

Д. В. Курочкин, Д. В. Шевченко

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Рассматриваются сложившиеся экономические условия, а также проблемы деятельности логистических центров в Республике Беларусь. Обосновываются пути повышения транзитной привлекательности Республики Беларусь.

The developed economic conditions, and also problems of activity of the logistic centers in the Republic of Belarus are considered. The ways of increase of transit attractiveness of the Republic of Belarus are supported.

В последние годы большинство логистических операций во всем мире осуществляется в логистических центрах. 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 в 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/дистрибуция — 40,4 %; прямая транспортировка — 38,6 % [1, с. 11].

Логистические издержки в Беларуси колеблются в пределах 20–25 % объема ВВП, в Китае составляют 18,1 %, в Бразилии и Индии — 11–13 %, в США — 8,5 %, в Италии — 9,4 %, в Японии и Германии — 8,7 и 8,3 % соответственно. Средний мировой пока-

затель логистических издержек в 2011 г. оценивался Armstrong & Associates Inc. в 11,4 % [2, с. 20].

Теоретически переработка экспортно-импортных грузов, а также транзитного грузопотока, созданных логистическими центрами, позволяет значительно снизить логистические издержки в конечной цене товара. Однако в соответствии с проведенным исследованием в Беларуси передача логистических функций в аутсорсинг логистическим центрам пока не позволяет существенно минимизировать логистические издержки, экономия составляет 2–5 %. Представители сетевого ретейла в Беларуси, использующие собственные дистрибьюторские центры, уже говорят о снижении логистических издержек на 5–10 %.

В Республике Беларусь строительство логистических центров осуществляется в соответствии с Программой развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г., которой было определено 50 площадок для строительства логистических центров [3] (см. рисунок).



Рисунок. 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 не востребуемые участки). Кроме того, по предложениям субъектов рынка логистических услуг и заинтересованных органов государственного управления в программу включены новые логистические объекты (строящиеся и модернизируемые) [4, с. 388].

Сегодня в Республике Беларусь введены в эксплуатацию и функционируют 15 современных логистических центров:

- транспортно-логистический центр «Минск-Белтаможсервис» (РУП «Белтаможсервис»);
- логистический центр «Двадцать четыре» (ООО «Двадцать четыре») в д. Таборы Минского района;
- транспортно-логистический центр «Брест-Белтаможсервис» (РУП «Белтаможсервис») в г. Бресте;
- логистический центр ИП «БЛТ-Логистик» в СЭЗ «Минск»;
- логистический центр «Озерцо-логистик» (ОАО «Торгово-логистический центр „Озерцо-логистик“»);
- транспортно-логистический центр ОАО «Белмагистральавтотранс» в промузле Колядичи;
- транспортно-логистический центр ООО «КрафтТранс» в д. Б. Тростенец Минского района;
- логистический центр ТЧУП «ШАТЭ-М Плюс» в пос. Привольный Минского района;
- логистический центр СООО «БелВингесЛогистик»;
- транспортно-логистический центр СООО «Брествнештранс» в г. Бресте;
- торгово-логистический центр РУП «Минск Кристалл» в пос. Колядичи;
- логистический центр «Прилесье»;
- торгово-логистический центр «Щомыслица»;
- логистический центр «Королев Стан»;
- грузовые терминалы РТЭУП «Белинтертранс — транспортно-логистический центр» в Степанке и Колядичах.

Несмотря на активное участие в строительстве логистических центров иностранных компаний, значительная инфраструктура сосредоточена у государственных провайдеров логистических услуг. Наиболее крупным оператором на рынке логистических услуг Беларуси является РУП «Белтаможсервис», который до 2015 г. намерен увеличить количество собственных транспортно-логистических центров с двух до семи. В Минске и Бресте такие центры уже действуют. Планируется построить два новых транспортно-логистических центра в пунктах пропуска «Каменный Лог» на белорусско-литовской границе и «Козловичи» на белорусско-польской границе. В Могилеве и Гомеле «Белтаможсервис» намерен преобразовать в транспортно-логистические центры уже действующие таможенные склады временного хранения. Не менее крупным является РТЭУП «Белинтертранс — транспортно-логистический центр» Белорусской железной дороги, предоставляющее услуги терминальной обработки грузов на грузовых терминалах станций БЖД. ОАО «Белмагистральавтотранс» оказывает услуг по ответственному хранению грузов, складской логистике, транспортно-экспедиционному обслуживанию. ОАО «Торгово-логистический центр

„Озерцо-логистик“» находится в ведении Управления делами Президента Республики Беларусь и оказывает услуги ответственного хранения и таможенного оформления. Указанные государственные провайдеры контролируют значительную часть экспортно-импортных и транзитных грузопотоков [5, с. 240].

