

ЛОГИСТИКА КАК ФАКТОР ЭФФЕКТИВНОСТИ



Петр НИКИТЕНКО,
директор Института
экономики НАН
Беларуси, доктор
экономических
наук, профессор,
академик

Происходящая на наших глазах перестройка институциональных основ современной мировой экономики выражается и в том, что локальные национальные экономики быстро теряют потенциал закрытого развития и саморазвития. Они начинают все активнее интегрироваться в единый общепланетарный экономический организм с универсальной системой реагирования, которую по инерции называют рыночной, или системой свободного рынка. Но так ли это на самом деле? Ответ на этот вопрос дает мировой финансовый кризис.

Современный мировой рынок товаров, работ и услуг сегодня является строго сегментированным и приватизированным развитыми странами и ТНК.

Доступ на него «посторонним» крайне затруднен из-за привязки, с одной стороны, к высокому научно-технологическому потенциалу стран-лидеров, а с другой – к созданной последними во главе с США спекулятивной финансовой системе, стягивающей все страны мира единым капиталистическим инфляционным обручем. Этот обруч, говоря языком медицины, – раковая опухоль мировой экономики и всей жизнедеятельности людей на планете и каждого государства в отдельности.

Во всех оборачиваемых финансах до 80 % роста ВВП приходится на долю финансов инфляционной экономики. Доля стран-лидеров составляет около 8 % торговли высокими технологиями, до 85 % потребления мировой древесины, 75 % металлов и 70 % энергоресурсов. При этом не менее 2/3 стоимости природной и интеллектуальной ренты в мире присваивается странами так называемого «золотого миллиарда», а также миллиардерами других государств.

В контексте обозначенных тенденций особую значимость для обеспечения нового качества экономического роста в Беларуси

занимает необходимость развития логистической экономики. Находясь на перекрестке основных транспортных маршрутов, связывающих государства Западной Европы с Россией и странами Юго-Восточной Азии (двумя перспективными крупнейшими региональными рынками), а страны региона Балтийского моря со странами Черноморского побережья, Беларусь объективно готова претендовать на новую роль в качестве транзитного государства при построении глобальных трансъевропейских магистралей Север – Юг и Запад – Восток.

Сегодня логистика на базе информационных технологий становится во всем мире наиболее эффективным инструментом управления хозяйствующими субъектами и бизнесом, поскольку позволяет снизить стоимость перевозок и ускорить оборачиваемость финансовых ресурсов. Ведь главный принцип логистической системы – доставить груз до потребителя вовремя и с оптимальными финансовыми, материальными и пространственно-временными издержками.

По оценкам специалистов, современное логистическое управление потоковыми процессами позволяет экономить до 15–20 % совокупных издержек по производству и доведению товаров до потребителей. А снижение логистических издержек на 1 %, как свидетельствует отечественный и зарубежный опыт, эквивалентно 10 % увеличения объема перевозок.

Деятельность в области логистики многогранна. Она включает управление закупками, продажами, транспортом, сервисом, складским хозяйством, запасами, кадрами, а также организацию информационных систем. Каждая из перечисленных функций представляет отдельную область управления, имеющую собственное содержание и выражающуюся в соответствующей отраслевой дисциплине. Принципиальная новизна логистики заключается в системном подходе к управлению, предполагающем органичную взаимную связь и интеграцию

вышеперечисленных областей в единую ресурсопроводящую систему, переход от разрозненной и дублирующей сферы логистической деятельности к оптимизации всей производственно-экономической системы, ориентацию на уменьшение общих затрат по производству и доведению товаров до потребителей.

За рубежом логистику в соединении с маркетингом и менеджментом называют «третьим рычагом оптимизации экономики» и «последним рубежом экономии затрат». Практика показывает, что использование логистики в стране дает серьезные преимущества в конкурентной борьбе, существенно повышает шансы продвижения продукции на внутреннем и внешних рынках.

Современные тенденции развития рынка транспортных услуг и оптовой торговли за рубежом характеризуются привлечением инвестиций в создание крупных логистических центров.

Например, система логистических центров США представляет собой сеть многофункциональных терминальных комплексов, размещенных в опорных узлах транспортной сети. Ее основными элементами являются крупные морские и воздушные порты, магистральные и местные пути автомобильного, железнодорожного и речного сообщения, грузоперерабатывающие терминалы, трубопроводы, пограничные и таможенные органы, навигационная система и другие элементы единой национальной транспортной информационной системы. При этом инфраструктура региональных логистических структур органично включена в национальную и международную схему разделения труда.

