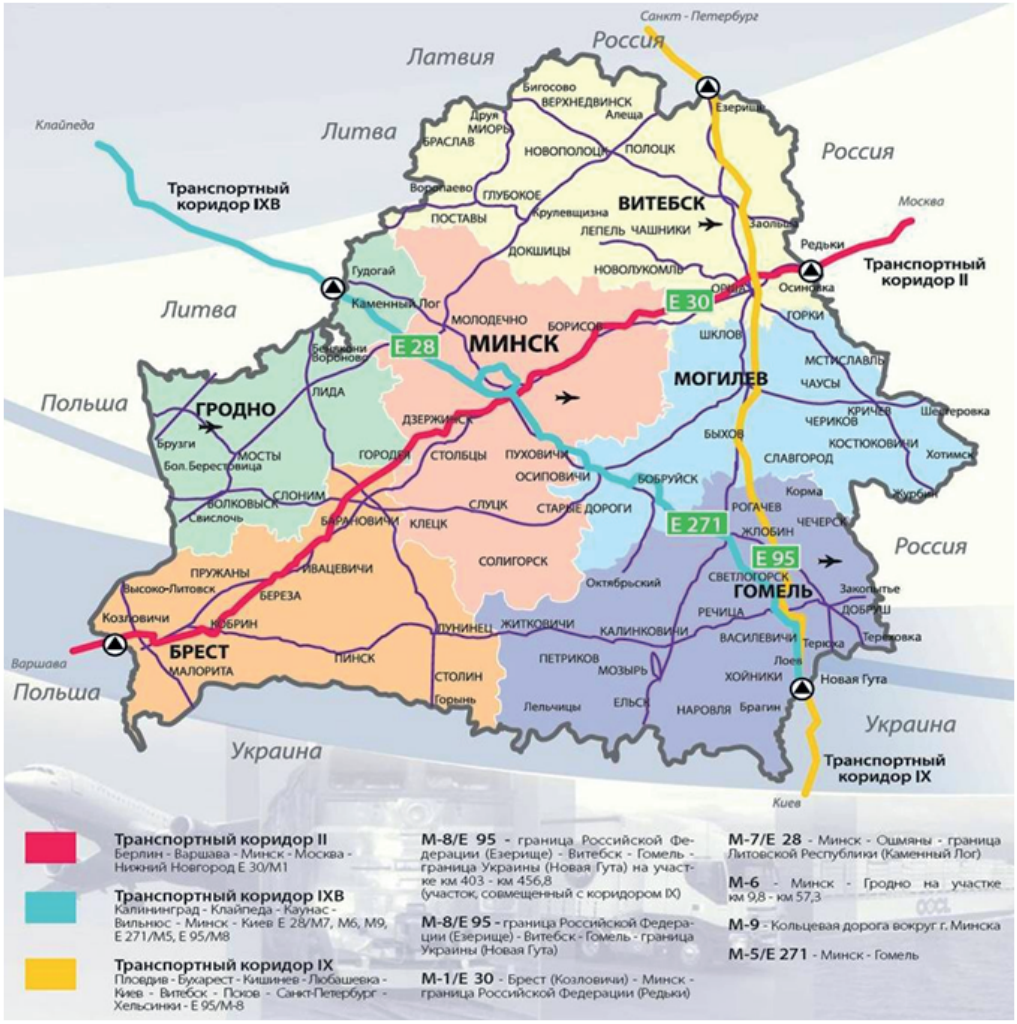

Рисунок 1 — Панъевропейские транспортные коридоры № II и № IX с ответвлением IX B, пересекающие Республику Беларусь

Рисунок 2 — Схема размещения площадок для строительства логистических центров в Республике Беларусь

С учетом изменений и дополнений, внесенных в программу Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 сентября 2011 г. № 1179, количество участков для строительства и размещения логистических центров сокращено до 39 (исключены невостребованные участки). Кроме того, по предложениям субъектов рынка логистических услуг и заинтересованных органов государственного управления, в программу включены новые логистические объекты (строящиеся и модернизируемые) [7].

