

Елена СОРОКА,

студентка факультета управления,

специальности «Государственное управление и экономика»

Академии управления при Президенте Республики Беларусь

ПРОБЛЕМЫ РЫНКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

В настоящее время состояние транспортно-логистической системы страны говорит об уровне ее развития и зачастую является определяющим фактором у зарубежных партнеров при выборе площадки для вложения инвестиций. Чтобы логистическая система работала эффективно, необходимо не только понимание, как она должна функционировать в теории. Нужны определенные технические средства, составляющие инфраструктуру логистики, взаимосвязи которых создают логистическую систему и, конечно, не малые денежные средства.

Общей тенденцией развития мировой и европейской логистики является постепенное соединение национальных транспортных систем в общемировую систему распределения товаров и услуг. В этих условиях доставлять грузы стремятся преимущественно по варианту «от двери до двери» в режиме «точно в срок». Мировой опыт свидетельствует, что без развитой сети транспортно-логистических предприятий различных форм собственности сформировать полноценный рынок транспортных услуг и обеспечить высокое качество обслуживания невозможно.

Беларусь имеет большой транзитный потенциал благодаря своему географическому положению. Страна находится на перекрестке основных транспортных маршрутов и является буферным элементом в торговле между странами ЕС и Россией. Транспортная инфраструктура Беларуси представлена широкой сетью автомобильных, железных дорог и воздушных трасс. Магистралы, которые ведут через страну, являются важнейшим элементом европейской транспортной системы: Беларусь протекают 2 трансъевропейских транспортных коридора. По сути, наша республика – наиболее оптимальное связующее звено между странами СНГ (прежде всего Россией) и странами ЕС, что может быть выгодно использовано зарубежными компаниями при размещении у нас своих производственных, логистических и сбытовых подразделений. Однако нужно учитывать взаимосвязи с внешними обстоятельствами, экономической ситуацией в Европейском союзе, непростым формированием отношений в ЕЭП, глобальными тенденциями распределения рынка услуг и капитала. Пока сказать, что в нашей стране наблюдается чрезмерная конкуренция в сфере логистики нельзя, в Литве, например, на 1 тыс. кв. м площадей логистических центров приходится 2,8 транспортного экспедитора или логиста, в Беларуси же на такой площадке оперируют 0,35 человека [4, с. 134].

Главным критерием успеха современного логистического бизнеса является комплексность. Помимо транспортировки, хранения, складского

обслуживания, наиболее перспективным для экономики государства является оказание услуг по комплексному обеспечению логистики, включая закупку, таможенное оформление, сбыт, финансирование, информационное обеспечение, организацию и обслуживание цепочек поставок, контрактную работу по ВЭД, управленческий и организационный консалтинг. По данным Европейской логистической ассоциации, предоставление соответствующими компаниями комплексности услуг достигает в Европе 73%. В тоже время, как показал анализ первых сертификаций логистических центров, в Беларуси этот показатель едва ли достигает 25% [3, с. 20].

Мировая практика показывает, что эффективное управление логистикой позволяет сократить время с момента заказа товара у поставщика до момента поступления на склад клиента, существенно уменьшить запасы сырья и материалов на складах, оперативно получать информацию о местонахождении товара и повысить уровень логистического сервиса. Используя современные подходы к управлению материальными потоками, можно снизить совокупность логистических затрат на 15-20%. Доказано, что сокращение логистических издержек на 1% эквивалентно увеличению объема продаж на 10%. Поэтому одна из первоочередных задач – добиться снижения затрат в конечной стоимости продукции. В Беларуси этот показатель стабильно высокий, порой он достигает 35%, но в среднем составляет 20-25% (для сравнения, в Китае – 14%, в США и Канаде – 10%, в странах ЕС – 11%, что соответствует среднемировым данным) [1].

