

ства к категории малого, среднего и крупного бизнеса, существует множество определений, основывающихся на различных критериях, принятых в разных странах. В Беларуси на данный момент единственным таким критерием является численность работающих, который прописан в Законе Республики Беларусь № 148-З от 01.07.2010г. «О поддержке малого и среднего предпринимательства». Но данный показатель, как показывают результаты исследования, не совсем полно характеризует деятельность предприятия, и его небольшая величина не всегда означает малый объем производства, а следовательно и размер годового дохода (выручки), так как на это может влиять уровень оснащённости современной техникой, оборудованием, квалификация и навыки работы персонала, система стимулирования труда и др. В связи с этим, предлагается вторым критерием отнесения к малым, средним и крупным субъектам хозяйствования установить показатель их среднегодовой стоимости активов. Так как среднегодовая стоимость активов позволяет точнее судить о размерах субъекта хозяйствования, наличии основных производственных мощностей, производственных запасов и о необходимом количестве персонала. Данный показатель включает в себя стоимость производственных мощностей, которые являются одной из особенностей функционирования предпринимательской деятельности. Также применение данного показателя будет вызывать стремление руководителей организаций быстрее обновлению основных производственных средств и модернизации оборудования. Данный показатель является легко доступным, потому что находится в годовых формах бухгалтерской отчетности и простым в исчислении. Таким образом, применение второго критерия отнесения субъектов хозяйствования к малому, среднему и крупному бизнесу – среднегодовой стоимости активов – позволит точнее разграничить и конкретизировать их деятельность по масштабу, что будет способствовать эффективному использованию системы государственной поддержки, налогообложения, кредитования, бухгалтерского учета, внутреннего и внешнего менеджмента.

УДК 339.97

## ПРОБЛЕМЫ И ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

*Дадалко С.В., к.э.н., доц., Орех В.Е., маг.*

*Белорусский национальный технический университет,  
г. Минск, Республика Беларусь*

**Ключевые слова:** логистика; транспортно-логистическая система; управление логистикой; логистические центры, товарные потоки; сокращение затрат.

*Мировой опыт показывает, что важнейшим фактором экономического роста предприятия является формирование логистической системы, охватывающей различные сферы деятельности. Эволюция логистических систем за рубежом доказывает, что они становятся одним из важнейших стратегических инструментов в конкурентной борьбе для организаций. В Республике Беларусь в силу объективных причин исторического, политического, экономического характера имеет место определенное технологическое отставание в области логистики, а также существует ряд проблем, сдерживающих ее развитие. Исследования показывают, что для Беларуси в ближайшие годы логистика должна стать приоритетной отраслью. Неизбежный рост цен на импортируемые энергоресурсы при фактическом отсутствии собственных заставит Беларусь сделать ставку на использование своего транзитного потенциала и развитие логистики. Несмотря на динамику экономических процессов, логистика и ее потенциал дают предпосылки к видению перспектив, которые связаны с реализацией как традиционных, так и инновационных форм организации деятельности в современных условиях. Таким образом, важным шагом для Республики Беларусь в ближайшие 2-3 года является создание в стране современной логистической системы, в противном случае экономика страны рискует быть отброшенной на обочину международных отношений.*

В современной экономике логистика важна как для конкретной компании, так и для страны в целом. Беларусь имеет большой транзитный потенциал благодаря своему географическому положению, находится на перекрестке основных транспортных маршрутов и является буферным элементом в торговле между странами ЕС и Россией. Открывающиеся возможности должны быть использованы в соответствии с Программой развития логистической системы до 2015 г. Согласно

данной программе, в республике не только появятся логистические центры, но и будут созданы условия, обеспечивающие их функционирование. Вместе с тем, логистический сектор в республике формируется не так динамично, как хотелось бы. К примеру, пропускная способность трех из девяти европейских коридоров задействована не более чем на одну треть. Если сравнить логистическую систему Беларуси и стран Европы, то можно сказать, что мы делаем в этом направлении первые шаги. Использование опыта ведущих европейских государств, таких как Германия, Франция, Голландия, позволит избежать многих ошибок и сэкономить временные и финансовые ресурсы.