На сегодняшний день в Республике Беларусь функционирует такие логистические центры, как:

— транспортно-логистический центр «Минск-Белтаможсервис» (РУП «Белтаможсервис») на 17-ом км республиканской автомобильной дороги Р-1 Минск—Дзержинск (Минский район) в непосредственной близости от двух панъевропейских транспортных коридоров;

— логистический центр «Двадцать четыре» (ООО «Двадцать четыре») в дер. Таборы Минского района в 9 км от МКАД по трассе Минск-Гродно;

— транспортно-логистический центр «Брест-Белтаможсервис» (РУП «Белтаможсервис») в г. Бресте в 0,6 км от автодороги М-1/Е30;

— логистический центр ИП «БЛТ-Логистик» в СЭЗ «Минск» в 1,5 км от пересечения автодорог М-1/Е30 и М-4 Минск—Могилев;

— логистический центр «Озерцо-Логистик» (ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-логистик») в 1 км от Минской кольцевой автодороги в юго-западном направлении на трассе «Минск-Озерцо» за автомобильным рынком «Малиновка»;

— транспортно-логистический центр ОАО «Белмагистральавтотранс» в промузле Колядичи;

— транспортно-логистический центр ООО «КрафтТранс» в дер. Б. Тростенец Минского района;

— логистический центр ТЧУП «ШАТЭ-М Плюс» в пос. Привольный Минского района на пересечении автодорог М-1/Е30 и М-4 Минск—Могилев;

— логистический центр СООО «БелВингесЛогистик» в 1 км от пос. Раков Воложинского района Минской области;

— транспортно-логистический центр СООО «Брествнештранс» в г. Бресте;

— торгово-логистический центр РУП «Минск Кристалл», в пос. Колядичи;

— грузовые терминалы в Степянке и Колядичах РТЭУП «Белинтертранс — транспортно-логистический центр» [6, с. 216].

Несмотря на активное участие в строительстве логистических центров иностранных компаний, почти вся соответствующая инфраструктура сосредоточена у государственных провайдеров логистических услуг (РУП «Белтаможсервис», ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-логистик», ОАО «Белмагистральавтотранс», РТЭУП «Белинтертранс — транспортно-логистический центр»).

Наиболее крупный оператор на рынке логистических услуг Беларуси — РУП «Белтаможсервис». Данное предприятие является национальным логистическим оператором и реализует 7 проектов по созданию логистических центров, причем два из них уже реализованы в Бресте и Минске. Крупный логистический центр РТЭУП «Белинтертранс — транспортно-логистиче-

ский центр» предоставляет услуги терминальной обработки грузов на грузовых терминалах станций Белорусской железной дороги. Торгово-логистический центр «Озерцо-логистик», находящийся в ведении Управления делами Президента Республики Беларусь, предоставляет услуги таможенного декларирования. ОАО «Белмагистральавтотранс» оказывает услуги по ответственному хранению грузов, складской логистике, транспортно-экспедиционному обслуживанию. Указанные государственные провайдеры контролируют значительную часть экспортно-импортных и транзитных грузопотоков.

В настоящее время в соответствии с Программой развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. в стадии реализации находится 34 инвестиционных проекта по строительству логистических центров (из них 17 — в Минском регионе), вне программы строится еще 15 логистических центров (из них 7 — в Минском регионе). Ряд крупных торговых организаций сетевого ритейла также приступили к строительству своих логистических центров в столице. Таким образом, наиболее интенсивно обеспечивается строительство логистических центров в Минской области, так как в этом регионе и г. Минске сосредоточено большое количество производителей продукции и ее потребителей, а также пересекаются основные международные транспортные коридоры.