Экономика Беларуси характеризуется недостаточным использованием логистических активностей, о чем свидетельствуют данные обзора индекса эффективности LPI. LPI измеряет удобство логистических систем по всей цепи поставок услуг в стране и дает оценку с двух позиций: национальной и международной. Согласно рейтингу стран по индексу логистической эффективности 2007 – 2014 гг. в первую десятку входят страны с наиболее развитыми логистическими системами, в том числе Германия, Нидерланды, Сингапур, Бельгия, Великобритания, Гонконг и Япония. В 2014 г. в исследовании приняли участие 160 стран. Несмотря на повышение показателя LPI, рейтинг Беларуси ухудшается (74 место в 2007 г. и 99 место в 2014 г.) С 2012 по 2014 г. по трем параметрам (качество торговой и транспортной инфраструктуры, качество и компетентность логистических услуг и отслеживание прохождения грузов) наблюдается снижение показателей по субиндексам. Причем последний характеризуется постоянной отрицательной динамикой. Схожая ситуация и в странах Таможенного союза [2, с. 8-9].

Из приведенных данных становится ясно, что по развитию логистики Беларусь серьезно отстает от ведущих стран. Поэтому назрела острая необходимость реструктурировать логистическую систему Беларуси и стран Таможенного союза, превратить её в современную, динамичную, интегрированную с европейскими и другими государствами.

Принятые в Беларуси стандарты, касающиеся транспортной логистики, базируются на применении лучших мировых практик в области логистической деятельности. Вместе с тем пока приходится констатировать, что совокупность

работ, выполняемых в различных логистических центрах в Европе и функционирующих в нашей республике, разнятся. Например, в белорусском логистическом центре можно выполнять только примерно 60 функций из более чем 770, существующих в логистическом процессе. Такая тенденция говорит о некоторых особенностях ведения национального бизнеса. В частности, собственники ТЛЦ, прежде всего, преследуют цель скорейшего возврата финансовых вложений (в условиях высоких процентных ставок на кредиты в больших инвестиционных рисков), соответственно, обращаются к более высокомаржинальным услугам, нежели к использованию долгосрочных программных продуктов. Случается, что на этапе планирования строительства логистических центров допускаются стратегические ошибки, в том числе и в выборе специализации. Например, при строительстве транспортно-логистического центра «БелВингесЛогистик» (группа компаний Vit-Union в поселке Раков) не было учтено отсутствие подъездных железнодорожных путей, что в свою очередь сузило возможность маневра (при монотранспортном обслуживании эффект на 35-50% ниже, чем при интер- и мультимодальности) в условиях изменения конъюнктуры цен на услуги. Не до конца был продуман вопрос с функционированием таможенных структур в логистическом центре из-за дороговизны и сложности в подключении к оптоволоконным линиям, доставки персонала.

Таким образом, следует отметить, что логистический сектор в Республике Беларусь формируется не так динамично, как хотелось бы. Однако использование опыта ведущих европейских государств, таких как Германия, Франция, Голландия, позволит избежать многих ошибок и сэкономить временные и финансовые ресурсы. Выгодное географическое положение страны и принимаемые государством меры по развитию и совершенствованию транспорта позволят обеспечить комплекс транспортных услуг более высокого качества, увеличить транзитные грузопотоки через территорию Беларуси, а также содействовать интеграции Республики Беларусь в европейскую транспортную систему.

Список использованных источников:

1. Всемирный банк [Электронный ресурс] / Обзор транспортного сектора Республики Беларусь. – 2010. – Режим доступа: http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSPContentServer/WDSP/IB/2011/02/03/000356161_20110203004600/Rendered/PDF/550150ESW0whit10Box358280B01PUBLI C1.pdf – Дата доступа: 28.11.2015.
2. Лысенко, И. Перспективы развития логистики в Беларуси / И. Лысенко // Наука и инновации. – 2014. – №9. – С.7-11.
3. Марков, А. От склада – к комплексу услуг / А. Марков // Транспортный вестник. – 2014. – № 50. – С. 20-22.
4. Мельников, В.П. Логистика / В.П. Мельников, А.Г. Схирладзе, А.К. Антонюк. – М.: Юрайт, 2014. – 288 с.