

Задание планирования, организации и контроля функционирования туристического кластера формулируется на основе различных областей знания (экономики, менеджмента, маркетинга, математики) и может быть описано с помощью системы взаимосвязанных моделей.

Для оценки экономических последствий развития туризма используются различные методы, начиная от чистой догадки и заканчивая сложными математическими моделями. Исследования сильно различаются по качеству и точности, а также учитывают абсолютно различные факторы влияния.

Существуют различные типы экономического анализа в туристической индустрии: 1) анализ экономических последствий; 2) анализ финансового воздействия; 3) финансовый анализ деятельности туристических организаций; 4) анализ спроса; 5) анализ стоимости затрат; 6) технико-экономическое обоснование; 7) оценка воздействия на окружающую среду [3].

Значительной проблемой в эффективном использовании организационно-экономических моделей является недостаточная подготовка лиц в расшифровке и интерпретации полученных результатов, что не позволяет принимать наиболее оптимальные решения. Организационно-экономическое моделирование предполагает разработку, изучение и применение математических и статистических методов и моделей в экономике и управлении ее субъектами.

При построении банка моделей функционирования туристического кластера, изучении и применении процедур принятия решений могут использоваться разные технологии аналитического моделирования, которые можно разделить на несколько групп: модели оптимизации, в том числе дискретные и многокритериальные; модели, которые учитывают неопределенность; имитационные модели и др. [4, с. 436].

Существует ряд проблем устойчивости в моделях и методах разработки стратегии развития туристических кластеров. Организационные и экономические процессы реализуются в реальных ситуациях с достаточно высоким уровнем неопределенности. Велика доля нечисловой информации, что затрудняет процесс принятия решения. Соответственно, при разработке организационно-экономической модели функционирования туристического кластера можно выделить следующие этапы: 1) разработать общий подход к изучению устойчивости моделей процессов управления туристическим кластером; 2) развить методологию оценки характеристик, прогнозирования, сегментации для решения конкретных задач функционирования туристического кластера; 3) установить связи между различными факторами, построить вероятностные модели; 4) провести организационно-экономическое моделирование ряда процессов в функционировании туристического кластера; 5) разработать устойчивые организационно-экономические модели функционирования туристического кластера.

Заключение. Экономические последствия туристической индустрии являются важным фактором в государственном и региональном планировании, в принятии маркетинговых и управленческих решений. Поэтому необходимо понимать относительную важность развития туризма для своего региона, включая вклад туризма в экономическую деятельность регионов. Высокий уровень конкуренции и экономическое реформирование обусловили необходимость использования экономико-математических моделей и оптимизационных задач, учитывающих различные факторы влияния и особенности туристической индустрии. Соответственно, создание унифицированной организационно-экономической модели функционирования туристических кластеров позволит решить ряд проблем, стоящих перед субъектами туристической индустрии в Республике Беларусь.

Список цитируемых источников

1. Вертинская, Т. С. Методология создания региональных туристских кластеров в Беларуси / Т. С. Вертинская, В. А. Клицунова. — Минск : Б-ка сел. туризма, 2014. — 52 с.
2. Александрова, А. Ю. Кластеры в мировой индустрии туризма // Вестн. Моск. ун-та. — 2007. — Сер. 6. Экономика. — № 5. — С. 43—2.
3. Daniel, J. Stynes. Economic Impacts of Tourism [Electronic resource] / Daniel, J. Stynes. — Access mode: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.541.2793&rep=rep1&type=pdf>. — Date of access: 20.10.2017.
4. Носкова, В. В. Коммунальное хозяйство городов / В. В. Носкова. — 2013. — № 109. — С. 436—441.

УДК 656.062

С. Ф. Куган

Учреждение образования «Брестский государственный технический университет», Брест

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ БЕЛОРУССКОГО РЫНКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

Введение. В настоящее время на глобальном пространстве происходит трансформация подходов к организации и регулированию процессов производства, реализации и доставки товаров конечным потребителям (перенос производства на территорию других стран для сокращения издержек, повышение требований к качеству сервиса и т. д.).