Строительство большей части логистических центров рассчитано на финансирование привлеченными инвесторами. Среди наиболее перспективных проектов по строительству объектов логистической инфраструктуры в Республике Беларусь следует назвать:

— логистический центр «Прилесье» с участием известной иранской инженерно-строительной компании «Кейсон»;

— международный мультимодальный логистический парк в районе Национального аэропорта Минск с участием «КМК-логистик» и бельгийской AOI NV;

— транспортно-логистический центр на базе Оршанского авиаремонтного завода с участием украинской компании «Мотор Сич» и ЗАО «Системы инвестиций и инноваций»;

— транспортно-логистический центр РУП «Белтаможсервис» и чешской компании «Метростав» в дер. Щитомиричи, 3 км. от МКАД по автодороге Р-23 Минск—Микашевичи;

— транспортно-логистический центр в районе аэропорта «Витебск» с участием чешской компании PDW Group s.r.o;

— торгово-логистический центр в районе дер. Новая Вёска Минского района с участием польского капитала [6, с. 217].

Однако большинство проектов, заявленных как логистические центры, представляют собой просто склады. Причем, гигантские заявленные масштабы такого строительства не обоснованы ни потенциальным спросом транзитных перевозчиков, ни потребностями внутреннего рынка. Зачастую они строятся даже без анализа грузопотоков и проработки элементарной концепции самого проекта. Часто уже после введения в действие логистического центра, инвестор начинает думать, как привлечь туда грузопотоки. Нередки случаи неправильного размещения складского оборудования, строительства железнодорожных веток, которые так и не были востребованы. Игнорируются требования государственных стандартов СТБ 2046-2010 «Транспортно-логистический центр» [8], СТБ 2133-2010 «Классификация складской инфраструктуры» [9], которые четко регламентируют требования к объектам логистической инфраструктуры (табл. 1.).

Таблица 1 — Требования к объектам логистической инфраструктуры в соответствии с государственными стандартами (СТБ 2046-2010, СТБ 2133-2010)

Классификационные параметры логистической инфраструктуры и их значения	Наименование объекта логистической инфраструктуры			
	Склад	Складской комплекс	Грузовой терминал	Транспортно-логистический центр
Общая площадь занимаемой территории, га	Менее 10			10 и более
Общая площадь крытых складов, м²	Менее 1000	1000—2999	3000—4999	5000 и более
Общая площадь открытых площадок для хранения грузов, м²	Менее 1000	1000—2999	3000—9999	10 000 и более
Общая площадь контейнерных площадок, м²	Менее 15 000			15 000 и более
Суммарная вместимость складов, т	Менее 10 000			10 000 и более
Уровень механизации погрузочно-разгрузочных работ, %	20	50	80	90 и более
Коэффициент, характеризующий долю проездов	Менее 0,4			0,4 и более
Количество видов транспорта, имеющих подъездные пути к объекту складской инфраструктуры	1		2 и более	
Наличие систем автоматизации складского учета и штрихового кодирования	Допускается отсутствие	В наличии		
Коэффициент комплексности оказываемых услуг	Менее 0,6			0,6 и более

Сегодня логистические центры сами определяют, к какому классу себя относить. Часто складские комплексы класса «C», «D», бывшие грузовые дворы после реконструкции или модернизации называют логистическими центрами, не соблюдая при этом требования к объектам логистической инфраструктуры. Например, возведен объект логистической инфраструктуры, который имеет подъездные пути для одного вида транспорта (например, автомобильного), однако он называется транспортно-логистическим центром, что не соответствует национальным требованиям к объектам логистической инфраструктуры. Транспортно-логистический центр должен иметь подъездные пути не менее двух видов (например, автомобильный и железнодорожный).