Мировая практика показывает, что эффективное управление логистикой позволяет сократить время с момента заказа товара у поставщика до момента поступления на склад клиента, существенно уменьшить запасы сырья и материалов на складах, оперативно получать информацию о местонахождении товара и повысить уровень логистического сервиса. Экономика Беларуси характеризуется недостаточным использованием логистических активностей, о чем свидетельствуют данные обзора индекса эффективности логистики LPI. Методику оценки уровня развития логистики в различных странах разработал Всемирный банк совместно с университетом г. Турку (Финляндия). LPI измеряет удобство логистических систем по всей цепи поставок услуг в стране и дает оценку с двух позиций: национальной и международной. Данное исследование проводится раз в два года с 2007 г. Международный показатель индекса выставляют торговые партнеры – эксперты в области логистики, ведущие деятельность за пределами страны, а национальный основан на мнении специалистов, работающих в ней. Оценка дается по шкале от 1 до 5 баллов. Согласно полученным данным, в 2007–2014 гг. в первую десятку вошли страны с наиболее развитыми логистическими системами, в том числе Германия, Нидерланды, Сингапур, Бельгия, Великобритания, Гонконг и Япония. В 2014 г. в исследовании приняли участие 160 стран. На основании представленных данных видно, что, несмотря на повышение показателя LPI, рейтинг Беларуси ухудшается (74-е место в 2007 г. и 99-е – в 2014). С 2012 по 2014 г. по трем параметрам (качество торговой и транспортной инфраструктуры, качество и компетентность логистических услуг и отслеживание прохождения грузов) наблюдается снижение показателей по субиндексам. Причем, последний характеризуется постоянной отрицательной динамикой. Схожая ситуация и в других странах Таможенного союза. Из приведенных выше данных становится ясно, что по развитию логистики мы серьезно отстаем от ведущих стран. Поэтому назрела острая необходимость реструктурировать логистическую систему Беларуси и стран ТС, превратить ее в современную, динамичную, интегрированную с европейскими и другими государствами. [1]. В условиях, когда рынок предъявляет все новые требования, традиционный подход к управлению предприятием (когда спрос превышает предложение) в нынешней ситуации не дает ожидаемых результатов. Руководители, которые во главу угла ставят продажи и все силы и средства направляют на совершенствование работы соответствующего отдела, а логистику отодвигают на второй план, рискуют оказаться в аутсайдерах. Ведущие мировые компании уже давно применяют логистический подход к снижению издержек и повышению эффективности работы фирм. Принципиальное отличие его от традиционного состоит в том, что деятельность предприятия рассматривается как интегрированное управление сквозным материальным потоком с целью сокращения и оптимизации затрат. Это направление взаимосвязано с другими, такими как маркетинг, планирование производства, работа с финансами. Зачастую между ними и рациональной организацией совокупного материального потока предприятия может возникать конфликт. Логистический подход предполагает выделение специальной службы на основе объединения отдельных участков товаропроводящей цепи в единую систему (с момента формирования договорных отношений с поставщиком до момента доставки готовой продукции покупателю), способную управлять материальными и информационными потоками предприятия, своевременно и адекватно реагировать на изменения внешней и внутренней среды. Данный подход позволяет проанализировать процессы в логистической цепи и устранить дублирующие функции и операции, перераспределить товарные потоки для оптимизации затрат в системе, что на выходе дает сокращение совокупных логистических издержек.

Исследования показывают, что многие руководители отечественных предприятий под логистикой понимают только контроль работы транспорта и склада, процесса закупки, и лишь немногие воспринимают ее как систему управления материальными потоками и затратами. Основная масса директоров видит только последствия отсутствия логистической системы: большие запасы товаров на складах и одновременный дефицит по востребованным позициям, недостаток оборотных средств, потерю клиентов, высокие транспортные затраты и расходы по оплате труда. Однако, даже задумываясь о причинах этих проблем, руководители предприятий не считают необходимым

пересмотреть свое отношение к логистике. Создание на предприятии логистической системы – это локальные мероприятия, реализация которых, конечно же, повышает конкурентоспособность компании на внутреннем рынке, но не дает преимуществ при выходе на внешний. Развитие мировой экономики способствовало созданию новой современной концепции управления цепями поставок, что позволило получить дополнительный эффект от логистики. Она основывается на том, что организация может достичь наилучших результатов не в конкурентной борьбе со своими поставщиками и клиентами, а благодаря совместным партнерским усилиям по достижению конкурентных преимуществ конечного в цепи поставок продукта. Данный принцип кардинально меняет философию управления экономическими системами: между собой соперничают не отдельные компании, а цепи поставок, в состав которых входят все предприятия, участвующие в создании конкретного конечного продукта, ведущие деятельность не только внутри страны, но и за ее пределами, что приводит к формированию глобальной логистики [2].