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 строятся еще 15 логистических центров (из них 7 — в Минском регионе). Ряд крупных торговых организаций сетевого ретейла также приступил к строительству своих логистических центров в столице [4, с. 389]. Следовательно, 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.

Среди наиболее перспективных проектов по строительству объектов логистической инфраструктуры в Республике Беларусь, которые будут введены до 2015 г., следует отметить следующие:

- международный мультимодальный логистический парк в районе Национального аэропорта Минск с участием «КМК-логистик» и бельгийской АОI 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 д. 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 д. Новая Веска Минского района с участием польского капитала.

Однако основной уклон в развитии логистических центров в Беларуси сделан в сторону обеспечения удобства автомобильных перевозчиков, роль железной дороги как перевозчика нивелируется. С 2010 г. автотранспортом перевозится больше грузов в абсолютном выражении, но при этом основная масса перевозок — внутренние, на короткие расстояния (табл. 1) [6].

Таблица 1

Перевозки грузов по видам транспорта, 2010–2012 гг., тыс. тонн

Вид транспорта	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Трубопроводный	142 992	142 791	137 359
Железнодорожный	139 937	152 800	153 673
Автомобильный	166 862	190 989	189 302
Внутренний водный	6168	6711	4023
Воздушный	19	9	14
Перевезено грузов всеми видами транспорта	455 978	493 300	484 371

Учитывая, что с 1 января 2013 г. в Беларуси тарифы на услуги железнодорожного транспорта по пе-

ревозке грузов унифицированы с государствами Единого экономического пространства (это привело к росту тарифов на внутриреспубликанские перевозки в среднем в 2,3 раза к декабрю 2012 г.), можно прогнозировать более высокий рост потоков грузов, доставленных автомобильным транспортом, чем железнодорожным.

Кроме того, большинство проектов, заявленных как логистические центры, представляют собой просто склады (в логистике функционал склада и логистического центра разный). Чаще всего застройщики просто сдают в них площади крупным арендаторам, 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, а также желанием «отбить» вложенные деньги как можно быстрее, в данном случае — путем 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.

Зачастую логистические центры строятся даже без анализа грузопотоков и проработки элементарной концепции самого проекта, и уже после введения в действие логистического центра инвестор начинает думать, как привлечь туда грузопотоки. Нередки случаи неправильного размещения складского оборудования, строительства железнодорожных веток, которые оказываются невостребованными. Часто логистическими центрами игнорируются указания государственных стандартов СТБ 2046-2010 «Транспортно-логистический центр», СТБ 2133-2010 «Классификация складской инфраструктуры», кото-

рые четко регламентируют требования к объектам логистической инфраструктуры (табл. 2) [7; 8].

Сегодня логистические центры сами определяют, к какому классу себя отнести. Часто складские комплексы класса «С», «D», бывшие грузовые дворы после реконструкции или модернизации называют логистическими центрами, не соблюдая при этом требований к объектам логистической инфраструктуры. На сайтах логистических операторов до сих пор можно увидеть надпись «Наш склад соответствует классу „А+“ или „В+“» (европейская классификация), что говорит о незнании ими государственного стандарта СТБ 2133-2010 «Классификация складской инфраструктуры», которым регламентировано, что в Беларуси складская инфраструктура по классности делится на четыре класса: «А», «В», «С», «D».

Кроме того, гигантские масштабы строительства такого количества логистических центров в Беларуси не обоснованы ни потенциальным спросом транзитных перевозчиков, ни потребностями внутреннего рынка. Представители государственной власти высказывают мнение, что необходимость возведения столь большого количества логистических центров в Минском регионе обосновывается намерениями столичных властей в соответствии с Генеральным планом развития Минска до 2020 г. вынести за черту столицы 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 [9, с. 8].

