

ЛОГИСТИКА

УДК 338.46:658.7(476)

РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ КАК ФАКТОР ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ БЕЛАРУСИ

канд. экон. наук, доц. **О.С. БУЛКО**
(Институт экономики НАН Беларуси, Минск)

Рассматриваются основные подходы к определению инноваций в сфере услуг. Показано, что важнейшим направлением инновационного развития сферы услуг могут и должны стать логистические услуги. Дана оценка причин, по которым в Беларуси недостаточно развиты логистические услуги. Рассмотрены основные закономерности развития логистики в развитых странах, дана характеристика основных функций, которые должны выполнять транспортно-логистические центры в стране, приведена информация об их формировании в Беларуси. Рассмотрены некоторые аспекты развития аутсорсинга логистических услуг, исследована роль логистических провайдеров в их развитии. Обозначены направления совершенствования нормативной правовой базы по развитию логистической деятельности в Беларуси. Показаны возможные направления государственной поддержки, которые, по мнению автора, будут способствовать развитию логистических услуг.

Инновационная деятельность – вид деятельности, связанный с трансформацией идей (обычно результатов научных исследований и разработок либо иных научно-технических достижений) в новый или усовершенствованный продукт, внедренный на рынке, в новый или усовершенствованный технологический процесс, использованный в практической деятельности, либо в новый подход к услугам. Инновационная деятельность предполагает комплекс научных, технологических, организационных, финансовых и коммерческих мероприятий, и именно в своей совокупности они приводят к инновациям.

Инновация (нововведение) – результат инновационной деятельности, получивший воплощение в виде нового или усовершенствованного продукта, внедренного на рынке, нового или усовершенствованного технологического процесса, используемого в практической деятельности, либо новой или усовершенствованной организационно-экономической формы, обеспечивающей необходимую экономическую и (или) общественную выгоду. Различают следующие виды и типы инноваций: *Технологические инновации* – деятельность, связанная как с разработкой, так и с внедрением инноваций. В частности, в отраслях сферы услуг – технологически новых или значительно усовершенствованных услуг и новых или значительно усовершенствованных способов производства (передачи) услуг. *Продуктовые инновации* – разработка и внедрение технологически новых и технологически усовершенствованных продуктов. *Процессные инновации* – разработка и внедрение технологически новых или технологически значительно усовершенствованных производственных методов, включая методы передачи продуктов. Услуга считается технологической инновацией, когда ее характеристики или способы использования либо принципиально новые, либо значительно (качественно) усовершенствованы в технологическом отношении. Использование значительно усовершенствованных методов производства или передачи услуг также является технологической инновацией. Последнее может охватывать изменения в оборудовании или организации производства, связанные с производством или передачей новых или значительно усовершенствованных услуг, которые не могут быть произведены или переданы с использованием существующих производственных методов, или с повышением эффективности производства или передачи существующих услуг. Внедрение новых или значительно усовершенствованных услуг, методов их производства (передачи) может осуществляться на основе принципиально новых технологий или новых комбинаций существующих технологий либо на основе новых знаний. При этом технологии могут быть воплощены в новые или усовершенствованные машины, оборудование, программные средства, а новые знания – это результат исследований, приобретения или использования специальной квалификации или навыков. *Организационные инновации* (организационно-управленческие изменения) – тип инноваций, не имеющий отношения к технологическим инновациям и осуществляемым в их рамках нововведениям в организации производственных процессов или маркетинговым исследованиям, связанным с разработкой и реализацией технологических инноваций. Организационно-управленческие изменения (организационные инновации) могут происходить по следующим направлениям: разработка и реализация новой или значительно измененной корпоративной (акционерной) стратегии в организации (группе организаций); разработка и внедрение новых или значительно измененных организационных структур в организации; применение современных систем контроля качества, сертификации продукции (услуг), включая использование современных отечественных и зарубежных (например, ISO 9000) стандартов качества; разработка новых или значительно измененных методов и приемов организации труда в организации; внедрение современных систем логистики и поставок

сырья, материалов, комплектующих («точно в срок») и т. п., имеется в виду широко используемая за рубежом система бесперебойного материально-технического обеспечения производственных процессов непосредственно «с колес», минуя складские хозяйства в организации; организация и совершенствование маркетинговой службы в организации, включая как создание специализированных групп и подразделений, так и формирование фундаментальной концепции (стратегии) маркетинга организации и прочие [1].