В Великобритании частные компании при создании логистических центров ведут переговоры с руководством графств. Определив, где должен располагаться центр, они учреждают частные акционерные общества. Некоторые центры организуются на принципах партнерства, когда несколько частных компаний работают в одном центре.

Географию итальянских логистических центров и экономическую целесообразность их создания определяет близость к развязкам важных национальных и (или)

трансевропейских сухопутных трасс, сухоходным путям, аэропортам, а также центрам производств, которые, выпуская продукцию на экспорт, обеспечивают загруженность транспортной инфраструктуры (Милан, Верона, Турин, Триест, Болонья, Флоренция, Анкона и так далее).

Правительством Австрии принята специальная программа развития транспортно-логистической инфраструктуры, предусматривающая государственное содействие при оптимизации логистических цепей доставки грузов. Основой для этого служит снятие экономических ограничений при планировании смешанных перевозок, информатизация логистических цепей, улучшение транспортного сообщения с отдаленными регионами, устранение помех на пути внедрения инноваций, повышение эффективности транспортной инфраструктуры, обеспечение экологической и социальной совместимости.

Чемпионом мира по использованию своего географического и геополитического логистического положения можно назвать Германию. В этой стране, например, контейнеров такое количество, что, вытянув в цепь, ими можно трижды опоясать весь земной шар. Сеть транспортно-логистических центров государственного значения в Германии формировалась при железнодорожных линиях и развязках. Большинство таких структур рассчитано на параллельное использование автомобильного и железнодорожного транспорта, однако есть и транспортно-логистические центры для использования автомобильного, железнодорожного и морского транспорта. В системе логистики занято более 400 тыс. работников, объем соответствующих услуг составляет более 16 млрд. евро.

Логистические центры в Японии создавались в районах размещения крупных производств, аэропортов и морских портов. Расположение вдоль международных транспортных коридоров позволяет увеличить объемы суммарных грузовых перевозок, а также повысить эффективность грузовых авиаперевозок при задействовании таких центров в качестве транзитных аэропортов с целью дозаправки. С образованием

НИКИТЕНКО

Петр Георгиевич.

Родился в 1943 году в д. Жигалово Витебского района Витебской области. В 1969 году окончил БГИНХ имени В.В. Куйбышева, в 1990 году – ИПК при МГУ имени М.В. Ломоносова, в 1991 году – докторантуру Академии общественных наук при ЦК КПСС. С 1967 по 1978 год работал в комсомольских и партийных органах.

С 1978 по 1983 год – председатель Московского райисполкома г. Минска.

С 1983 по 1990 год – зам. директора по учебной и научной работе Института повышения квалификации преподавателей общественных наук при БГУ, исполняющий обязанности директора ИПК – проректора БГУ.

С 1990 по 1995 год – первый заместитель председателя Мингорисполкома, заведующий кафедрой государственного управления Академии управления при Президенте Республики Беларусь.

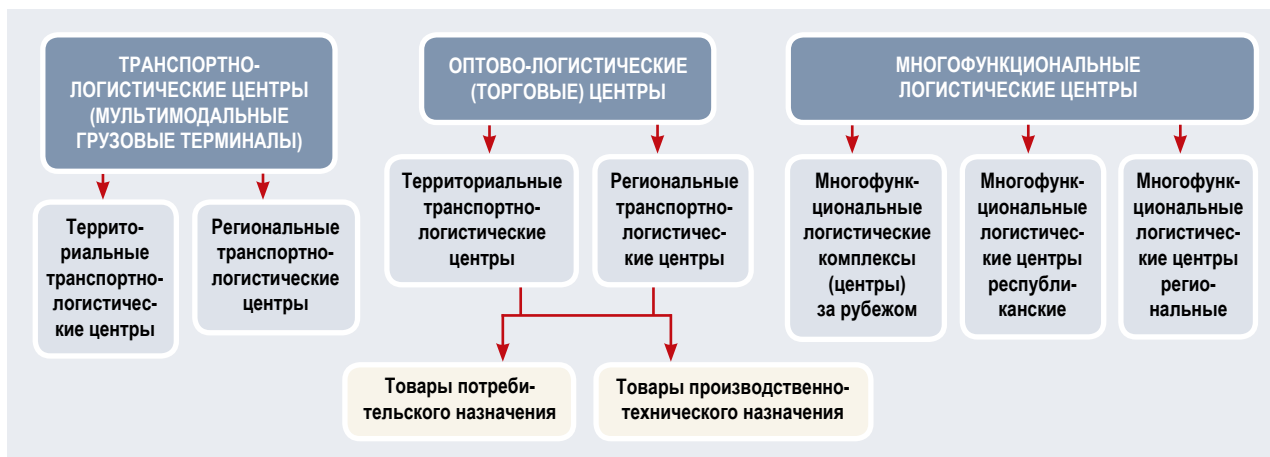
С 1995 по 1998 год – директор белорусско-немецкого Международного образовательного центра (ИББ).

