

Литература и источники:

1. Аникин, Б.А. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики: учебник / под ред. Б.А. Аникина и Т.А. Родкиной. — Москва: Проспект, 2013. — 344 с.
2. Гожеляк, Г. Конкурентоспособность регионов / Г. Гожеляк, Б. Яловецкий // Белорусский экономический журнал, 2001. — № 1. С. 84–95.
3. Benko G. Geografia technopolii / G. Benko. — Warszawa: Wyd. Naukowe PWN, 1993. — 221 s.
4. Зиневич, А.С. Принципы развития транзитной привлекательности национальной логистической системы в Республике Беларусь / А.С. Зиневич // Логистические системы и процессы в условиях экономической нестабильности: материалы III Междунар. заоч. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 ноября 2015 г. Минск : БГАТУ, 2015. С. 148–162.
5. Симонов, С.В. Современные подходы к оценке эффективности функционирования акционерных промышленных организаций / С.В. Симонов, О.Е. Рязанова // Вестн. МГОУ. Серия «Экономика». — 2009. — № 2. — С. 63–67.
6. Скоков, Р.Ю. Этика эффективности на рынках аддитивных товаров / Р.Ю. Скоков // Вестн. Волгогр. гос. ун-та. Сер. 3, Экон. Экол. 2012. — № 1 (20). — С. 179–186.
7. Тоцицкая, И.Э. Показатели конкурентоспособности регионов / И.Э. Тоцицкая // Белорус. экон. журн. — 2003. — № 3. — С. 60–70.
8. Сухарев, О.С. Теория эффективности экономики: Монография. / О.С. Сухарев // М. : КУРС, Инфра-М, 2014. — 368 с..
9. Федоров, Л.С. Максимальный эффект при минимуме затрат. Логистическая стратегия управления материальными ресурсами в странах с развитой рыночной экономикой Ц РИСК, 1994. — № 1–2. — С. 76–80.
10. Фасоляк, Н.Д. Экономика, организация и планирование материально-технического снабжения и сбыта / Н.Д. Фасоляк [и др.] ; под ред. Н.Д. Фасоляка. 3-е изд., доп. и перераб. — М. : Экономика, 1980. — 368 с.
11. Хотяшева, О.М. Инновационный менеджмент: учебник и практикум для академического бакалавриата / О.М. Хотяшева, М.А. Слесарев. 3-е изд., перераб. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2016. — 326 с.

Кулаков И.А., доцент,
Кулакова Л.О., старший преподаватель
 УО «Брестский государственный технический университет».
 г. Брест, Республика Беларусь
 lejla67@mail.ru

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Глобальная проблема перепроизводства делает всё более острой и труднореализуемой другую проблему, вытекающую из первой, а именно: снижение себестоимости товара, услуги. И здесь такие традиционные инструменты, как высокий уровень организации производства, труда, менеджмента в целом, инновационные технологии, эффективная экономика и маркетинг на микро- и мезоуровнях уже не приводят к ожидаемым результатам, не позволяют субъектам хозяйствования быть конкурентоспособными в долгосрочной перспективе. Эволюция проблемы приводит к объективной необходимости более прогрессивного управления, кроме вышеперечисленных, следующими ключевыми факторами: время, информация и финансы. И только в том случае, если вся совокупность инструментов комплексно, эффективно и систематически управляется топ-менеджментом предприятия, можно ожидать синергических зримых эффектов в виде высокой рентабельности, удержания (как минимум) значимых позиций на рынке, т. е. конкурентоспособности в целом.

Безусловно, решение задач такого уровня сложности невозможно лишь за счёт внутренних ресурсов и резервов отдельно взятых предприятий. Мировой опыт крупнейших экономических игроков, транснациональных корпораций свидетельствует о том, что успех в конкурентной борьбе сегодня возможен лишь в случае внедрения логистического подхода к решению задачи, т. е., объединения усилий и интересов множества предприятий различной отраслевой принадлежности, транспортных компаний, обеспечивающих движение материальных потоков, страховых, финансовых, таможенных учреждений и организаций, создающих сопутствующие нематериальные потоки. Таким образом, логистический подход предполагает создание цепи поставок, где экономические интересы отдельных субъектов хозяйствования объединяются, подчиняясь общей цели более высокого уровня, где общий успех и успех каждого из контрагентов достигается не только за счет высокоэффективной работы отдельных партнеров, но и, прежде всего, — за счёт слаженности, организованности и скоординированности функционирования всей цепочки поставок. Эффективное управление цепочками поставок в конечном итоге приводит к оптимальной минимизации затрат ресурсов по сравнению с более традиционными схемами товародвижения, когда качественные характеристики процесса поставки и самого товара не только не ухудшаются, но часто улучшаются.