Таким образом, исходя из определения, видов и типов инноваций, можно сделать вывод, что инновации в отраслях сферы услуг – это технологически новые или значительно усовершенствованные услуги, новые или значительно усовершенствованные способы производства (передачи) услуг, а также организационно-управленческие изменения в сфере услуг.

Как правило, внедрение инноваций в различных странах осуществляется по каким-то направлениям. Для Беларуси таким важнейшим направлением инновационного развития может стать развитие логистических услуг, логистики*.

Управление материальными потоками всегда являлось важной стороной хозяйственной деятельности предприятий, связанных друг с другом процессами производства, реализации и сервиса конечного продукта. Однако лишь сравнительно недавно оно приобрело статус одной из наиболее существенных функций деятельности и систем управления бизнесом и другими сферами экономической жизни. В странах с рыночной экономикой накануне и в период экономического кризиса 1930-х годов появилась идея объединения снабженческих, производственных и сбытовых подразделений и служб в единую систему, увязывающую функции по обеспечению предприятий материалами и сырьем, организации движения материалов и промежуточных изделий внутри предприятий, последующему хранению изготовленной продукции и доставке ее потребителям. Эта идея переросла в самостоятельное направление исследований и новую систему управления, названную логистикой.

Основными причинами, побуждающими обращаться к логистике, являются обострение проблемы сбыта продукции, рост затрат на транспортировку, достижение рядом предприятий предела эффективности производства, изменение философии товарно-материальных запасов, расширение ассортимента выпускаемых товаров, развитие информационных и коммуникационных технологий в связи с необходимостью гибкого реагирования производственных и торговых систем на быстро изменяющиеся приоритеты потребителя. Актуальность логистики усиливается возможностью повысить эффективность функционирования материалопроводящих систем. Благодаря логистике существенно сокращается временной интервал между приобретением сырья и полуфабрикатов и поставкой готового продукта потребителю, резко уменьшаются материальные запасы, ускоряется процесс получения информации, повышается уровень сервиса. Применение логистических принципов управления в национальной экономике мотивируется и рядом других факторов. Так, низкий уровень обеспеченности собственными материально-сырьевыми и топливно-энергетическими ресурсами заставляет отечественного производителя завозить их из других стран; многие крупные предприятия республики являются экспортоориентированными. Выгодное геополитическое положение нашей страны, ускорение процессов глобализации и транснационализации, создание союзов и альянсов предприятий объективно определяют использование логистических подходов в ее международном бизнесе. Деятельность в области логистики многогранна. Она включает управление закупками, продажами, транспортом, сервисом, складским хозяйством, запасами, кадрами, затратами, а также организацию информационных систем. Каждая из перечисленных функций представляет отдельную область управления, имеющую собственное содержание и выражающуюся в соответствующей отраслевой дисциплине.

Принципиальная новизна логистики – это системный подход к управлению, предполагающий органичную взаимную связь и интеграцию вышеперечисленных областей в единую материалопроводящую систему, переход от подоптимизации к оптимизации всей производственно-экономической системы, ориентацию на уменьшение общих затрат по производству и доведению товаров до потребителей. За рубежом логистику в соединении с маркетингом и менеджментом называют «третьим рычагом оптимизации экономики» и «последним рубежом экономии затрат». Практика показывает, что использование логистики в стране дает серьезные преимущества в конкурентной борьбе, существенно повышает конкурентоспособность продукции на внутреннем и внешних рынках. В современной рыночной среде процесс совершенствования логистического управления товародвижением объективно приводит к усилению интеграции предприятий, участвующих в перемещении товаров. Возникает необходимость регулирования всей системы движения товаров, при этом эффективность цепи поставок определяется уровнем организационного оформления хозяйственных связей всех участников товародвижения. Опыт развитых стран показывает: использование логистических систем ведет к сокращению транспортных расходов на 7 – 20 %; затраты на погрузо-разгрузочные работы и хранение материальных ресурсов и готовой продукции уменьшаются на 15 – 30 %; общие логистические издержки на 12 – 35 %; ускоряется оборачиваемость материальных ресурсов на 20 – 40 %; запасы ресурсов и готовой продукции снижаются на 50 – 100 % [2].