Эффективность логистической системы зачастую является ключевым фактором национального успеха и проявляется в стремлении Республики Беларусь к интеграции в общемировые товарные потоки. Подобное движение не исключает важность функционирования логистики для корпоративных целей предприятий с точки зрения обслуживания как определенного сегмента рынка, так и территории, региона и страны в целом. При этом рационализация транспортных, экспедиторских, складских, погрузочно-разгрузочных и работ другого вида достигается путем высокоорганизованного логистического сервиса на основе оптимизации затрат и качества. Важнейшим фактором экономического роста становится формирование интегрированных систем, охватывающих как отдельные сферы предпринимательства, так и целые страны.

Основная часть. В 2015 году объем мирового рынка транспортно-логистических услуг (далее — ТЛУ) сократился на 3,8% (до 4,1 млрд дол. США). Доходы от международных грузоперевозок существенно снизились вследствие замедления темпов роста мировой торговли и падения фрахтовых ставок. Негативное влияние этих факторов было усилено девальвацией национальных валют по отношению к доллару США. Причем сокращение объема ТЛУ в долларовом эквиваленте в той или иной степени ощутили на себе и страны ЕС, и развивающиеся государства.

В 2016 году, особенно во втором полугодии, воздействие этих факторов несколько ослабло, произошла частичная адаптация к новым рыночным условиям, повысилась устойчивость национальных валют. Это положительно сказалось на динамике рынка ТЛУ, объем которого в долларовом эквиваленте по итогам года увеличился на 1,1%. В 2017 году, учитывая прогнозируемую динамику мирового ВВП и торговли, темпы роста рынка ТЛУ могут повыситься до 5%.

Логистика становится планомерным процессом по организационному обеспечению доставки грузов из места отправления в место назначения, в ходе которого выполняется определение наиболее рационального маршрута, выбор транспортных средств, непосредственная грузоперевозка и широкий спектр вспомогательных (экспедиторских) операций, включая терминально-складскую обработку, дистрибуцию и т. д.). Перечисленные факторы обусловили активное развитие совокупности ТЛУ, в составе которой выделяют следующие основные сегменты: грузовые перевозки; экспедиторское обслуживание; комплексный логистический сервис, управленческая логистика.

Из 41 логистического центра, работающего в Беларуси, 11 — государственные. Остальные созданы за счет инвестиций национальных и иностранных компаний. При этом наблюдается высокая концентрация операторов и объемов оказываемых услуг в столице и Минской области, доминирование отдельных предприятий с участием государства, а также рост объемов услуг и затрат операторов [1].

Главными факторами, влияющими на развитие глобального рынка логистических услуг, в последние годы были: глобализация экономических процессов с расширением торговых связей и развитием грузоперевозок (путем увеличения протяженности транспортных артерий, использования интеграционных схем перевозок и т. д.); усилия бизнес-структур по оптимизации издержек, связанных с перевозками и хранением продукции; рост потребности в новых информационно-коммуникационных и интеграционных решениях в сфере логистики; концентрация работы потребителей логистических услуг на профильном бизнесе и аутсорсинг непрофильного.

По данным статистики, объем логистических и транспортно-экспедиционных услуг в 2016 году составил 3,17 млрд р., или 1,42 млрд дол. США (рост к 2015 году на 40,8%), в том числе логистических — 246,5 млн (+57,2%), из них в транспортно-логистических центрах — 80,6 млн, в оптово-логистических — 16,3 млн, в других центрах — 1,4 млн р.

Объем оказанных логистических услуг по обработке транзитных грузов на территории Беларуси составил 59,7 млн р. (128,1%).

Объем транспортно-экспедиционных услуг достиг 2,93 млрд р. (рост за год — на 40,1%), в том числе автомобильным транспортом — 1,51 млрд, внутренним водным, морским — 138,1 млн, железнодорожным — 1,22 млрд, воздушным — 51 млн р. Импорт услуг составил 938,7 млн р. (72,6%).

Рентабельность логистических центров и операторов колеблется от 10 до 55%, причем у логистических операторов, использующих арендованные площади, — 10—25%, у владельцев логистических центров — 55%.

Выручка экспедиторов росла гораздо быстрее, чем у транспортников, — на 85,3% (до 352,6 млн р.), что свидетельствует о росте их вознаграждений. Это также служит признаком повышения деловой активности экспедиторов и их роли в логистических цепочках на внутренних и внешних рынках.