С 1998 года – директор Института экономики НАН Беларуси.

С 2002 по февраль 2009 года – академик-секретарь Отделения гуманитарных наук и искусств НАН Беларуси. Доктор экономических наук (1991), профессор (1991), академик НАН Беларуси (2000).

Автор 250 основных работ, в том числе 17 монографий (из них 7 индивидуальных) и 24 научно-учебно-методических пособий и энциклопедических словарей. Сфера научных интересов: политическая экономия, ноосферная экономика, прогнозирование и государственное регулирование социально-экономического развития Беларуси и мировой экономики.

Рисунок 1. Классификация логистических центров



логистических центров повышается возможность использования комбинированных международных грузовых перевозок при стыковке различных видов транспорта и перевалки грузов с одного из них на другой. Собственниками логистических центров Венгрии выступают государственные органы, отечественные и иностранные компании. В случае значительных инвестиций и образования новых рабочих мест правительство этой страны в течение первого года берет на себя часть расходов по оплате труда работников. Иногда компании в индивидуальном порядке могут быть предоставлены и другие льготы.

На рынках других государств имеются логистические центры, специализирующиеся на отдельных видах продукции: лекарственных средствах, электронике, древесине, металле, автозапчастях, продовольственных товарах, галантерее. Это превращает их в эффективное место сбора ассортимента товаров различных компаний одной отрасли или товарной группы. Готовый товар со всех предприятий-производителей поступает в логистический центр, где комплектуется сборный груз для одного предприятия розничной торговли, поступающий частями с разных предприятий-производителей. В центрах постоянно работает транспортный парк, все транспортные операции скоординированы с поставками продукции и заказами покупателей. Транспортные средства оборудованы глобальной информационной системой навигации и определения

положения для облегчения их отслеживания и контроля.

Что касается Беларуси, торгующей более чем со 170 странами мира, нельзя сказать, что в плане развития логистики мы начинаем с нуля. Но, вместе с тем, в стране логистическими услугами обеспечивается лишь 7–8 % ВВП. Более того, некоторые из этих услуг не очень совершенны. Поэтому логистика должна стать для Беларуси одним из приоритетных геоэкономических направлений, особенно с учетом того, что новая отрасль с точки зрения получения добавленной стоимости не требует относительно больших издержек. Отдача и добавленная стоимость здесь гораздо выше, чем в сфере материального производства.

Предполагается, что развитие логистической системы улучшит мировой рыночный имидж страны, позиции государственного и частного партнерства крупного, малого и среднего бизнеса. Им, в частности, не нужно заботиться о крупных складских помещениях, поскольку заказать ту или иную продукцию или услугу можно будет через логистический центр, тем самым работать «с колес». Опыт построения логистической инфраструктуры во многих странах свидетельствует, что ее формирование происходило либо с существенным участием государства в виде наличия соответствующего координирующего органа, либо в его отсутствие. В Беларуси был выбран первый вариант. По инициативе премьер-министра С. Сидорского и по заданию правительства под-

готовкой Программы развития логистической системы в Республике Беларусь на период до 2015 года занимались специально созданная рабочая комиссия при правительстве во главе с вице-премьером А. Кобяковым, Институт экономики НАН Беларуси, многие наши министерства и ведомства, а также высшие учебные заведения. Благодаря принятию этого документа наша страна способна активно обновлять материальный и нематериальный секторы общественного воспроизводства, выводить их на новый уровень. Согласно государственной программе модернизация сферы материального производства должна осуществляться параллельно с ускоренным развитием логистических услуг, но на новом инновационном и качественном уровне.