* Логистика рассматривается как наука о планировании, организации, управлении, контроллинге и регулировании перемещения материальных и информационных потоков в пространстве и во времени от их первичного источника к конечному потребителю.

В силу объективных причин исторического, политического, экономического характера имеет место общая технологическая отсталость белорусских предприятий по сравнению с западными, в том числе и в области логистики. Это происходит в силу специфичности развития самих логистических систем, обусловленных целым рядом причин: во-первых, необходимы достаточно прочные связи между производителями, поставщиками и потребителями, которые должны быть объединены в одну систему; во-вторых, использование логистических систем требует капитальных вложений, и подчас достаточно значительных; в-третьих, темпы развития производственной, технической и технологической базы логистики в разных отраслях экономики в последние годы очень высоки и требуют практически постоянного внесения улучшений или внедрения более новых продуктов, что требует значительных единовременных затрат; в-четвертых, постоянное совершенствование технологий предполагает интенсивную подготовку кадров по специальности «логистика», переподготовку и повышение квалификации в этой области персонала среднего и высшего менеджмента.

Следует отметить, что на пути развития логистической концепции в Беларуси существуют определенные трудности. С одной стороны, длительное время в отечественной экономике недооценивалась роль сферы обращения (снабжения и сбыта продукции), которая в мире занимает ключевую позицию в логистике. В Беларуси развитие сферы обращения отставало от производственной, особенно в сфере организации сбыта товаров и услуг. Сфера обращения характеризовалась замедленным продвижением товаров от производителей к потребителям, высоким уровнем неудовлетворенного спроса, низкой надежностью и недостаточным уровнем качества обслуживания потребителей. С другой стороны, Беларусь значительно отстает от среднего мирового уровня развития инфраструктуры логистического обслуживания по ряду причин, в число которых входят: нерациональное развитие товаропроводящих структур, недостаток организованных товарных рынков на крупно- и среднеоптовых уровнях; слабый уровень развития современных электронных сетей, систем связи и телекоммуникаций; недостаточное развитие транспортной инфраструктуры, прежде всего отсутствие практически на всех видах транспорта современных средств логистического назначения, а также высокая степень их износа; низкий уровень развития производственно-технической базы складского хозяйства; недостаток современного технологического оборудования по переработке продукции, низкий уровень механизации и автоматизации складских работ; слабое развитие промышленности по производству современной тары и упаковки и т.п.

Анализ состояния складской инфраструктуры страны показывает, что ее техническое состояние и изношенность материальной базы не способствуют использованию современных технологий товародвижения. Так, только 1/10 складских помещений, расположенных в г. Минске и Минском районе, – это отремонтированные или новые склады, недостаточно соответствующие требованиям к современной складской инфраструктуре. В последние годы некоторыми организациями вневедомственной подчиненности были построены небольшие современные склады (в среднем 2 – 3 тыс. кв. м) для собственных нужд – Coca-Cola, McDonalds, Vitalur, Euroopt, Prostor'e. Из современных складов, где предлагаются в аренду складские площади, можно отметить лишь реконструированные склады компании Hartia (12 тыс. кв. м) и вновь построенные компанией JVDominik склады площадью 2,7 тыс. кв. м. Как пример современной складской инфраструктуры можно привести крытый склад типа «В» (площадь 14,2 тыс. кв. м) городской товарной станции «Степянка», г. Минск; складские помещения Грузового двора станции «Центролит», г. Гомель – цех механический ангарного типа площадью 8,5 тыс. кв. м – склад типа «А», склад грузовой прирельсовый площадью 2,8 тыс. кв. м – типа «В»; склады типа «В» Гомельского, Гродненского и Брестского филиалов РУП «Белтаможсервис» – 18,4, 3,2 и 23,2 тыс. кв. м соответственно; склад типа «В» ОАО «Брестская областная база «Бакалея» – 21,9 тыс. кв. м и др. В Республике Беларусь не получили достаточного развития современные складские комплексы типа «А» и «В», работающие по логистическим технологиям товародвижения. Организации оптовой торговли не имеют современного технологического и программного обеспечения, ориентированного на потребителя.

