

нальными традициями. Тем не менее учет данной группы факторов при выработке государственной социально-экономической политики и максимальное их использование – сегодня насущная необходимость, в особенности для транзитивных социально-ориентированных экономических систем, к которым относится и Республика Беларусь.

ЛИТЕРАТУРА

Мясникович, М.В. Концептуальные направления обеспечения экономической безопасности и инновационного экономического роста Республики Беларусь на среднесрочную перспективу / М.В. Мясникович // Белорусский экономический журнал. 2010. №3. С. 4.

Central Intelligence Agency. The World Factbook. Country Comparison: GDP – per capita (PPP). [Electronic resource]. – Mode of access : <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2004rank.html?countryName=Belarus&countryCode=bo®ionCode=eu&rank=88#bo>. – Date of access : 19.04.2011.

Индекс развития человеческого потенциала – информация об исследовании [Электронный ресурс]. – Код доступа : <http://gtmarket.ru/ratings/human-development-index/human-development-index-info>. – Дата доступа: 19.04.2011.

Морова, А.П. Социальная составляющая качества экономического роста: теоретико-методологическая трактовка / А. П. Морова // Проблемы управления. 2010. № 1 (34). С. 19.

Матюшок, В.М. Эндогенный экономический рост как условие модернизации экономики России / В.М. Матюшок, С.А. Балашова // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия Экономика. 2010. №2. С. 7.

гистическим компаниям по наличию у них выстроенной логистической сети с большой территорией покрытия, представляющей комплекс услуг и широкую географию интернационализации бизнеса. Примеры деятельности крупнейших международных компаний на рынке транспортно-логистических услуг подтверждают тенденцию их географической и ассортиментной диверсификации. Так, крупнейшая в Европе компания в области транспортировки и дистрибуции Schenker Assen (Германия) включает функции экспедирования морских и воздушных перевозок, таможенное оформление, складирование и дистрибуцию, управление транспортировкой. Ключевыми клиентами компании являются BMW, DaimlerChrysler, Subaru, IBM, Intel, Procter & Gamble.

2. Усиление процессов слияний и поглощений компаний – поставщиков логистических услуг, что обеспечивает расширение сферы предоставляемых услуг, рост масштабов компаний и, как следствие, значительное сокращение издержек.

3. Формирование международных центров логистики (МЦЛ) крупнейшими корпорациями для повышения эффективности своих логистических функций, прежде всего за счет концентрации в таких центрах высококвалифицированного персонала, обеспечивающего подготовку экспортной документации, контролирующего транзит и осуществляющего слежение за грузом.

4. Развитие контрактной логистики (аутсорсинга логистических функций компании), привлечение услуг извне дает компаниям максимальную гибкость, позволяет получить быстрый доступ к новым рынкам и предложить клиентам индивидуальное обслуживание.

5. Возрастание роли маркетинговых стратегий в конкурентной борьбе логистических компаний. Преобладает ориентация на создание положительного имиджа компании и использование так называемого клиентоориентированного маркетинга (комплекса коммуникационных инструментов, направленных на формирование клиентской базы и удовлетворение индивидуальных потребностей клиентов).

Формирование конкурентного рынка транспортно-логистических услуг в Республике Беларусь находится в стадии становления, первые логистические структуры, в некоторой степени соответствующие требованиям международных стандартов, появились только в 2003 г. В настоящее время в республике на рынке транспортно-логистических услуг функционирует около 1300 юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Однако комплекс транспортно-логистических услуг по международной доставке грузов, предлагаемый ими клиентам, недостаточно широк и ограничивается,

ФОРМИРОВАНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОГО СЕКТОРА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ БЕЛОРУССКОЙ ЭКОНОМИКИ

Л.А. Климович, канд. экон. наук, доцент
(Белорусский государственный университет)

Для Республики Беларусь, находящейся на перекрестке международных транспортных коридоров Запад – Восток и Север – Юг, все более актуальной становится проблема повышения конкурентоспособности сектора транспортных услуг. В настоящее время на транспорт приходится 75% всего экспорта услуг в стране. Тем не менее, по оценке экспертов, Беларусь использует свои транзитные возможности лишь на 20%. Инструментом, который позволит привлечь дополнительные грузопотоки, эффективно организовать сам процесс доставки грузов в любую точку земного шара, должна стать современная транспортно-логистическая система.