В Программе определены цели, задачи и пути развития логистической системы страны на период до 2015 года, представлена классификация логистических центров; разработаны основные подходы к их созданию; даны схемы размещения объектов логистической системы как по стране в целом, так и по областям; приводятся схемы размещения транспортно-логистических центров и логистических центров РУП «Белтаможсервис»; предложен механизм создания благоприятного режима для потенциальных инвесторов и комплекс критериев их выбора, разработаны методические подходы к управлению логистической системой в Республике Беларусь, программная и информационная поддержка ее функционирования и другие мероприятия по ее реализации.

По оценкам Института экономики НАН Беларуси, суммарный грузооборот транспортно-логистических центров общего пользования к 2015 году может составить 25–30 млн. тонн в год. Если удастся реализовать все, что предусмотрено программой, то страна за счет развития логистики получит к 2015 году не менее 20 % ВВП. К слову, в других странах Европы этот показатель уже находится на уровне 20–30 и более процентов ВВП.

Логистические центры в Беларуси создаются по принципу отраслевой направленности. В зависимости от нее они подразделяются на транспортно-логистические, оптово-логистические (торговые) и мно-

гофункциональные логистические центры как внутри страны, так и в зарубежье (рис. 1).

Транспортно-логистические центры предназначены для обработки в первую очередь транзитного грузопотока, а также разработки, организации и реализации рациональных схем движения товаров по территории Беларуси и других государств на основе организации единого таможенного, технологического и информационного процесса и пространства. В нашей стране в ближайшее время предусмотрено строительство многофункциональных логистических комплексов (включающих торгово-деловой, административно-деловой, выставочные центры и так далее).

Два основных подхода к образованию логистических центров, рекомендуемые в программе, сводятся либо к поиску и покупке на рынке земельного участка и дальнейшему строительству комплекса, либо к модернизации действующей промышленной или складской недвижимости.

Размещение оптово-логистических центров предусматривается в тех же регионах, где будут расположены транспортно-логистические центры, а также в городах, которые находятся на пересечении автомобильных и железнодорожных магистралей республиканского значения.

Первичную основу в системе Беларуси составят государственные логистические центры РУП «Белтаможсервис». В ближайшее время намечается создание транспортно-логистических центров на базе госпредприятия «Брестгрузавтосервис», на базе ОАО «КМК «Интурист», ТЛЦ «Гомель-Авто», «Могилев-Белтаможсервис» и других. Важнейшее место в логистической системе Беларуси займут транспортно-логистические центры (см. карту-схему). В первую очередь они формируются в областных центрах нашей страны и крупных транспортных узлах. Разрешение возникающего в связи с этим земельного вопроса – прерогатива области и районов. В процессе подготовки



Макет транспортно-логистического комплекса «Прилесье», который будет построен недалеко от Минска

программы он был проработан, вследствие чего было выделено более 50 земельных участков для создания логистических центров. Кстати, местные власти могут внести землю в качестве вклада в уставный фонд создаваемого логистического центра. Для строительства таких центров предусмотрен отвод земли от 30 га.

Проекты по строительству логистических центров будут финансироваться за счет средств инвестиционных и инновационных фондов органов государственного управления и других госорганизаций, а также инвесторов, республиканского бюджета, собственных средств предприятий. Программой предусмотрено совместное финансирование государством и частным иностранным инвестором особо значимых проектов транспортной инфраструктуры.

Если отечественные и иностранные инвесторы примут решение создавать логистические центры в населенных пунктах с численностью населения до 50 тыс. человек и в сельских населенных пунктах, то это даст им право на получение ряда льгот.

Очевидно, что для выполнения всей программы потребуется не один миллиард долларов. При этом необходимо состыковать межведомственные интересы в процессе ее реализации: ведь любое министерство и ведомство, как известно, имеют, кроме общего, и свой корпоративный интерес, объединить которые достаточно непросто.

Координировать реализацию национальной программы призвана созданная в правительстве межведомственная комиссия во главе с вице-премьером А. Кобяковым. Ее основной задачей является обеспечение взаимодействия госорганов в области возведения логистических объектов. Комиссия рассматривает предложения юридиче-

ских лиц, подавших заявки на участие в строительстве, бизнес-планы инвестиционных проектов и тому подобное и, конечно же, занимается привлечением инвесторов для сооружения именно логистических центров. Разрешение же межведомственных противоречий входит в функции комиссии только на переходном этапе.

