

# СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РЫНКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В УСЛОВИЯХ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОЙ НЕСТАБИЛЬНОСТИ

**Попкова Анна Станиславовна**

Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ  
г. Минск, Республика Беларусь

*In the article the main problems of formation of the market of logistic services in the conditions of macroeconomic instability are considered. The analysis of the main indicators of activity of the logistic centers of the Republic of Belarus is carried out. Offers on development of the logistic market and formation of regional transport-forwarding holdings are made.*

На современном этапе развития экономики в условиях макроэкономической нестабильности многие компании стремятся снизить уровень своих издержек. Снижение предпринимательской активности, сокращение объемов внешнеторгового оборота, уменьшение объемов инвестиций негативно отражаются на объемах логистического рынка. В совокупности эндогенные и экзогенные факторы обуславливают объективную необходимость внедрения в практику адекватных по цене и качеству логистических услуг с использованием новых технологий мультинациональных профессиональных логистических компаний.

В Беларуси по состоянию на 1 января 2016 года 831 организация осуществляла логистическую и транспортно-экспедиционную деятельность (см. табл.1).

Таблица 1. Объем услуг, оказанных организациями, осуществляющими логистическую, транспортно-экспедиционную деятельность (млрд. руб.).

	2013	2014	2015
Объем логистических услуг	1097,1	1517,0	1568,9
В том числе:			
в транспортно-логистических центрах	670,0	565,2	1135,9
в оптово-логистических центрах, торгово-логистических центрах	223,0	220,8	183,5
в других логистических центрах	-	-	7,6
операторами на арендованных структурных элементах ЛЦ	45,2	149,8	157,8
логистическими операторами на складах и (или) других объектах (без ЛЦ)	158,9	581,3	84,1
Объем логистических услуг по обработке транзитных грузов на территории РБ	41,0	174,9	466,0
Объем транспортно-экспедиционных услуг, в том числе по видам транспорта:	15726,2	16505,9	20993,9
автомобильный	6 389,1	6 911,0	10154,0
внутренний водный, морской	708,9	757,3	916,0
железнодорожный	8 473,2	8 584,1	9 569,4
воздушный	155,0	253,5	354,5
Импорт транспортно-экспедиционных услуг	5502,6	5297,1	6505,0

Источник: [1]

В Республике Беларусь функционирует 18 логистических центров (ЛЦ). В их состав входят 19 складов временного хранения, 26 складов общего пользования, 2 контейнерных терминала, 21 автостоянка, 7 пунктов таможенного оформления. За 2015 год выручка ЛЦ от реализации продукции (работ, услуг) составила 7 371,7 млрд. бел. рублей, прибыль – 913 млрд. бел. рублей. Рентабельность реализованной продукции (товаров, работ, услуг) сложилась на уровне

15,5%, рентабельность продаж – 12,4%. Экспорт услуг логистических центров составил 28 197,8 тыс. долл. США, импорт - 4 346,6 тыс. долл. США, что обеспечило положительное внешнеторговое сальдо. Среднесписочная численность работников ЛЦ за 2015 год составила 4 666 человек, а номинальная начисленная среднемесячная заработная плата - 9 481,9 тыс. руб.

Несмотря на положительные результаты работы логистических центров, Беларусь имеет значительный потенциал развития логистического рынка. Об этом свидетельствуют данные логистического рейтинга Всемирного банка. Среди 160 стран по индексу эффективности логистики LPI в 2016 году Беларусь оказалась на 120-м месте. Лидирующие позиции имеют Германия, Люксембург, Швеция, Нидерланды, Сингапур и др.

Индекс LPI оценивает легкость осуществления поставок товаров и состояние торговой логистики на национальном и международном уровне. Он складывается из анализа 6 факторов: эффективности таможи, качества инфраструктуры, простоты организации международных перевозок, компетенции в логистике, возможности отслеживания грузов и соблюдение сроков поставок [2].

Преимущественно белорусские компании предоставляют 2PL-услуги, которые являются одним из звеньев большой логистической цепочки. В тоже время наличие собственного склада и транспортных средств не всегда является преимуществом. С одной стороны, это позволяет компании проводить собственную ценовую политику и не зависеть от тарифов фирм-перевозчиков. С другой стороны, в условиях нестабильности при падении платежеспособного спроса возрастают издержки на эксплуатацию активов. В этом случае выгоднее отдать услуги логистики на аутсорсинг.

В западной практике доля аутсорсинга логистики составляет 50-60%. Рассматривая все варианты ведения бизнеса, многие транснациональные операторы останавливаются на «золотой середине». У компании Itella Logistics собственные складские площади составляют 30%, а автотранспорт – 40%. Остальное арендуется. А

многие российские транспортно-экспедиторские компании не имеют никаких собственных активов и используют субподряд [3].

Правильно выбранная система логистики позволяет существенно экономить затраты. В западной практике появились специалисты по оптимизации логистических издержек. Спрос на их консультации возрастает в период кризиса и нестабильной ситуации на финансовом рынке. Растет потребность в 3PL-услугах и 4PL-услугах логистических провайдеров, так как это позволяет оптимизировать экономические и временные затраты. На первый план выходит умение работать в условиях высокой волатильности, строить гибкую политику в зависимости от изменений внутреннего рынка и внешней конъюнктуры. Также большое значение имеет развитие региональной логистики.

В Беларуси необходимо улучшать процессы информатизации управления логистическими услугами. Повышение автоматизации оформления таможенных документов, упрощение торгового законодательства, оптимальное распределение грузопотоков, минимизация ручного труда, развитие транспортной инфраструктуры и др. – основные направления совершенствования рынка логистических услуг.

Перспективно создание общих логистических компаний в рамках Евразийского экономического союза. Одна из таких уже создана на базе ОАО «Российские железные дороги», АО «Национальная компания „Казахстан темир жолы“» и государственного объединения «Белорусская железная дорога». Важным элементом развития рынка логистических услуг является привлечение иностранных инвестиций. Зарубежные логистические операторы могут предоставить не только финансовые ресурсы, но и новые технологии функционирования логистических систем. В перспективе целесообразно формирование региональных транспортно-экспедиторских холдингов, которые могут занять определенную нишу в мировой хозяйственной системе.

### **Список использованной литературы.**

1. И.С. Кангро, Ж.Н. Василевская, Е.И. Кухаревич и др. Транспорт и связь в Республике Беларусь // Статистический сборник Национального статистического комитета Республики Беларусь. – Минск. – 2016. – 115 с.

2. Беларусь сдала позиции в логистическом рейтинге [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://director.by/home/novosti-ekonomiki/4640-belarus-sdala-pozitsii-v-logisticheskom-rejtinge>. Дата доступа: 20.10.2016.

3. Мерешко, Н. Неосвоенная территория / Н. Мерешко // Эксперт. – №49 (831). – 2012. – С. 30-34.