

Реализация указанных направлений будут способствовать повышению эффективности транспортной деятельности, расширению экспорта транспортных услуг, повышению безопасности жизни людей и грузов.

### Список литературы

1. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года. Утверждена Постановлением Совета Министров Республики Беларусь 16.12.2008 N 1943 (в ред. от 16.07.2010 N 1066).

2. Статистический ежегодник Республики Беларусь: Стат. сб.– Мн.: Нац. стат. комитет РБ, 2010.

УДК 656.062

## **ПРИВЛЕЧЕНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ КАК УСЛОВИЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ**

С.В. Янковский, Г.А. Короткова  
Белорусский национальный технический университет

С переходом к рыночной экономике, Республике Беларусь пришлось изменить структуру многих отраслей, в том числе и транспорта. Если старая экономика мирилась с несовершенством транспортной отрасли, то новую экономику такое ее состояние удолетворить не может.

На данном этапе государственного строительства нашей страны любые усовершенствования в сфере производства, распределения, реализации, потребления, в финансово-кредитной системе и др. к реальным успехам не приведут, если с опережением не будет усовершенствована транспортная отрасль, в частности транспортная логистика.

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, политическо-

го, экономического характера имеет место определенное технологическое отставание в области логистики [1].

Прежде, чем привлекать инвестиции в эту сферу, необходимо задать вектор развития и описать конкретные проблемы отрасли. Ниже приведены некоторые из них.

Белорусские логистические компании сегодня находятся на уровне 2PL (second-party logistics). Белорусские компании-заказчики отдают логистическим компаниям отдельные подряды, например заказывают у них транспортные или складские услуги.

При этом заказчики сами координируют всю логистику. Это требует отвлечения значительных финансовых ресурсов, содержания целых отделов, которые занимаются логистикой, а также большого автопарка.

Пока основными рынками сбыта для наших производителей являются белорусский, российский и рынки некоторых стран СНГ, самостоятельно организовывать всю логистику трудно, но можно. Но ведь сегодня перед белорусскими предприятиями поставлена задача выходить на новые рынки: Азии, Африки, Северной и Южной Америки. Поэтому им неизбежно придется внедрять новые технологии логистики.

Мировые компании давно прошли не только уровень 2PL, но и следующий - 3PL. Сейчас мировые производители отдают логистическим компаниям всю логистику «под ключ». И уже последние сами формируют маршрут, организуют доставку со всеми возможными операциями: перегрузкой с одного вида транспорта на другой, сортировкой и упаковкой груза в транспортно-логистических комплексах, его хранением и т.д., используя для этого не только собственные мощности, но и активы третьих сторон. Это принято называть уровнем 4PL [2].

Основная часть функционирующих на территории Республики Беларусь складов по степени оснащенности и техническому состоянию может быть отнесена к складам класса «С» и «D».

Имеющиеся склады используются организациями оптовой торговли недостаточно эффективно, средний коэффициент использования емкости складов составляет 0,52 (например, в США этот показатель – 0,92–0,95). Уровень механизации погрузочно-разгрузочных и складских работ достаточно высок и составляет 95,2 процента.

Однако для механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочных и складских работ используются машины и механизмы с высокой степенью износа [3].

Исходя из вышеизложенного, можно сформулировать меры, способствующие привлечению инвестиций в транспортную логистику:

- Либерализация законодательства;
- Дешёвые кредиты. Ставка рефинансирования в РБ достаточно высокая и это является существенным препятствием для успешного ведения бизнеса (например в США она составляет от 1 до 5 %, в Японии от 0,1 до 1%);
- Упрощение налоговой системы. Беларусь в исследовании Всемирного банка "Doing Business-2011" заняла последнее (183-е место) в разделе "Уплата налогов".

Чтобы не оказаться на обочине логистического бизнеса в рамках Таможенного союза, выиграет тот, кто быстрее выйдет на более высокий уровень – создание полноценных 3PLоператоров[4].

На сегодняшний день необходимо всеми силами привлекать инвестиции в развитие транспортной логистики, так как именно эта отрасль является наиболее перспективной и реальной в освоении для Республики Беларусь. А также потому, что эта задача должна быть решена из-за её срочности: если мы не сумеем реализовать своё территориальное преимущество, то европейские страны начнут искать обходные пути для транспортировки своей продукции.

Список литературы

- 1) Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 29 августа 2008 г. № 1249
- 2) Прудников К. Операторы меняются поколениями. Экономическая газета. – 2011. – №71.
- 3) <http://www.logists.by>
- 4) <http://www.tc.by>