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 дан-

Таблица 2

Требования к объектам логистической инфраструктуры в соответствии с государственными стандартами СТБ 2046-2010, СТБ 2133-2010

Классификационные параметры логистической инфраструктуры и их значения	Объект логистической инфраструктуры			
	склад	складской комплекс	грузовой терминал	транспортно-логистический центр
Общая площадь занимаемой территории, га	Менее 10			10 и более
Общая площадь крытых складов, м ²	Менее 1000	1000–2999	3000–4999	5000 и более
Общая площадь открытых площадок для хранения грузов, м ²	Менее 1000	1000–2999	3000–9999	10 000 и более
Общая площадь контейнерных площадок, м ²	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

ные услуги 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 данные вопросы, было проведено исследование в виде анкетирования потенциальных клиентов. Результаты неутешительны: большинство белорусских предприятий (особенно государственных) не готовы передать логистику (и даже отдельные логистические функции) на аутсорсинг логистическим провайдером. Да и нет необходимости пользоваться услугами логистических центров, если предприятию необходимо простое хранение. Дешевле в долгосрочной перспективе построить свой собственный склад. Кроме того, в силу отсутствия потенциальных инвесторов план переноса за черту столицы более 30 предприятий идет медленно.

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 построили собственные складские помещения и пользуются услугами логистических провайдеров нечасто. Остается рассчитывать на переработку увеличивающегося транзитного грузопотока из России, Китая и ЕС.

Однако белорусские логистические центры в переработке транзитного грузопотока практически не участвуют в силу закрепленного ст. 368 Таможенного кодекса Таможенного союза (далее — ТК ТС) принципа резидентства. Положениями названной статьи предусмотрено, что до издания отдельного решения Межгосударственного Совета ЕврАзЭС (Высшего органа ТС) на уровне глав государств — членов ТС декларация на товары будет подаваться таможенным органам той страны, в которой зарегистрировано либо постоянно проживает лицо, являющееся декларантом [10, с. 637]. Таким образом, грузы, идущие из третьих стран в Россию и Казахстан, не могут быть растаможены на территории Беларуси, они должны растаможиваться в той стране, резидентом которой является грузовладелец. Дабы обойти принцип резидентства, белорусские транспортные компании уже начали открывать фирмы в России и Казахстане, перерегистрировав туда свои транспортные средства.

Как показал опрос-анкетирование, большинство российских и казахстанских грузовладельцев желают растаможивать свои грузы в белорусских логистических центрах. Ведь работа таможенных органов в Беларуси более прозрачна, качество финансовой корпоративной дисциплины и услуг, оказываемых таможенными органами, значительно выше, чем в России и Казахстане. Кроме того, московские терминалы сегодня перегружены, определенные ограничения введены на передвижение транспортных средств в Московском регионе, что приводит к про-

стоям, поэтому многие операторы пытаются вынести свои терминалы на границу с Республикой Беларусь в Брянскую и Смоленскую области [5, с. 244].

Не способствует увеличению транзитного грузопотока и действующая разрешительная система в рамках ТС. Беларусь и Россия имеют разрешительный порядок для перевозок грузов в третьи страны или из них, а с Казахстаном — еще и на взаимные грузоперевозки. Это означает, что сегодня водителю для выполнения перевозок по территории государств ТС нужно иметь разрешения на право въезда и транзитного проезда. Белорусскому автоперевозчику, чтобы попасть в Россию с грузом из третьей страны, тоже нужно иметь разрешение. Такие разрешения выдает российская сторона. Но Россия ограничивает их выдачу, защищая интересы собственных автоперевозчиков. Иногда российской стороной создаются даже более льготные режимы перевозчикам из третьих стран, чем белорусским. Россия и Казахстан к отмене разрешительной системы в рамках ТС еще не готовы. Как считают белорусские участники рынка, они опасаются, что их национальные автоперевозчики проигрывают конкуренцию белорусским [11, с. 14].

Вопрос качества транспортно-логистических услуг также актуален для Беларуси. В части их оказания республика сегодня проигрывает своим ближайшим соседям. Транспортно-логистические центры оказывают отдельные виды логистических услуг, причем их стоимость условно небольшая, но не конкурентная. Транспортно-логистические центры в Польше, Литве предлагают логистические услуги дешевле, а сервис лучше. Незрелость 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 остаются стабильно высокими.

В заключение отметим, что не стоит гнаться за количеством. Сейчас Беларуси требуются современные логистические центры с полным циклом логистических услуг и качественным логистическим сервисом, 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 от транзита и повысить транзитную привлекательность республики. Требуется отмена принципа резидентства, благодаря чему можно будет растаможивать грузы, идущие из третьих стран в Россию и Казахстан, в белорусских логистических центрах и тем самым загружать их транзитным грузопотоком. Отмена принципа резидентства фактически повлечет и отмену разрешительной системы в рамках ТС, что позволит создать единое транспортное пространство.