Если данный эффект масштабируется на уровень всей страны с интеграцией в мегаэкономику, государство получая столь мощный фактор экономического роста, приобретает весомые сравнительные преимущества перед прочими экономиками мира. США, Германия, Япония, Китай сегодня являются мировыми экономическими лидерами, в том числе, и за счёт создания стабильно функционирующей логистической системы на макроуровне.

Учитывая размеры Республики Беларусь (малая экономика), ненаделённость страны углеводородными ресурсами, зависимость от внешних рынков и, прежде всего, российского, недостаточную степень технологичности и инновационности экономики, мы не имеем права не использовать каждый шанс для развития, пренебрегать альтернативными факторами роста, к одним из наиболее значимых сегодня, учитывая георасположение и традиционное амплуа транзитной территории, относят формирование и полноценное функционирование логистической системы. Через территорию Беларуси пролегают важнейшие транспортные коридоры, а именно, критские коридоры II, IX, IXA и IXB.

Безусловно, многое уже сделано, как в рамках реализации Программы развития логистической системы до 2015 года, так и вне её. Дальнейшие стратегически важные ориентиры и векторы развития данной сферы были заданы Республиканской программой развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы. Так, по состоянию на 01.06.2017 г. в Республике Беларусь действует 41 логистический центр, из которых 19 создано в рамках Программы развития до 2015 года,

остальные — вне Программы, 11 из них государственные, инвесторами 30 выступили частные национальные и иностранные компании. В совокупности объём логистических и транспортно-экспедиционных услуг в 2016 г. составил 3,17 млрд. BYN, из них логистических — 246,5 млн. BYN. В числе логистических услуг переработка транзитных грузов 59,7 составила млн. BYN.

Однако более существенными являются качественные, а не количественные показатели логистических центров. Так, например, лишь 8 логистических центров являются сегодня мультимодальными, остальные оперируют автомобильным транспортом. Биржевые склады есть только у 3 логистических центров. Добровольную сертификацию согласно СТБ 2306–2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации» на 14.02.2017 г. прошли 4 оператора. С внешнеторговыми потоками работают только 9 субъектов хозяйствования. Логистические услуги уровня логистического оператора оказывают 7 логистических центров. В низкотемпературном режиме работают лишь 2 предприятия. Из всех только 3 логистических центра имеют современные контейнерные терминалы. 8 занимаются переработкой лишь собственных грузопотоков. Как минимум, 2 оператора были вынуждены прекратить свою деятельность в сфере логистики в 2016 г. 10 субъектов хозяйствования в основном выступают в роли арендодателей складских площадей.

Кроме того, общая площадь складских зданий класса «А» и «В» составляет около 700 тыс. м². Специалистами прогнозируется рост площадей такого типа к 2018 году до 800 тыс. м² и более, а к 2020 г. — до 900 тыс. м². В радиусе Варшавы размер общей площади складов класса «А» и «В» — это 2,6 млн. м², в целом по Республике Польша — более 9 млн. м², а у южной соседки Украины в Киевской области — 2 млн. м². Есть к чему стремиться и над чем работать.

С другой стороны, несмотря на сравнительно скромные размеры имеющихся складских площадей в Республике Беларусь, на данном рынке наметились весьма негативные тенденции: невостребованность и недозагруженность площадей, падение спроса на многие логистические услуги, в том числе, ответственного хранения. Следствием этих причин явился целый ряд других проблем, таких, как снижение ставок аренды (5–7 евро за 1 м² площади класса «А», 4–5 евро за 1 м² площади класса «В» и 2–3 евро за 1 м² площади класса «С»), падение стоимости услуг ответственного хранения (0,30–0,55 BYN/1 европаллету/1 сутки). Если средний годовой доход с 1 м² складской площади возрос в 1,4 раза, то затраты на его содержание увеличились в среднем в 4,6 раз. В результате белорусские логистические центры предлагают клиентам всё более скромные, весьма ограниченные пакеты услуг, весьма далекие от международных образцов комплексности (предоставляется не более 15 видов услуг из 88, установленных СТБ 2306–2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации»). По этим же причинам инвестирование в строительство логистических центров становится всё менее привлекательным.

Объём транспортно-экспедиционных услуг в 2016 г. достиг 2,93 млрд. BYN (прирост к прошлому году 40,1%), в т. ч., автомобильным транспортом — 1,51 млрд. BYN, железнодорожным — 1,22 млрд. BYN, внутренним водным — 138,1 млн. BYN, воздушным — 51 млн. BYN. Однако и в этой сфере есть серьёзные проблемы.