Кроме того, строящиеся в Беларуси логистические центры в большинстве случаев не соответствуют своему изначальному предназначению. Чаще всего, застройщики просто сдают в них площади крупным арендатором, а все «логистические услуги» ограничиваются разгрузкой, погрузкой и охраной территории. Это связано, прежде всего, с нежеланием инвестора налаживать качественный логистический сервис, внедрять автоматизированную систему управления складом, набирать штат квалифицированных логистов, недостаток которых ощущается сегодня в Беларуси (первые выпуски логистов состоялись всего в двух вузах), а также желанием «отбить» вложенные деньги как можно быстрее, в данном случае – путем получения арендной платы. Но у такого бизнеса нет будущего, поскольку спрос на простое хранение со стороны крупных дистрибьюторов меньше, чем на логистику, и окупаемость, соответственно, увеличивается в несколько раз.

Интересна позиция представителя Белорусского научно-исследовательского института «Транстехника» В.В. Козлова, высказанная на республиканской конференции «Формирование логистической системы Республики Беларусь: состояние и направления развития», прошедшей в Международном университете «МИТСО» 27 апреля 2012 г. Суть ее в том, что необходимость возведения столь большого количество логистических центров в Минском регионе обосновывается планами столичных властей до 2020 года вынести за черту города более 30 предприятий. Соответственно строительство этих предприятий на новом месте и особенно строительство складской и транспортной инфраструктуры для них, необходимо увязывать с развитием логистических центров [10, с. 8].

Однако данная позиция весьма спорна и, прежде всего, должна подтверждаться экономическими расчетами. Конечно, складские площади предприятиям, вынесенным за черту города, будут нужны. Но смогут ли эти предприятия оплачивать услуги современных логистических центров? Не будут ли расходы на услуги логистических центров превышать расходы на собственное складское хранение? Да и стоит ли инвестору (как правило, иностранному) рассчитывать на переработку потенциального грузопотока, построенных на новом месте предприятий? Чтобы ответить на данный вопрос, было проведено исследование в виде анкетирования потенциальных клиентов. Его результаты показали, что большинство белорусских предприятий (особенно государственных) не готовы передать логистику (и даже отдельные логистические функции) на аутсорсинг логистическим провайдерам. Да и нет необходимости пользоваться услугам логистических центров, если предприятию необходимо простое хранение. Дешевле в долгосрочной перспективы построить свой собственный склад. Кроме того, в силу отсутствия потенциальных инвесторов план переноса за черту столицы более 30 предприятий практически не реализуется.

Сейчас у белорусских логистических центров преобладают четыре основных типа заказчиков – компании из России, Китая, ЕС и Беларуси. При этом отечественных предприятий-экспортеров, которые заинтересованы в услугах логистических центров, не так уж много. Такие предприятия обычно самостоятельно отправляют грузы в любую точку мира и услуги логистических центров им не нужны. Большинство крупных предприятий-импортеров также уже построили собственные складские помещения и пользуются услугами логистических провайдеров не часто. Остается рассчитывать на переработку увеличивающегося транзитного грузопотока из России, Китая и ЕС.

Вопрос качества транспортно-логистических услуг также актуален для Беларуси. В части оказания транспортно-логистических услуг Беларусь сегодня проигрывает своим ближайшим соседям. Логистические центры оказывают отдельные виды логистических услуг, причем их стоимость условно небольшая, но не конкурентная. Логистические центры в Польше, Литве предлагают логистические услуги дешевле, а сервис лучше. Неразвитость рынка 3PL-услуг (3PL-операторы предоставляют комплексный логистический сервис) в Республике Беларусь фактически не позволяет добиться минимизации логистических издержек, передавая логистику на аутсорсинг логистическим операторам, логистические затраты в конечной цене товара остается стабильно высокими.