В ноябре 2007 года Всемирный банк совместно с финской Школой экономики в Турку выпустил первое исследование, оценивающее логистику в 150 странах мира. Целью рейтинга является выявление сильных и слабых сторон стран в вопросах торговой логистики. Индекс развития логистики (индекс логистической среды) составлялся по 150 странам на основе опроса более 800 всемирных логистических операторов. Каждый респондент оценивал по 5-балльной системе уровень развития логистики по 8 странам, в которых он осуществляет бизнес. Оценка производилась по 7 факторам: эффективность работы таможенных структур и других пограничных служб; качество транспортной и информационной технологической инфраструктуры, необходимой для развития логистики; простота и доступность осуществления международных перевозок; компетенция местных логистических компаний; способность отслеживания и планирования международных перевозок; внутренние логистические издержки; своевременность доставки. Индекс рассчитывался с использованием метода принципиального компонентного анализа в целях улучшения доверительного интервала. По результатам этого исследования Беларусь заняла 74-е место, Украина – 73-е место, Россия – 99-е. Мировой рейтинг возглавил Сингапур, за ним – Нидерланды и Германия. Из стран Восточной Европы лучшие показатели у Польши и Латвии, соответственно 40-е и 42-е места, замыкает рейтинг Афганистан [3]. В указанном отчете Всемирного банка представлены не только общие рейтинги стран, но и рейтинги по составляющим факторам. Если по первым двум факторам рейтинг Беларуси составил соответственно 50-е и 54-е места, то по факторам «простота и доступность осу-

ществления международных перевозок» и «компетенция местных логистических компаний» Беларусь оказалась соответственно на 126 и 120 местах.

Следует отметить, что в Беларуси требуется не просто развитие такого вида экономической деятельности, как «оказание логистических услуг», а формирование логистической системы на макроуровне. Глобальные логистические цепочки создания продукции (снабжение, производство, сбыт) являются средством экономии национальных ресурсов – материальных, сырьевых, энергетических, финансовых, трудовых. Развитие экономики Беларуси настоятельно требует формирования современной логистической системы. Необходимость создания такой системы в Беларуси обусловлена следующими причинами: наличием ряда крупных узлов, включая их приграничное расположение (Брестский, Гродненский, Витебский, Гомельский, Оршанский), и активно развивающихся городов (Минск); существованием глобальных тенденций в мировой торговле, предусматривающих включение Беларуси в основные глобальные транспортные коридоры; уникальным географическим положением Беларуси с точки зрения транзита, которое в настоящее время используется не в полной мере (в частности, недостаточно полно используются транзитные контейнерные перевозки, являющиеся одними из наиболее перспективных в мире, которые составляют в Беларуси менее 1 % грузооборота, а в Японии, США и Южной Корее – более 20 %) [4].

В республике начата работа по созданию логистической системы. Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29 августа 2008 г. № 1249 утверждена Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года [5].

Следует отметить, что разработка указанной программы является только первым шагом на пути становления в Беларуси логистической системы. Рынок логистических услуг в Беларуси находится в стадии формирования, и мировые тенденции в сфере логистики служат для отечественных предпринимателей отправной точкой для поиска новых технологий, способов и форм обслуживания клиента в условиях растущей конкуренции, которая обещает значительно ужесточиться после выхода стран из финансово-экономического кризиса. Необходимо учитывать мировые тренды, которые сложились на рынке логистических услуг. На международном рынке логистики можно выделить следующие тенденции развития: *Глобализация* и, как следствие, усиление позиций игроков с развитой логистической сетью. В связи с развитием рынков повышаются требования грузоотправителей к логистическим провайдерам (ЛП). Желание работать с одним ЛП обусловлено наличием у него построенной логистической сети с большой территорией покрытия. *Консолидация логистических провайдеров*. Консолидация ЛП вызвана необходимостью увеличивать количество предоставляемых услуг и расширяться территориально. Складывается впечатление, что в итоге на рынке останется два-три крупных ЛП, захвативших большую его долю. Однако это обманчивое впечатление. На рынке по-прежнему будет действовать большое число компаний. При этом конкуренция между ними останется на высоком уровне. *Регионализация логистических цепей*. Несмотря на процессы глобализации и развитие мировой торговли, в международной логистике наблюдается тенденция к развитию логистических цепей внутри отдельного региона. Развитие региональной дистрибуции обусловлено, прежде всего, увеличением стоимости транспортировки, необходимостью сокращения времени доставки и возникновением новых рынков потребления.