В перспективе правительство считает возможным создать в стране Ассоциацию логистических центров, целью которой станет оказание комплексных услуг по логистике, поставке внешнеторговых и транзитных грузов, товаров на внутренний рынок, привлечению отечественных и иностранных инвестиций, росту экспорта транспортных услуг.

Существенных рисков для инвесторов при реализации программы не предвидится, кроме, разве что, необходимости преодоления бюрократических

Карта-схема участков для строительства и размещения транспортно-логистических и логистических центров в Беларуси

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ



тических препон. По названной причине еще нередко случается, что принимается хорошая программа, которая, тем не менее, не работает, поскольку законодательная база, как правило, остается без существенных изменений. Однако при подготовке данной программы был реализован принципиально иной подход. Впервые Минюст пошел навстречу разработчикам и заранее прописал, как привести действующее законодательство в соответствие с требованиями документа.

Чтобы в стране появилась возможность легально и прозрачно заниматься развитием логистической системы, предстоит по-новому переписать хозяйственное законодательство. Предполагалось, что одним из важнейших нормативных актов станет Указ Президента Беларуси «О логистической деятельности в Республике Беларусь». Однако в рамках осуществляемой в стране либерализации экономики был принят Декрет Президента Республики Беларусь от 6 августа 2009 года № 10 «О создании дополнительных условий для инвестиционной деятельности в Республике Беларусь», предоставляющий ряд льгот инвесторам, приходящим в Беларусь, включая и тех, которые будут участвовать в создании логистических центров. Согласно этому документу реализация инвестиционных проектов на территории нашей страны может осуществляться путем заключения инвестиционного договора между инвестором и Республикой Беларусь.

Декретом также допускается строительство объектов, предусмотренных инвестиционным проектом, с одновременным проектированием последующих этапов данного строительства. Оговорено, что земельный участок для строительства объекта предоставляется без проведения аукциона на праве аренды; инвестор освобождается от платы за право заключения договора аренды земельного участка и возмещения потерь сельскохозяйственного и лесохозяйственного производства; от уплаты ввозных таможенных пошлин и налога на добавленную стоимость при ввозе оборудования и запасных частей к нему для объектов, связанных с реализацией инвестиционно-

Льготы при реализации инвестиционного проекта, установленные Декретом Президента Республики Беларусь № 10 от 6 августа 2009 года:

- реализация инвестиционных проектов на территории Республики Беларусь может осуществляться путем заключения инвестиционного договора между инвестором и Республикой Беларусь;
- возможно строительство объектов, предусмотренных инвестиционным проектом, с одновременным проектированием последующих этапов данного строительства;
- земельный участок для строительства объекта предоставляется без проведения аукциона на праве аренды;
- инвестор освобождается от платы за право заключения договора аренды земельного участка и возмещения потерь сельскохозяйственного и лесохозяйственного производства;
- инвестор освобождается от уплаты ввозных таможенных пошлин и налога на добавленную стоимость при ввозе оборудования и запасных частей к нему для объектов, связанных с реализацией инвестиционного проекта;
- инвестор бесплатно получает разрешения на право занятия трудовой деятельностью и временное проживание в Республике Беларусь для иностранных граждан, привлекаемых для реализации инвестиционного проекта.



го проекта. Кроме того, инвестор бесплатно получает разрешения на право занятия трудовой деятельностью и временное проживание в Республике Беларусь для иностранных граждан, привлекаемых для реализации инвестиционного проекта.

Особняком стоит проблема подготовки кадров для развития в стране логистической деятельности. Здесь необходимы специалисты высокой квалификации с планетарным, точнее ноосферным мышлением (мыслить глобально, действовать локально), соответствующей международной классификации логистических операторов уровня 3PL и 4PL. Возможно, для этого потребуются привлечь логистических операторов-практиков из Германии, Швеции, Латвии, Литвы и других. Не менее важно, конечно же, принять решение о совершенствовании бухгалтерского учета, политики заработной платы и налоговой системы.

Интерес к реализации проектов со стороны партнеров проявляется уже сейчас. Поступают предложения от российских, литовских, латвийских, арабских и других компаний.

Реализация всего перечисленного будет способствовать развитию логистической деятельности в нашей стране и ее включению в международную логистическую систему. ■