Транспортно-экспедиционными компаниями и логистическими центрами было обработано 506,3 тыс. т грузов (на 21,1% больше, чем в 2015-м), при этом затраты по содержанию логистических центров выросли на 43,8% (до 40,7 млн р., 143,8%), а связанные с оказанием логистических услуг — всего на 3,7% (до 137,1 млн р.).

Средний доход с 1 м² складских площадей в логистическом центре за год увеличился с 2,3 тыс. до 3,2 тыс. р., а затраты на содержание 1 м² — почти в 4,6 раза: с 1,2 тыс. р. до 5,5 тыс. р. В 2015 году по сравнению с 2014-м эти затраты выросли в 1,7 и 1,4 раза соответственно. Такая динамика свидетельствует о росте прямых и косвенных затрат эксплуатантов логистических центров. При этом сами операторы предлагают наиболее простые и ограниченные пакеты своих услуг, что искусственно сдерживает развитие комплексности сервиса. Это, в свою очередь, объясняется ухудшением экономического состояния потенциальных клиентов и нехваткой у них средств для увеличения количества и объема возможных логистических услуг. В основном логистические

центры используются для обработки внутренних грузопотоков (например, сетевых ритейлов), а не для обслуживания международных транзитных грузов.

Парк автомобильных грузовых транспортных средств увеличился с 637 единиц в 2015 году до 946 в 2016-м, количество железнодорожных вагонов всех типов уменьшилось с 926 до 818, а прочих грузовых транспортных средств (несамоходные, погрузчики, ричтраки) — с 308 до 45. Это свидетельствует о тенденции по отказу транспортно-экспедиционных организаций от собственного парка вспомогательного специализированного оборудования, складской или специализированной техники, чтобы сократить себестоимость и повысить свою конкурентоспособность.

Больше всего в 2016 году транспортно-экспедиционных организаций концентрировалось в Минске и Минской области (рисунок 1).



Рисунок 1 — Соотношение транспортно-экспедиторских организаций и оказанных ими услуг в 2016 году

Вместе с тем по сравнению с 2015 годом ситуация на рынке логистических услуг в 2016-м постепенно начинает стабилизироваться. Происходит рост спроса на транспортные и логистические услуги, что стало следствием стабилизации макроэкономических показателей и свидетельством адаптации значительной части игроков к новым рыночным условиям. Среди конкурентных преимуществ, позволивших целому ряду компаний в 2015—2016 годах не только достаточно успешно работать в условиях экономической рецессии, но и усилить свои позиции на рынке логистических услуг, следует отметить наличие диверсифицированной клиентской базы, компетенций в организации перевозок сборных грузов, в обслуживании транзитного грузопотока. Большое значение имеют быстрая реакция на изменение спроса и географии грузопотоков, способность предложить эффективные решения для снижения логистических издержек и оптимизации процессов.

Анализ белорусского рынка логистических услуг показал, что на нем есть крупные компании, которые предоставляют комплексный логистический сервис, сформировались определенные лидеры. Однако основной удельный вес на отечественном рынке логистических услуг занимают малые, средние организации и индивидуальные предприниматели. Кроме того, большинство компаний не вкладывают инвестиции в развитие логистического сервиса и повышение качества логистических услуг. Ощущается нехватка и квалифицированных кадров в области логистики и управления цепями поставок.

Сдерживающие факторы развития рынка логистических услуг: недостаточное развитие логистической инфраструктуры из-за недостатка инвестиций; недостаток квалифицированных кадров, способных заниматься логистическим управлением как на микро-, так и на макроуровне; слабая интегрированность национальных логистических систем в общеевропейскую и европейскую; достаточно большой бумажный документооборот логистических провайдеров; недостаточное использование информационных технологий провайдерами логистических услуг; принцип резидентства, действующий в международных перевозках в рамках Таможенного союза.

Для становления и активного развития рынка логистических услуг необходимо: создание благоприятных условий для прихода в Беларусь международных логистических 3PL-провайдеров и переход к концепции 4PL (создание системного интегратора в области логистики); совершенствование правового регулирования логистической отрасли; повышение уровня университетской подготовки кадров по логистическим специальностям, а также налаживание тесных связей академических кругов с профильными ассоциациями (БАМЭ, БАМАП),

провайдерами логистических услуг; реструктуризация логистических систем стран — членов Таможенного союза и их объединение в Евразийскую логистическую систему.