Эффективность функционирования логистических систем и цепей поставок с точки зрения логистики может оцениваться по-разному. В первую очередь, это динамичное снижение затрат в каналах распределения за счет оптимизации запасов, транспортных, складских, управленческих расходов, применения современных разработок, технологий контроля и мониторинга состояния системы, а также внедрения более гибких стратегий (технологий) перераспределения логистических функций (доведения товара, маркировки, перемещения части подготовительных операций, использования общих складов, выбора посредников и др.). Этот подход позволяет упорядочить движение сырья, полуфабрикатов, готовой продукции, снизить издержки на обслуживание потока, повысить способность цепи обеспечивать своевременную поставку готового продукта конечному потребителю. К сожалению, белорусская экономика очень медленно реагирует на мировые тенденции в сфере логистики. Следует отметить, что для повышения эффективности логистического сектора республики необходимо начать построение современных логистических систем в компаниях, усиливая влияние логистики на их деятельность. Представляется целесообразным формирование системы подготовки высококвалифицированных специалистов в сфере 3PL и 4PL технологий и транспортных услуг в рамках постоянно действующего краткосрочного семинара, курсов по подготовке и переподготовке кадров по логистике, подготовки менеджеров по специальности «Логистика» в ведущих вузах Беларуси. [3] Сегодня первоочередные задачи предприятий- это развивать навыки и расширять компетенции руководителей логистических подразделений; применять логистический подход в управлении; активно участвовать в создании логистической системы предприятия; совершенствовать процессы в цепях поставок. Применение системного подхода к созданию эффективного современного логистического механизма приведет к оптимизации складских запасов и высвобождению замороженных финансовых ресурсов, снижению конечной стоимости продукта за счет сокращения совокупных логистических затрат, повышению качества сервиса и конкурентоспособности предприятия. В конечном итоге все это благоприятно отразится на состоянии реального сектора экономики.

Резюмируя вышеизложенное, можно заключить, что в целях повышения эффективности функционирования национальной логистической системы Беларуси необходимо решить ряд важных задач:

- Создать единую транспортно-логистическую систему, включающую структуры как государственной, так и частной форм собственности.
- Обеспечить государственную поддержку притока иностранных инвестиций в этот сектор услуг, в частности через строительство логистических центров. Появление транснациональных корпораций с их передовыми стратегиями и технологиями поможет создать стабильный и успешный рынок логистических услуг.
- Значительно расширить комплекс транспортно-логистических услуг (включая планирование, контроль, менеджмент и доставку) при активном использовании аутсорсинга логистических услуг на международном рынке.
- Открыть за рубежом многофункциональные логистические центры, представляющие комплексы объектов, обеспечивающих управление товарными, сервисными и информационными потоками, предназначенные для управления продвижением товаров, в том числе белорусского производства, их реализации в стране назначения и др.

Таким образом, комплексное решение отмеченных задач, с учетом тенденций развития мирового рынка логистических услуг, позволит компаниям Республики Беларусь завоевать устойчивые позиции в международной логистике. Развитая логистическая инфраструктура страны стимулирует приток иностранных инвестиций, значительный рост объемов транзитных перевозок, формиро-

вание дополнительных конкурентных преимуществ белорусских участников рынка транспортно-логистических услуг и значительный рост экспортного потенциала страны.

Список использованных источников

1. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года./ Национальный правовой интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс]. — 2013. — Режим доступа: <http://pravo.by/> — Дата доступа: 07.09.2015.
2. Л. Климович, Е. Шека. Международный рынок транспортно-логистических услуг и перспективы белорусской логистики / Международное право и международные отношения. – 2012. — № 1
3. В Беларуси растут объемы оказания транспортно-логистических услуг/ [Электронный ресурс]. — 2013. — Режим доступа: <http://agronews.by/> / — Дата доступа: 07.09.2015.

УДК 336.7

**МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ОЦЕНКИ  
УСТОЙЧИВОСТИ И  
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ БАНКОВСКИХ  
СИСТЕМ**

*Дём О.Д., к.э.н., доц.*

*Витебский государственный технологический университет,  
г. Витебск, Республика Беларусь*

**Ключевые слова:** конкурентоспособность, устойчивость, банковская система, проблемные активы.

*В данной статье раскрываются понятия устойчивости и конкурентоспособности банковской системы, их взаимосвязь, факторы и направления в обеспечении её эффективного функционирования.*

Проблемы, возникающие в практике взаимоотношений банков с субъектами экономики, требуют разработки научных основ устойчивости банковской системы, рекомендаций, направленных на обеспечение ее динамического развития. Ниже приводится информация, взятая с сайта Национального банка Республики Беларусь об устойчивости белорусского банковского сектора. Мы видим, что данные показатели за анализируемый период характеризуют банковскую систему нашей страны как устойчивую. По этой информации не возможно было предвидеть ситуацию, сложившуюся в декабре 2014 года.

Показатели	01.01.2014	01.04.2014	01.07.2014	01.10.2014
Доля проблемных активов, %	4,45	4,42	4,368	4,44
Коэффициент достаточности нормативного капитала, %	15,50	15,04	14,77	15,31
Коэффициент краткосрочной ликвидности, разы	1,81	1,88	1,84	2,07
Соотношение ликвидных и суммарных активов, %	26,78	26,80	27,65	27,95

Рисунок 1 – Показатели устойчивости банковского сектора в Республике Беларусь за январь-сентябрь 2014 года