Автоматизация звеньев логистической цепочки. Внедрение IT-технологий – необходимый элемент повышения сервиса обслуживания [6].

Таким образом, важнейшим направлением инновационного развития может стать развитие логистических услуг, логистики. В Беларуси требуется не просто развитие такого вида экономической деятельности, как «оказание логистических услуг», а формирование логистической системы на макроуровне. Глобальные логистические цепочки создания продукции (снабжение, производство, сбыт) являются средством экономии национальных ресурсов – материальных, сырьевых, энергетических, финансовых, трудовых. Для развития логистической системы необходимо создание различных логистических центров, формирование логистических провайдеров, оказывающих комплексные логистические услуги, государственная поддержка развитию логистических услуг, разработка нормативных правовых документов, содействующих развитию логистических услуг, включая предприятия и организации, производящие товары.

Разработка стандарта на логистические услуги. Устойчивого и общепринятого определения логистических услуг в республике еще не принято. В Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года указано, что логистические услуги – это услуги, связанные с поставкой и обработкой оптовых партий потребительских товаров и продукции производственно-технического назначения отечественного и импортного производства, а также транспортные, складские, экспедиторские, информационные, финансовые, страховые услуги, оказываемые транспортно- и оптово-логистическими (торгово-логистическими) центрами. Однако такое определение является слишком общим и не позволяет, в частности, определить, какие конкретно виды услуг относятся к логистическим, организовать их статистический учет и, соответственно, определить объем логистических услуг, оказываемых в Беларуси. К тому же следует иметь в виду, что существует смешение и таких понятий, как логистические затраты и логистические услуги. Для предприятий, которые организуют собственными силами, например, доставку комплектующих, хранение товаров на складах, их доставку тем или иным видом транспорта потребителю и т.п., эти виды работ выступают как логистические затраты. Для организаций, которые

специализируются на оказании перечисленных видов работ, последние являются логистическими услугами. Их основными потребителями выступают торговые, транспортные, промышленные, экспедиторские предприятия. В этой связи было бы целесообразно в Беларуси разработать стандарт на логистические услуги и на этой основе организовать статистический учет логистических услуг.

Формирование транспортно-логистических центров. Важнейшим элементом логистической системы должна стать ее транспортная составляющая, которая основывается на соответствующей инфраструктуре. Ее основополагающими элементами будут транспортные узлы, магистральные и местные пути сообщения, контейнерные и грузоперерабатывающие терминалы, транспортно-логистические и оптово-логистические (распределительные) центры. Для эффективной организации движения товаров требуется повышение эффективности работы всего транспортного комплекса Беларуси на основе развития транспортной логистики, включая совершенствование взаимодействия различных видов транспорта.

Как правило, к задачам транспортной логистики относят создание транспортных коридоров и транспортных цепей. Транспортный коридор – это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные грузовые перевозки между отдельными географическими районами. Транспортная цепь – этапы перевозки груза на определенные расстояния в течение определенного периода времени с использованием транспортных средств одного или нескольких видов транспорта. Реализация первой задачи возможна на основе концентрации финансовых и организационных ресурсов, на совершенствовании существующих и создании новых международных транспортных коридоров. Реализация второй задачи – на основе формирования транспортно-логистических центров. Это позволит организовать качественную перевозку грузов с наименьшими затратами и оптимальной прибылью для всех участников транспортного процесса.

Как показал анализ, Беларусь остро нуждается в строительстве современных логистических центров, где складские помещения удовлетворяли бы современным стандартам – высокие потолки, ровный пол, выдерживающий большие нагрузки, погрузочно-разгрузочное оборудование, принудительная вентиляция, хорошие подъездные пути, связь с основными автомобильными и железнодорожными магистралями, а также аэропортом.

