

Министерство образования Республики Беларусь
Учреждение образования «Барановичский государственный университет»
Инженерный факультет
Факультет экономики и права

ЭКОНОМИКА, ТЕХНОЛОГИИ И ПРАВО В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ

Материалы Международной научно-практической конференции
факультета экономики и права и инженерного факультета

(Барановичи, 20 октября 2016 года)

Барановичи
БарГУ
2017

УДК 001(063)

В сборнике представлены материалы, затрагивающие широкий круг вопросов, посвященных эффективному экономическому развитию организаций и регионов, маркетингу и менеджменту. Особое внимание уделено проблемам применения и совершенствования национального законодательства. Раскрываются теоретические и практические результаты научного поиска авторов по инженерному профилю, затрагивается проблемное поле современной физики и математики. Материалы носят как теоретический, так и практико-ориентированный характер

Издание предназначено для преподавателей, студентов, магистрантов, аспирантов и научных работников.

Редакционная коллегия:

А. В. Никишова (гл. ред.), Ю. Е. Горбач, В. Н. Кременевская (отв. секретари),
В. Н. Познякевич, О. В. Павловская, Г. Я. Житкевич, М. В. Андрияшко, О. И. Людвигевич, О. И. Наранович,
А. К. Гавриленя, И. Н. Бруй, В. А. Дремук

Рецензенты:

кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры международных экономических отношений Белорусского государственного университета Е. В. Бертош,
доктор технических наук, заведующий лабораторией обработки металлов давлением В. А. Томило

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Введение. Существенным фактором роста экономики Беларуси является ее геополитическое месторасположение и продолжающаяся глобализация мирохозяйственных связей. Транзитно-транспортный потенциал Республики Беларусь определяется геоэкономическими условиями и возможностями реализации имеющихся преимуществ: географического положения и управления трудовыми и интеллектуальными ресурсами.

Основная часть. Значение трансграничного транспортного сотрудничества Беларуси вытекает из уникального географического положения страны. Высокая степень транзитивности Беларуси связана с тем, что через ее территорию проходят два перспективных проекта — 2-й и 9-й международные транспортные коридоры (Берлин—Варшава—Минск—Москва—Нижний Новгород; Хельсинки—Санкт-Петербург—Киев—Бухарест—Дмитровград—Александрополис), коридор 9Б (Калининград/Клайпеда—Каунас—Вильнюс—Минск—Киев—Одесса).

На момент распада СССР именно Беларусь была базой перевалки грузов в страны Совета экономической взаимопомощи и Европейского союза (ЕС). Находясь на пересечении транспортных магистралей, Беларусь стремится стать крупным центром международного перемещения товаров.

Транспортный сектор играет важную роль в экономике страны и обеспечивает значительные поступления в доходную часть бюджета за счет транзитных услуг, способствует развитию внутренней и внешней торговли.

Ежегодно через территорию нашей страны следует свыше 100 млн т европейских грузов, из них около 90% — между Россией и ЕС [3].

Объем внешней торговли товарами в Республике Беларусь в 2015 году составил около 57 млрд дол. США, что сопоставимо с уровнем ВВП [1].

В транспортном секторе занято около 6% от общей численности работающих [3].

Между тем ситуация на отечественном рынке логистических и складских услуг продолжает ухудшаться. Статистика, как на национальном, так и региональном уровнях, показывает, что сегодня Беларусь как международный перевозчик грузов теряет свои позиции.

По некоторым оценкам потенциальный годовой оборот рынка логистических услуг Беларуси оценивается более чем в 1,5 млрд дол. США, в том числе по складским услугам — в 1 млрд дол. США. Однако реально сегодня доля логистики в ВВП Беларуси составляет лишь 7,5%, тогда как в Литве — 14%, в Германии — 17%, а в ряде азиатских стран — в разы больше [2].

Согласно Указу Главы государства, под строительство транспортно-логистических центров (далее — ТЛЦ) в Беларуси было выделено 50 участков и принята соответствующая Программа развития логистической системы в Республике Беларусь на период до 2015 года. Сегодня в стране в рамках программы построено 20 ТЛЦ, еще 18 введены в действие инвесторами самостоятельно. Анализ деятельности ТЛЦ показал, что основная часть центров строилась по директивным указаниям и, как правило, без детального анализа востребованности объекта, в том числе оценки количества потенциальных клиентов, их платежеспособности, другая — производителями или транспортно-экспедиционными компаниями «под себя», однако их положение сегодня несколько более выигрышное, поскольку они обеспечены минимальным стабильным товаропотоком. Изначально отечественные ТЛЦ воспринимались не как самостоятельные бизнес-проекты, а, скорее, как более комфортабельные складские помещения.

Как отмечают в БелНИИТ «Транстехника», типичный белорусский логистический центр предлагает своим клиентам в среднем не более 15 из 62 видов работ, которые можно выполнять в рамках СТБ 2306-2013, разработанного для этого вида деятельности. Для сравнения, в Германии логистические центры оказывают порядка 70 услуг, а в Японии — около 110. Лишь 11 ТЛЦ в Беларуси имеют возможность оказывать услуги таможенного оформления поступающих грузов, а мультимодальными являются только 8 объектов [2]. Сложившаяся экономическая ситуация показывает, что в рамках реализации Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года упор сделан в сторону количественного компонента реализации программы, нежели качественного.