Весьма прогрессивным следует считать введение процедуры добровольной сертификации логистических услуг (СТБ 2306-2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации», вводится в действие с 1 ноября 2013 г.) [12], с помощью которой можно определить логистических операторов, оказывающих логистические услуги как на

собственных объектах, так и на арендуемых складских помещениях и других объектах инфраструктуры логистического центра. Насколько удастся повысить качество оказываемых услуг логистическими центрами путем введения добровольной сертификации, покажет время.

В дополнение к добровольной сертификации логистических услуг, на наш взгляд, необходимо 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, исключив несоответствие тех или иных объектов национальным стандартам. Функцию ведения реестра объектов логистической инфраструктуры необходимо возложить на Министерство торговли Республики Беларусь, так как именно этот орган является координатором работы по развитию логистической системы республики, формированию инфраструктуры логистического обслуживания, строительству и вводу в эксплуатацию логистических центров согласно Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г.

Список использованных источников

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. Гриц, Г. Транспортные перспективы Республики Беларусь в рамках ЕЭС / Г. Гриц // Компас экспедитора и перевозчика. — 2013. — № 1. — С. 18–22.
3. О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 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.
4. Панышин, Б.Н. Проблемы и перспективы развития логистических центров в Республике Беларусь / Б.Н. Панышин, Д.В. Курочкин // Логистика сегодня. — 2012. — № 6 (47). — С. 386–392.
5. Курочкин, Д.В. Транспортная логистика : практ. пособие / Д.В. Курочкин. — 2-е изд., перераб. и доп. — Минск : ФУАинформ, 2013. — 344 с.
6. Перевозки грузов по видам транспорта / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://belstat.gov.by/homep/ru/indicators/transport.php>. — Дата доступа: 05.10.2013.
7. СТБ 2046-2010. Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию // БелНИИТ «Транстехника». — Изд. офиц. — Введ. 2011-01-01. — Минск : Госстандарт, 2010. — 12 с.
8. СТБ 2133-2010. Классификация складской инфраструктуры / БелНИИТ «Транстехника». — Изд. офиц. — Введ. 2011-07-01. — Минск : Госстандарт, 2010. — 20 с.
9. Козлов, В.В. Влияние логистических центров на рост региональной экономики / В.В. Козлов // Формирование логистической системы Республики Беларусь: состояние и направления развития : материалы респ. науч.-практ. конф., г. Минск, 27 апр. 2012 г. / Междунар. ун-т «МИТСО»; редкол.: Е.А. Иванов (гл. ред.) [и др.]. — Минск : Междунар. ун-т «МИТСО», 2012. — С. 7–12.
10. Таможенный кодекс таможенного союза с комментарием / Л.В. Дрозд, Н.А. Дубинский, М.Е. Романова. — Минск : Регистр, 2010. — 643 с.
11. Маненок, Т. Конкурировать в ЕЭП не готовы / Т. Маненок // Белорусы и рынок. — 2013. — 4 фев. — С. 14.
12. СТБ 2306-2013. Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации / БелНИИТ «Транстехника». — Изд. офиц. — Введ. 2011-11-01. — Минск : Госстандарт, 2013. — 10 с.

02.09.2013

УДК 338.24

О. Н. Монтик

РАЗРАБОТКА РЕГЛАМЕНТОВ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ УПРАВЛЕНИЯ АССОРТИМЕНТОМ ПРЕДПРИЯТИЯ

Рассмотрены вопросы разработки регламентов бизнес-процессов управления ассортиментом промышленного предприятия. Предлагаются система регламентов базового бизнес-процесса и десять обслуживающих подпроцессов управления ассортиментом компании. В регламентах каждого подпроцесса устанавливаются: название процесса, владелец, ресурсы, входы, результаты, показатели процесса, показатели продукта процесса, показатели удовлетворенности клиентов, функции процесса, должности, участвующие в бизнес-процессе, документы процесса.

The article deals with the development of regulation description of enterprise's business processes in product range policy. A system of business processes of company product range policy with their description is offered in the article. This system includes basic business process of company's product range policy management and ten business processes of low level. Regulation descriptions of enterprise's business processes in product range policy include: the name of process, the owner of process, resources, inputs, outputs (results), indicators of process, indicators of process outputs, indicators of process consumer's satisfaction level, functions of process, company staff, involved in certain business process, documents of business process.