Основными целями создания транспортно-логистических центров должны стать: обеспечение беспрепятственного прохождения грузов через стыковые пункты транспортных узлов; оптимизация перевозочного процесса с участием нескольких видов транспорта; ускорение продвижения внешнеторговых грузов; максимальное использование существующих возможностей всех видов транспорта; привлечение дополнительных грузопотоков на транспортные коридоры, проходящие по территории Беларуси. Иначе говоря, транспортно-логистические центры должны работать на единую технологическую задачу – привлечение грузопотоков, оптимизацию перевозочного процесса, увеличение объемов перевозок и переработки; получение на этой основе прибыли. Достижение этих целей в конечном итоге должно снизить затраты грузозавладельцев на перевозку грузов, уменьшить транспортную составляющую в стоимости продукции, повысить доходность и устойчивость функционирования транспортного комплекса Беларуси, а также будет способствовать развитию экономики страны в целом и увеличению внутреннего валового продукта.

К настоящему времени начата реализация ряда проектов по созданию транспортно-логистических центров в Беларуси. Разработан проект по созданию логистического центра в районе «Прилесье». Располагается он в непосредственном доступе к Минской кольцевой автомобильной дороге, европейскому транспортному коридору № 2 (Берлин – Варшава – Минск – Москва) и Национальному аэропорту Минск-2. Доставка товаров в комплекс предусматривается как по автомобильным магистралям, так и по железной дороге, ветка которой протяженностью 8 километров будет подведена от одного из промузлов столицы. Планируется построить 40 крупных складских помещений, спроектированных по типу универсальных модулей, холодильник, таможенный склад, 8 помещений для продажи товара. Предусматривается интермодальный терминал с порталным краном, водообеспечение, станция для утилизации отходов. В зоне обслуживания будут действовать офисы, торгово-выставочные площади, отель с рестораном, заправочная станция, мойка, магазин, станция техобслуживания, парковка грузовых автомобилей на 250 мест. Будучи резидентом свободной экономической зоны «Минск», логистический центр «Прилесье» сможет обеспечить своим клиентам особый правовой статус, предусматривающий льготный режим налогообложения. Одним из учредителей и инвесторов проекта стала иранская инженерно-строительная компания «Кейсон». К его разработке было привлечено несколько компаний, включая свободную экономическую зону «Минск», проектный институт из г. Бремена (Германия), Дойче Бан – немецкую железную дорогу и др. [7]. Строительство двух транспортно-логистических центров начато в Минской области. Объекты возводятся в Минском районе (п. Обчак и в 17 км от Минска по автодороге Минск – Дзержинск). Инвесторами выступают ИП «БЛТ-Логистик» и РУП «Белтаможсервис». Дистрибуционно-логистический центр в п. Обчак планируется ввести в эксплуатацию к концу 2011 года, объем инвестиций составит \$5,5 млн. Здесь будет создано 329 рабочих мест. Всего на территории Минской области определено 13 земельных участков под строительство транспортно-логистических центров. Большая часть выбранных площадок находится в Минском районе, несколько площадок расположено в Борисовском, Дзержинском, Воложинском и Смолевичском районах. Общая площадь объектов приближается к 400 га, объем инвестиций составит около \$700 млн. Будет создано около 13 тыс. рабочих мест; уже реализуется 10 проектов: ИООО «Логистиче-

ский центр “Прилесье”); СООО «БелВингесЛогистик»; ООО «Семь высот»; ИП «БЛТ – Логистик»; РУП «Белтаможсервис» (два транспортно-логистических центра); ОАО «Белкультторг»; ИООО «Логопарк “Свислочь”»; ИООО «АОИ Логистик Парк»; ООО «Лимо-Стар». Также планируется включить три дополнительных инвестора: ООО «ИнтерСтройПорталПлюс» (создание транспортно-логистического центра в районе д. Щомыслица Минского района с участием азербайджанской стороны), СП ОАО «Спартак» (создание торгового оптово-логистического центра в границах дорог МКАД –Заславль – Колодищи), ЗАО «Лект» (для строительства транспортно-логистического центра в районе д. Дубовляны Минского района) [8]. Планируется в ближайшие 5 лет построить транспортно-логистический комплекс в районе Национального аэропорта Минск. Центр разместится на территории 120 га. В проект будет вложено около \$300 млн. инвестиций. Инвестором выступает бельгийская компания AOI NV (Antwerpse Ontwikkelings en Investeringsmaatschappij NV). Планируется построить мультимодальный транспортно-логистический центр, рассчитанный на обслуживание грузопотока, поступающего всеми видами транспорта (воздушным, железнодорожным и автомобильным), т.е. здесь будут проложены железнодорожные пути, автодорога, создана вторая взлетная полоса [9].