В заключение следует отметить, что мощный инвестиционный бум строительства логистической инфраструктуры, который сейчас наблюдается в Беларуси, судя по количеству введенных в эксплуатацию логистических центров и еще реализуемых проектов, а также нежеланию застройщиков налаживать комплексный логистический сервис, может повлечь в ближайшем будущем череду банкротств логистических провайдеров, чьи логистические центры построены без предварительного технико-экономического обоснования. Поэтому к строительству логистической инфраструктуры необходимо подходить обоснованно, тщательно проанализировав потенциальные грузопотоки. Строительство логистических центров необходимо ориентировать на переработку транзитного грузопотока, ведь Беларусь — транзитная страна и ее транзитные преимущества очевидны, а также экспортно-импортных грузопотоков.

Сейчас Беларуси требуются качественные логистические центры с полным циклом логистических услуг, что позволит экспортерам и импортерам при передаче логистики на аутсорсинг минимизировать логистические затраты в конечной цене товара, а качественная переработка транзитного грузопотока логистическими центрами — увеличить доходы Республики Беларусь от транзита и повысить транзитную привлекательность ее территории. Также следует ввести сертификацию деятельности логистических центров и создать реестр объектов логистической инфраструктуры, что позволит четко разделить объекты логистической инфраструктуры по категориям (склад, складской комплекс, терминал, логистический центр, транспортно-логистический центр, торгово-логистический центр и т.д.) и приблизить уровень отечественной инфраструктуры к европейским стандартам, исключить несоответствие тех или иных объектов национальным стандартам.

Литература / References

1. Сергеев, В.И. Общие тенденции развития логистических центров за рубежом / В.И. Сергеев // Логистика и управление цепями поставок. — 2012. — № 5 (52). — С. 7—18.

2. Ковалев, М.М. Логистический потенциал Республики Беларусь / М.М. Ковалев, Я.С. Пацкевич, Р.Ю. Предко // Взаимодействие бизнеса,

государства, науки: взгляд с трех сторон на экономическое развитие: в 2 т. / под ред. М.М. Ковалева. — Минск: Изд. Центр БГУ, 2012. — Т. 2. — С. 102—164.

3. Европейская логистическая ассоциация [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://elalog.org/. — Дата доступа: 20.01.2012.

4. Курочкин, Д.В. Транспортно-логистические центры как объекты логистической инфраструктуры в Республике Беларусь / Д.В. Курочкин // Экономика и управление. — 2011. — № 4 (28). — С. 28—33.

5. Об утверждении стратегии развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011—2015 годы: Постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 9 августа 2010 г., № 1181: в ред. Постановления Совета Министров Респ. Беларусь от 11 сентября 2012 г., № 844 // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2013.

6. Курочкин, Д.В. Логистика: курс лекций / Д.В. Курочкин. — 2-е изд. испр. и доп. — Минск: ФУАинформ, 2012. — 272 с.

7. О программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: Постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 29 августа 2008 г., № 1249: в ред. Постановления Совета Министров Респ. Беларусь от 4 октября 2012 г., № 906 // Эталон — Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2013.

8. СТБ 2046-2010. Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию = Транспартна-лагістычны цэнтр. Патрабаванні да тэхнічнага аснашчэння і транспартна-экспедыцыйнага абслугоўвання / [БелНИИТ «Транстехника»]. — Изд. офиц. — Введ. 2011-01-01. — Минск: Госстандарт, 2010. — V, 12 с.

9. СТБ 2133-2010. Классификация складской инфраструктуры = Класіфікацыя складской інфраструктуры / [БелНИИТ «Транстехника»]. — Изд. офиц. — Введ. 2011-07-01. — Минск: Госстандарт, 2010. — X, 20 с.

10. Козлов, В.В. Влияние логистических центров на рост региональной экономики / В.В. Козлов // Формирование логистической системы Республики Беларусь: состояние и направления развития: материалы респ. научн.-практ. конф., г. Минск, 27 апр. 2012 г. / Международный университет «МИТСО»; редкол.: Е.А. Иванов (гл. ред.) и [др.]. — Минск: Междунар. ун-т «МИТСО», 2012. — С. 7—12.