Фактический объём грузоперевозок через трансъевропейский коридор II железнодорожным транспортом в среднем в год составляет около 130 млн. т. Пропускная же способность этого коридора на порядок выше. Аналогичная ситуация наблюдается и по другим коридорам.

Анализ динамики грузоперевозок за последние годы свидетельствует о негативных тенденциях в транспортной логистике.

Количество грузовых автомобилей выросло за период 2015–2016 от 637 до 946 тыс. ед., число железнодорожных вагонов сократилось с 926 до 818 тыс. ед., прочих транспортных средств (ричтраки, погрузчики и т. д.) резко упало с 308 до 45 тыс. ед., что говорит об отказе транспортно-экспедиционных предприятий от собственной вспомогательной, специализированной техники, их стремлению минимизировать затраты.

Наблюдается устойчивое снижение совокупных объёмов грузов, перевозимых всеми видами транспорта, а также общего грузооборота (табл. 1, 2).

Таблица 1. Основные показатели работы транспорта

	2013	2014	2015	2016
Перевезено грузов, млн. т	471,2	467,5	447,2	430,4
2010=100	99,8	99,0	94,8	91,2
предыдущий год=100	97,8	99,2	95,7	96,3
Грузооборот, млн. т.км	130 752	131 402	125 957	125 263
2010=100	101,1	101,6	97,4	96,9
предыдущий год=100	97,7	100,5	95,9	99,5
Перевезено пассажиров, млн. человек	2 451,2	2 255,4	2 094,0	1 963,4
2010=100	102,3	94,1	87,4	82,0
предыдущий год=100	99,9	92,0	92,8	93,8

Таблица 2. Перевозки грузов и грузооборот по видам транспорта

	2013	2014	2015	2016
Перевозки грузов, миллионов тонн				
Все виды транспорта	471,2	467,5	447,2	430,4
в том числе:				
трубопроводный	134,2	130,6	132,5	126,1
железнодорожный	140,0	141,4	131,4	126,8
автомобильный	192,5	191,7	180,2	175,3
внутренний водный	4,5	3,8	3,0	2,1
воздушный	0,01	0,04	0,04	0,06
Грузооборот, миллионов тонно-километров				
Все виды транспорта	130 752	131 402	125 957	125 263
в том числе:				
трубопроводный	61 220	59 704	60 552	59 345
железнодорожный	43 818	44 997	40 785	41 107
автомобильный	25 603	26 587	24 523	24 683
внутренний водный	84	49	21	21
воздушный	27	65	77	108

Основной удар по белорусским перевозчикам был нанесен последствиями введения 2-сторонних санкций по ограничению ввоза товаров в Россию и Евросоюз, когда объёмы взаимных поставок резко сократились. Транзитная Беларусь в полной мере ощутила экономический резонанс от подобных действий. В результате, по оценкам экспертов, недоиспользование совокупного белорусского парка машин составило около 60 %.

Кроме того, актуальнейшей из проблем, усугубляющей вышеназванную, является лимитирование со стороны Российской Федерации количества выдаваемых 3-сторонних разрешений на ввоз грузов. И это, несмотря на договорённости о равных условиях хозяйствования, заключённые в рамках Союзного государства.

К вопросам, требующим решения внутри страны, относится приобретение грузовых транспортных средств за рубежом, что связано с дополнительными затратами для белорусских субъектов хозяйствования в виде импортных таможенных пошлин и что в конечном счёте отражается на себестоимости отечественных логистических услуг.

В итоге, не выдерживая ценовой конкуренции с иностранными конкурентами, транспортно-экспедиционные компании вынужденно регистрируются на территории Республики Польша, Литвы, Латвии, Российской Федерации. Государственный бюджет Республики Беларусь недополучает жизненно необходимые денежные средства. Формирование полноценно функционирующей логистической системы замедляется.

Итак, основные ключи к решению множества сложных задач в логистической сфере Республики Беларусь находятся в следующих плоскостях:

- сфера международного права. Достижение конструктивного уровня договоренности с партнерами по ЕвРАЗЭС, прежде всего, с РФ;
- совершенствование внутренней законодательно-нормативной базы для логистических операторов;
- предоставление льгот, преференций и т. д. для привлечения крупных и мелких инвесторов в систему логистической деятельности.

Литература и источники:

1. Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 18.07.2016 № 560 / Национальный правовой интернет-портал Республики Беларусь / [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://www.pravo.by>. — Дата доступа 18.09.2017.
2. Современная складская инфраструктура в Республике Беларусь (по итогам 2016 года). [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.tehnoviza.by/assets/files/log-center-v-RB-2017.pdf>. Дата доступа 18.01.2017.
3. Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.baif.by/>. Дата доступа 18.09.2017.