

ПРОБЛЕМЫ СОЗДАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В КРИЗИСНЫХ УСЛОВИЯХ

БНТУ, Минск, Республика Беларусь

Научный руководитель: канд. экон. наук, доцент

Балащенко В.Ф.

Самая обсуждаемая тема в последние годы – мировой финансовый кризис. А это говорит о том, что финансовый кризис перестал быть проблемой только лишь финансовых структур. Негативные последствия кризиса сегодня ощущаются в той или иной степени во всех отраслях, в том числе и в сфере логистики. Поэтому возникает необходимость некоторых преобразований для повышения эффективности работы этой системы.

Эволюция логистических систем за рубежом доказывает, что они становятся одним из важнейших стратегических инструментов в конкурентной борьбе не только для отдельных организаций, но и страны в целом. В Республике Беларусь сложилась несколько иная ситуация. В силу объективных причин исторического, политического, экономического характера имеет место определенное технологическое отставание в области логистики. По итогам проведенных в 2007 году экспертами Всемирного Банка исследований, посвященных мировой логистике, белорусская логистическая система заняла в общем списке 140 стран 74-е место. Это всего на позицию ниже, чем Украина (73-е место), но выше России (99-е место). Мировой рейтинг возглавил Сингапур, за ним – Нидерланды и Германия. Из стран нашего региона лучшие показатели у Польши и Латвии – 40-е и 42-е места, соответственно.

Если говорить кратко об особенностях белорусского логистического рынка, то, он находится на стадии выжидания. Т.е. определенная конъюнктура уже сформирована, но инвесторы и новые участники сейчас анализируют ситуацию и прогнози-

руют ее улучшение с точки зрения законодательной базы и влияния экономического кризиса.

В современной рыночной среде процесс совершенствования логистического управления товародвижением объективно приводит к усилению интеграции организаций, участвующих в перемещении товаров. Возникает необходимость регулирования всей системы движения товаров, при этом эффективность цепи поставок определяется уровнем организационного оформления хозяйственных связей всех участников товародвижения.

Для улучшения этой взаимосвязи требуется создавать сеть логистических центров.

Различают 2 типа логистических центров:

1. **Региональные логистические центры** (мультимодальные и грузовые терминалы) – крупные, хорошо оснащенные предприятия, предназначенные для оказания услуг другим предприятиям. Спектр их услуг обычно очень широк, поэтому региональные логистические центры имеют большое число подразделений, предназначенных для их решения. Обычно специализируются на массовой переработке грузов по заказам компаний.

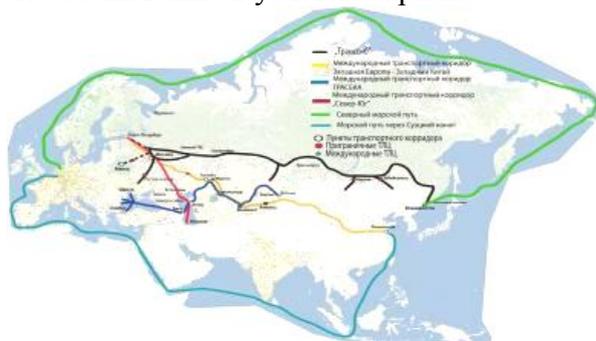
2. **Логистические центры компаний.** Их структура зависит от профиля и размеров предприятия. На мелких фирмах это может быть небольшая группа специалистов логистов и два-три компьютера. На крупных фирмах это крупные подразделения с многочисленным штатом и значительным количеством техники, объединенной в локальную сеть с выходом в интернет.

Так зачем же нужны логистические центры?

В последнее время все больше и больше компаний передает часть своих функций на аутсорсинг. Этот термин происходит от английских слов «outside resource using» – «использование внешних ресурсов» – и означает передачу некоторых функций компании внешним исполнителям. Как показывает мировая практика, в первую очередь компании передают логистические функции на аутсорсинг. В качестве аутсорсера выступает специа-

лизированная компания – логистический провайдер (логистический центр) – это организация, оказывающая услуги в сфере логистики и выполняющая отдельные операции или комплексные логистические функции (складирование, транспортировка, оформление и консолидация грузов), а также осуществляющая интегрированное управление цепочками предприятия клиента.

По оценке западных специалистов к 2010 г в крупнейших транспортных узлах мира будет создано около 60..70 логистических центров международного уровня, которые будут связаны между собой интермодальными транспортными коридорами с подключением к ним региональных логистических систем, обеспечивающих выход к каждому грузоотправителю и грузополучателю. Такая организация доставки грузов повысит эффективность транспортно – распределительного процесса более чем на 30..40%, что очень важно в условиях кризиса.



Целесообразность использования логистического аутсорсинга определяется для компании заказчика **следующими причинами:**

1. Тесная взаимосвязь предприятий-производителей и поставщиков продукции с предприятиями транспортной отрасли во всех звеньях создания добавленной стоимости.
2. Возможность для производителей отказаться от непрофильных видов деятельности (логистика).
3. Повышение гибкости в отношении развития как собственной организации, так и ее деятельности на рынках.

4. Использование всех преимуществ логистического подхода к управлению собственной деятельностью без необходимости развивать собственные компетенции в этой сфере.

5. Снижение общих затрат, снижение структуры затрат

6. Комплексное логистическое обслуживание высокого качества, которое обеспечивает провайдер.

7. Повышение качества услуг для конечного потребителя, что положительно отражается на имидже компании заказчика.