Анализ мирового рынка логистических услуг позволяет выделить следующие тенденции его развития:

1. Возрастание требований грузоотправителей к ло-

кроме непосредственно перевозки, услугами по сопровождению груза в пути, организации перевозочного процесса, оформлению таможенных, товарно-транспортных и других перевозочных документов, а также посредническими услугами. По своей природе данные структуры не могут решать масштабные задачи по оптимизации грузовых потоков.

Анализ основных тенденций развития мирового рынка логистических услуг и ситуации формирования транспортно-логистического сектора экономики в Республике Беларусь позволяет сделать вывод о необходимости комплексного решения ряда важных задач по созданию транспортно-логистической системы республики, включающих:

1. Формирование транспортно-логистических структур как государственной, так и частной форм собственности, включенных в единую транспортно-логистическую систему, что позволит стимулировать приток иностранных инвестиций и укрупнение компаний в этой сфере. В соответствии с Программой развития логистической системы на период до 2015 года (Постановление Совета Министров РБ № 1249 от 29.08.2008 г.) на территории Республики Беларусь уже формируется сеть крупных логистических центров, которые, в свою очередь, позволят национальным логистическим операторам расширить рынки сбыта и спектр предоставляемых ими услуг.
2. Создание за рубежом многофункциональных логистических центров, представляющих комплекс объектов, предназначенных для управления продвижением товаров, в том числе белорусского производства, при их реализации в стране назначения, обеспечивающих управление товарными и информационными потоками, с комплексом высококомпьютеризированных складов, информационно-аналитических и экспедиторских служб, таможенных, банковских, страховых и других сервисных организаций.
3. Активное развитие аутсорсинга логистических услуг, учитывая общемировую тенденцию к консолидации усилий компаний на профильном бизнесе, что ведет к росту спроса на профессиональные логистические услуги.
4. Формирование положительного имиджа национальных поставщиков логистических услуг на внутреннем и международном рынках, использование эффективных маркетинговых стратегий.
5. Подготовку квалифицированных специалистов, работающих в сфере транспортных услуг и коммуникаций (на базе системы повышения квалификации, постоянно действующего краткосрочного семинара; курсов по подготовке и переподготовке кадров по логистике; подготовки менеджеров по специальности «логистика» в вузах).
6. Координация правительственной политики развития отечественной логистики. Формирование

централизованного института управления системой логистики, что позволит обеспечить финансирование логистики в промышленности, на транспорте, в образовательной и научной деятельности.

Комплексное решение рассмотренных проблем, рациональное построение логистических цепей, расширение спектра транспортно-логистических услуг позволит Республике Беларусь сформировать конкурентоспособный сектор национальной экономики.

ОСОБЕННОСТИ ЭКСПОРТА УСЛУГ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

**О.Ф. Мала-
шенкова,**

канд. экон.

наук, доцент

(Белорусский государственный университет)

В условиях развивающейся глобализации и демократизации общественной жизни степень участия стран в процессе международных экономических отношений с каждым годом растет. Традиционной и наиболее развитой формой международных экономических отношений является внешняя торговля. Экспорт обеспечивает валютные поступления, необходимые для структурной перестройки экономики, модернизации производства, закупок топливно-сырьевых ресурсов.

Движение товаров и услуг через национальные границы уравнивается движением в противоположном направлении финансовых потоков, представляющих собой платежи за товары и услуги. Все эти потоки регистрируются и обобщенно отражаются в статьях платежного баланса каждой страны.

В настоящее время наблюдается один из важнейших структурных сдвигов в развитии мирового хозяйства – рост удельного веса сферы услуг в структуре производства и занятости населения.

Динамика экспорта Республики Беларусь такова, что на протяжении последних 15 лет сальдо баланса услуг складывалось стабильно положительным. При этом основными видами услуг, обеспечившими положительное сальдо, являются транспортные услуги. Объем экспорта услуг в период с 1995 по 2010 г. увеличился в 7,5 раз.

Динамика экспорта услуг в процентах от ВВП показывает стабильность и не превышает 9,5 %. И хотя доля услуг в общей стоимости торгового баланса страны весьма невелика, тем не менее сектор услуг играет важную роль в развитии внешнеторгового обмена Беларуси, а в перспективе его значение должно значительно возрасти.

Во все годы экспорт услуг обеспечивал приток иностранной валюты. Так, в период с 2001 по 2010 г. за экспорт услуг в белорусских рублях с нашей страной рассчитались от 2 до 6 % всех покупателей, остальные поступления были осуществлены в долларах США, евро, российских рублях, незначительная часть – в других иностранных валютах.