

УДК 339.18 (476)

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Студ. *Макеева В.А., ст. преп. Жучкевич О.Н.*

УО «Витебский государственный технологический университет»

Исследование рынка логистических услуг – одно из наиболее важных направлений оценки общехозяйственной конъюнктуры на современном этапе. Это объясняется той значимостью, которая сегодня придается логистике на макро- и микроуровнях.

За рубежом логистика давно стала практическим инструментом бизнеса. С логистическими системами связано получение 20 – 30 % ВВП ведущих промышленно развитых стран. В соответствии с Программой развития логистической системы РБ на период до 2015 года №1249 от 29.08.2008, доля транспортных услуг в ВВП страны на 2015 год составит 10 % [1]. На сегодняшний момент данный показатель равен 3 – 4 % [2].

Приоритетной областью развития логистики в Республике Беларусь является сфера транспортного обслуживания, что объясняется выгодным геополитическим положением страны. Свою роль в создании транзитной привлекательности республики сыграл Таможенный союз, в рамках действия которого повышается эффективность перевозок грузов из Европы на территорию бывшего Союза. В 2011 году экспорт транспортных услуг стал превышать импорт. Дальнейшее совершенствование структуры рынка транспортных услуг прогнозируется за счет снижения импорта услуг по морским перевозкам, доля которых в 2010 году составила 23,4 %, за счет строительства собственного флота [2]. Создание торгового флота может принести Беларуси как прямые, так и косвенные дивиденды, в виде увеличения заказов отечественным железнодорожным, авто- и авиаперевозчикам. Кроме того, при условии снижения курса национальной валюты, сделает услуги отечественных компаний более привлекательными и может привести к росту инвестиций в данный сектор.

Особое внимание отечественные логистические операторы должны уделять приоритетам клиентов со стран вне СНГ, от которых страна получает примерно 80 % валютных поступлений от экспорта транспортных услуг [2]. Кроме того, необходимо дальнейшее развитие сотрудничества с Чехией, Венгрией, Словакией и Словенией, где за последнее десятилетие ведущие мировые компании сконцентрировали свою производственную базу.

Как показал анализ, в настоящее время на рынке транспортных логистических услуг сдерживающими факторами развития транзитного и транспортного потенциала Республики Беларусь являются следующие.

1. Сложность и трудоёмкость таможенного оформления грузов, о чем свидетельствует наличие около 700 законодательных актов в этой сфере.
2. Существенное расширение списка товаров (642 позиции), таможенную стоимость которых необходимо доказывать на этапе оформления, представляя дополнительные документы.
3. Наличие монополии в лице РУП «Белтаможсервис» на рынке таможенно-логистических услуг.
4. Ряд ограничений валютного характера по импорту товаров.

5. Требование обязательного наличия белорусского транспортного средства для открытия складов временного хранения.

6. Отсутствие разрешений у белорусских компаний на перевозки грузов в ряд стран.

7. Сложность регистрации документов при работе с компаниями-нерезидентами Республики Беларусь.

8. Значительное снижение в 2009-2010 годах рейтинга страны по индексу эффективности логистики, который разрабатывается по результатам исследований логистической отрасли Всемирным банком (Беларусь переместилась с 74 на 110 место).

9. Отсутствие современных складских комплексов. В большинстве случаев современные складские объекты принадлежат крупным компаниям, использующим их для собственных нужд. Создание компаний, специализирующихся на аренде складских помещений, в Беларуси началось лишь в 2007 году. По оценке консалтинговой компании, дефицит складских помещений только в Минске составляет несколько сотен квадратных метров.

Как показывает мировой опыт, сокращение на 1 % логистических издержек эквивалентно увеличению объема продаж фирмы на 10 % [2]. Поэтому так важно, чтобы в Беларуси были сформированы логистические структуры, деятельность которых позволит ускорить интеграцию Республики Беларусь в мировое экономическое и информационное пространство, обеспечит привлечение валютных поступлений в страну, а также увеличат конкурентные преимущества отечественных производителей и других субъектов хозяйствования на внешнем рынке.

Список использованных источников

1. Информационный правовой Интернет-портал (Электронный ресурс) / Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года № 1249 от 29. 08. 2008. – Минск, 2008. – Режим доступа : <http://www.pravo.by>
2. Информационный Интернет-портал «Официальная статистическая информация Республики Беларусь» (Электронный ресурс) / Данные годовой отчетности. – Минск, 2011. – Режим доступа : <http://www.belstat.gov.by>.

УДК 658. 14 (476)

ОЦЕНКА СИСТЕМЫ ЦЕЛЕВОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ НА ПРИМЕРЕ ВИТЕБСКОГО ФИЛИАЛА ОУП «ВИТЕБСКОБЛТОП»

Студ. Маркевич Е.С., доц. Дем О.Д.

УО «Витебский государственный технологический университет»

Целевое финансирование – это двоякое явление, потому что, с одной стороны, государственная помощь может снизить всякую инициативу к поиску дополнительных средств и возможностей, с другой стороны, есть такие ситуации, когда она просто необходима и ее отмена или уменьшение может навредить как предпринятию, так и населению. Примером такого случая является Витебский филиал ОУП «Витебскоблтоп».