Эксперты подчеркивают, что есть определенные плюсы в развитии отечественного рынка логистических услуг: наработанный опыт, независимость от сторонних посредников, «персонифицированный сервис», отвечающий внутренним запросам и потребностям организаций, а в ряде случаев и экономию средств. Важную роль здесь играет сокращение финансовых рисков компаний, поскольку использование международного научного опыта в сфере логистики позволяет повышать качество выполнения той или иной логистической операции. В ряде случаев при использовании научных методов и методик в компаниях может наблюдаться значительное сокращение издержек на логистическую часть бизнеса в первую очередь за счет сокращения транспортных расходов. Кроме того, в ситуации жесткой конкуренции на мировом рынке логистических услуг выгодное коммерческое предложение в части оптимального соотношения цены и качества услуги является достаточно востребованным и способствует развитию спроса на определенный пакет услуг. Развитие логистики и логистических подходов к управлению материальными и товарными потоками на макроуровне осуществляется с разной интенсивностью и скоростью, исходя из возможностей и потенциала региона.

Заключение. Совершенствование управления логистическим комплексом и выявление конкурентных преимуществ регионов в системе товародвижения можно проводить лишь на основе оценки состояния и эффективности действующей системы управления товаропроводящими сетями и ее инфраструктуры, а также оценки и возможных путей наращивания ее потенциала.

Основные грузопотоки внешнеторговых и транзитных перевозок концентрируются по осям «Запад — Восток» и «Север — Юг» и совпадают с главными направлениями перевозок в межрегиональном сообщении внутри Республики Беларусь, в районе тяготения которых сосредоточено свыше 80% населения и промышленного потенциала страны. Из этого следует, что развитие международных транспортных коридоров отвечает как внешним, так и внутренним экономическим интересам Республики Беларусь.

Список цитируемых источников

1. На рынке транспортно-логистических услуг растут объемы и затраты [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://neg.by/novosti/otkrytj/privezti-i-sohranit-na-rynke-transportno-logisticheskikh-uslug-rastut-obemy-i-zatraty>. — Дата доступа: 09.06.2017.

УДК 338.4

А. Д. Молокович

*Государственное учреждение образования «Институт бизнеса и менеджмента технологий»
Белорусского государственного университета, Минск*

МЕТОДОЛОГИЯ ОЦЕНКИ ИНДЕКСА ТРАНЗИТА

Введение. Динамичное развитие интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического союза Беларуси, России, Казахстана, Армении и Кыргызстана расширило возможности нашей страны по развитию логистики и транзита грузов в европейско-азиатском направлении. Расположение республики в центре Европейского континента позволяет ей стать связывающим звеном между странами Европы и Азии и обеспечить беспрепятственное движение грузопотоков по основным транспортным коридорам, проходящим через Беларусь. Это хорошо понимают в республике и уделяют данному вопросу большое внимание. Тем не менее многие вопросы в области транзита требуют более детального рассмотрения. В частности, это вопросы снижения объемов транзитных и экспортно-импортных грузов, оценки транзитных возможностей страны и др.

Основная часть. Несмотря на создание привлекательных условий для роста объемов транзита грузов через территорию Республики Беларусь, начиная с 2015 года транзитный товаропоток железнодорожным и автомобильным транспортом начал постоянно снижаться. Так, в 2016 году объемы перевозок по железной дороге сократились по сравнению с 2014-м более чем на 25 процентных пункта [1, с. 109]. Такого значительного падения объемов транзита не было на протяжении последнего десятилетия.

Определенные сложности имеют место на рынке автомобильных перевозок. Так, по данным таможенной статистики Государственного таможенного комитета Республики Беларусь, в 2016 году иностранными перевозчиками выполнено на 0,5% меньше транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом по сравнению с 2015-м, в то время как в 2015 году по сравнению с 2014-м снижение составило 19,6%. При этом основную долю транзитных поездок в 2016 году выполнили перевозчики Российской Федерации — 56,0%, в то время как перевозчики Польши — 20,7%, Литвы — 9,1%, Украины — 2,7%.

Основные причины сокращения транзита по Белорусской железной дороге — сокращение перевозок российских экспортных грузов в результате снижения темпов роста экономик России, Китая и стран ЕС, пере-