Все эти преимущества создания транспортно логистических центров были заложены в «Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года» от 29.08.2008 . И только спустя 2 года после принятия программы 3 марта 2010 года открылся первый транспортно-логистический центр «Минск-Белтаможсервис»

Но почему же такие логистические центры так медленно создаются. Основными причинами, которые препятствуют созданию этих центров являются:

1. Высокая стоимость капитальных вложений и долгим сроком окупаемости капитальных вложений. Это вызвано тем, что ТЛЦ – это комплекс зданий и сооружений, требующих больших средств. У государства таких средств нет, а инвесторы неохотно стремятся вкладывать деньги, они хотят быстро вернуть вложенные инвестиции.

Зарубежный опыт создания подобных центров показывает, что в их строительстве коренным образом заинтересованно государство. Развивая широкую сеть логистических центров государство достигает решения многих задач.

2. Отсутствие единой региональной интегрированной информационной системы, совместимой с АСУ всех видов транспорта.

3. Отсутствие преференций за пределами страны. У нас нет перспективных межгосударственных соглашений, позволяющих выйти на российский рынок. Нас постоянно ограничивают квотами и, как результат, многие белорусские перевозчики

регистрируются в России и соответственно налоги платят уже не в нашу казну, получая тем самым те самые преференции, которых нам не хватает.

4. Проблема развития дорожной инфраструктуры. Эффективность функционирования ТЛЦ напрямую зависит, в частности от развития автодорожной и железнодорожной сети. У нас даже при создании простого складского комплекса девелопера нагружают строительством дорожных развязок и других подобных сооружений. Это очень сильно отпугивает инвесторов.

5. Из сегмента спроса исчезли и продолжают исчезать основные потребители логистических услуг. Это вызвано тем, что собственную транспортную систему крайне сложно продать и перейти на обслуживание в открытые ТЛЦ. Остаются, конечно, клиенты второго эшелона – фирмы с относительно небольшими оборотами и товарами с невысокой добавленной стоимостью. Соответственно и доходность терминалов от их обслуживания будет невысокой.

6. Сверхвысокая стоимость складских услуг – до 1 USD за одно паллет-место в сутки. Это втрое больше, чем в центральном регионе России или Литве. При этом у нас все складские услуги фактически сводятся лишь к ответственному хранению. В то же время доходы современного европейского ТЛЦ на 70% формируются за счет операций, связанных с обработкой товаров: отборка, упаковка, предпродажная подготовка, маркировка и стикировка, восстановление брака, складской учет, инвентаризация и т.д. То есть речь идет о комплексе терминальных операций, который в Беларуси практически никто не выполняет.

7. Многие отечественные экспортно-импортные компании предпочитают держать свои товарные запасы на литовских ТЛЦ. В этом случае отпадает необходимость в одномоментном отвлечении средств на таможенную очистку всех запасов (а это в среднем не менее 30% от стоимости хранимых

товаров). При этом временное плечо от Вильнюса до Минска составляет всего двое суток (190 км) с учетом времени на таможennую очистку, что вполне позволяет оперативно реагировать на колебания спроса.

8. Привязанность многих отечественных предприятий к самостоятельному поиску и доставки материалов, товаров. В системе бухучета нет методик, которые бы могли подсчитать общие издержки. Поэтому создается иллюзия рационального подхода к закупкам: куплено дешевле и без посредников. Такая псевдоэкономия снижает роль добросовестных фирм, владеющих качественным товаром.

Важность логистики для руководителей компаний подчеркивается не вымышленной погоней за модными тенденциями, а реальной выгодой, выраженной в снижении издержек, получаемой от внедрения решений по оптимизации логистических цепочек. Это также и серьезное преимущество в конкурентной борьбе, ведь при правильно и профессионально спланированной логистической деятельности обеспечиваются своевременные поставки товаров, а значит, и удовлетворение заинтересованных сторон (потребителей, покупателей).

Следовательно, в настоящее время требуется больше уделять внимания созданию транспортно – логистических центров, привлечению инвесторов к их строительству и созданию благоприятного климата для успешного их функционирования, что очень важно в условиях кризиса.

ЛИТЕРАТУРА

1. Постановление Совета Министров Республики Беларусь 29.08.2008 № 1249 «Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года»

2. Пелих, С.А. Организация производства в условиях переходной экономики / С.А. Пелих; под общ. ред. С.А. Пелиха; Академия управления при Президенте Республики Беларусь. 4-изд., изм. и доп. – Минск: Право и Экономика, 2009. – 578 с.

3. Розина, Т.М. Логистические центры – основа интегрированной логистической системы Беларуси / Т.М. Розина // Новая Экономика. – 2009. – № 3–4. – С. 58–68.

УДК 658.1.012.2

МИЛАНОВИЧ Д.Ю.

ВОЗРАСТАНИЕ РОЛИ КОММЕРЧЕСКОГО КРЕДИТА В УСЛОВИЯХ ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА

БНТУ, Минск, Республика Беларусь

*Научный руководитель: канд. экон. наук, доцент
Балащенко В.Ф.*

Сегодня во всем мире наблюдается финансовый кризис, который коснулся и экономики Беларуси. Конъюнктурный опрос 2029 предприятий Беларуси, проведенный Национальным банком в январе 2009 года, показал, что страна вошла в структурный, экономический кризис.

В таких условиях все больше предприятий для снижения запасов на складах применяют схему коммерческого кредита. Коммерческий кредит возникает в результате того, что функционирующие товаропроизводители при покупке товаров предоставляют друг другу отсрочку платежа, тем самым они стимулируют сбыт своего товара. Одновременно коммерческий кредит ускоряет процесс общественного воспроизводства и уменьшает время пребывания капитала в товарной форме.

Предприятие может одновременно получать и выдавать коммерческий кредит. В связи с этим размер коммерческого кредита для отдельного предприятия можно определить как разницу между ценой товаров, поставленных покупателям на условиях отсрочки платежа и ценой товаров, полученных от поставщиков на аналогичных условиях.