Республика Беларусь входит в число государств с высоким уровнем логистических издержек, к которым относятся размещение заказов на поставку продукции, закупка, складирование поступающей продукции, внутрипроизводственная транспортировка, промежуточное хранение, хранение готовой продукции, отгрузка, внешняя транспортировка и др. В настоящее время доля таких издержек в Беларуси составляет около 20% ВВП. По данным Armstrong & Associates Inc., средний мировой показатель логистических издержек в ВВП находится на уровне 11%. В Китайской Народной Республике они составляют 15%, а в странах Западной Европы лишь 7—8%. Сложившаяся ситуация заметно снижает эффективность производства и торговли, отрицательно влияет на конкурентоспособность компаний и страны в целом [4].

Уровень привлекательности транспортно-логистической системы Республики Беларусь видится посредством его оценивания экспертами в мировых рейтингах. Всемирный банк совместно с университетом города Турку раз

в два года составляет Индекс качества логистики (Logistics Performance Index (LPI)), который строится на таких показателях, как эффективность процедуры таможенного оформления, качество транспортной инфраструктуры, отслеживание прохождения грузов, внутренние затраты на логистику, качество транспортной и коммуникационной инфраструктуры, уровень международных перевозок, компетентность логистики и своевременность оказания услуг. В мировых рейтингах по уровню развития логистики (LPI) Беларусь оценивали трижды: в 2007, 2012 и в 2014 годах. Беларусь в 2007 году занимала 74-ю строчку со значением индекса 2,53 по пятибалльной системе, в 2012 — 91-ю (2,61 балла), в 2014 году сместилась на 99-ю (2,64 балла). Такая динамика объясняется более высокими темпами развития логистики за рубежом, чем в Беларуси.

Сдерживающим фактором на пути развития сегмента международных транспортных услуг, которые, по прогнозам специалистов, в перспективе будут преобладать в объеме международных услуг, является недостаточная развитость отечественной транспортной логистики.

Факторы, препятствующие эффективному функционированию транспортной логистики в Республике Беларусь, можно идентифицировать и сгруппировать:

- инфраструктурные — связанные с недостаточным развитием рыночных отношений в области торговой инфраструктуры, т. е. несоответствие либо отсутствие обязательных элементов инфраструктуры необходимого качества;
- трансграничные — создание единой транспортной сети, отвечающей требованиям экономической интеграции, на практике сталкивается с многочисленными препятствиями при преодолении границы;
- административные — различия в разрешительных системах и квотировании, лицензировании, страховании и т. п.

Достижение высокой степени логистизации транспортной цепочки находится в зависимости от проведения ряда организационно-законодательных действий. К наиболее важным можно отнести: развитие транспортных сетей; развитие мультимодальных терминалов; гармонизация между конкуренцией, прежде всего разницы в ценах; введение широкого разнообразия стандартов.

Заключение. Геоэкономические условия являются лишь первичной предпосылкой и потенциальной возможностью, позволяющей при благоприятных условиях способствовать ускорению экономического развития Беларуси. Сегодня важными являются факторы, определяемые непосредственно способностью государства, а также субъектов хозяйствования, их взаимодействием по решению проблем, связанных с новыми тенденциями процесса глобализации мировой экономики.

Список цитируемых источников

1. Основные показатели внешней торговли [Электронный ресурс] // Нац. стат. ком. Респ. Беларусь. — Режим доступа: http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/makroekonomika-i-okruzhayushchaya-sreda/vneshnyaya-torgovlya_2/osnovnye-pokazateli-za-period-s-__-po-___gody_10/osnovnye-pokazateli-vneshnei-torgovli/. — Дата доступа: 01.09.2016.
2. Склады на вырост [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://delo.by/news/~shownews/sklady-na-wyrost>. — Дата доступа: 01.09.2016.
3. Статья Чрезвычайного и Полномочного Посла Республики Беларусь в Финляндии Александра Островского «Транзитный потенциал Беларуси» в издании “Baltic Rim Economies” [Электронный ресурс] // М-во иностр. дел Респ. Беларусь. — Режим доступа: <http://mfa.gov.by/press/smi/efe30749798455b9.html>. — Дата доступа : 01.09.2016.
4. Страна шелковой логистики [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.belmarket.by/ru/325/171/25846/Страна-шелковой-логистики.htm>. — Дата доступа: 01.09.2016.

УДК 004.738.5:338.46(477)

Н. И. Карпышин

Тернопольский национальный экономический университет, Тернополь, Украина

ПРЕИМУЩЕСТВА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЭЛЕКТРОННОЙ МОДЕЛИ УЧАСТИЯ УКРАИНСКОГО БИЗНЕСА В СФЕРЕ ОБЩЕСТВЕННЫХ ЗАКУПОК

Введение. Сфера государственных закупок в Украине в течение длительного времени являлась инструментом для вымывания средств из казны государства. При этом коррупция в этой сфере распространялась на всех уровнях — от закупок в сельском совете до закупок на крупнейших государственных предприятиях. Именно в целях максимального уменьшения влияния государственных органов власти и чиновников на процесс публичных закупок, а также увеличения конкуренции и снижения уровня коррупции в Украине была проведена реформа в сфере общественных закупок. Одним из основных тезисов реформы является перевод всех тендерных процессов в интернет-пространство. Участникам тендерных процедур больше не нужно собирать объемные пакеты документов на каждый отдельный тендер, поскольку все эти действия проводятся с помощью электронного документооборота через интерфейс электронных площадок. Электронная система закупок построена таким образом, что ни государство, ни администраторы системы не могут оказывать влияние на участников процедуры закупки и любым образом отсеивать их.