Не менее важным аспектом развития логистических услуг в нашей стране является оказание услуг по транзитным перевозкам. В глобальных логистических сетях происходит концентрация грузопотоков по оптимальным направлениям. Всего в мире около 80 международных транспортных коридоров (МТК), по которым осуществляется основная часть перевозочной деятельности в мире. Приоритетным направлением развития МТК является обеспечение транзитных перевозок грузов, т.е., по существу, экспорт транспортных услуг. Набор их постоянно расширяется по мере повышения уровня развития национальной транспортной системы. Транзитные государства должны создавать необходимые условия для перемещения товаров, гарантировать целевую перевозку. Эффективность транзитных перевозок, обеспечиваемая логистикой, складывается из множества качественных параметров: сокращения транзитного времени, снижения затрат на перевозку, оптимизации тарифов, сохранности грузов, обеспечения безопасности перевозок, соблюдения экологических требований и др. Для решения этой задачи следует провести гармонизацию нормативно-правового обеспечения деятельности экспедиторов, складских операторов, логистических провайдеров на соответствие международному праву для обслуживания транзитных грузопотоков.

Развитие услуг логистических провайдеров. Важную роль в процессах перемещения материальных и информационных потоков в масштабах страны и за ее пределы способны взять на себя логистические посредники или провайдеры логистических услуг. В зависимости от уровня интеграции и координации логистической деятельности таких посредников и провайдеров (посредников) принято дифференцировать на несколько классов или категорий:

- 1-PL (*First Party Logistics*), когда функции провайдеров и все логистические операции берут на себя сами грузовладельцы;

- 2-PL (*Second Party Logistics*) – провайдеры, оказывающие спектр традиционных услуг по транспортировке и складированию товара (узкофункциональные логистические посредники) – транспортные компании, экспедиторы, склады общего пользования, грузовые терминалы, таможенные брокеры, агенты, стивидорные и страховые компании, фирмы по оказанию информационно-консалтинговых услуг в области логистики и т.п.;

- 3-PL (*Third Party Logistics*) – провайдеры, оказывающие комплексный логистический сервис для клиента в производственной, торговой или сервисной области;

- 4-PL – 5-PL (*Fourth Party Logistics, Five Party Logistics*) – провайдеры, координирующие слияние функций всех организаций, участвующих в процессе поставки продукции (системные логистические интеграторы). Они осуществляют системный подход к управлению логистическими бизнес-процессами, включая формирование эффективной цепи поставок и обмен данными между контрагентами цепи в реальном масштабе времени, с помощью современных информационных систем и технологий.

В Беларуси в основном отечественные предприятия (транспортные, экспедиторские, транспортно-экспедиторские) характеризуются уровнем оказания логистических услуг на уровне 1 и 2 типа провайдеров. В то же время на белорусском рынке действуют представители иностранных логистических компаний. К основным иностранным логистическим предприятиям в нашей стране относятся: DHL Worldwide Express, Service Center (услуги экспресс-доставки, грузоперевозки на всех видах транспорта); Interspe Namann, Revival Express (перевозки грузовым автомобильным транспортом в области импортных и экспортных операций, складирование и услуги добавленной стоимости, сбыт и снабжение); Schenker (мультимодальные перевозки, складирование и услуги добавленной стоимости, распределение конечным потребителям по стране и логистические услуги по организации выставок); Thiel Logistik, Welz Brest (экспедиторские и транспортные услуги, складирование, снабженческая и сбытовая логистика); Wilhelm Kentner, AU Kentner-BelLogistik (доставка сборного груза, перевозки полностью или частично загруженным транспортом, распределение до конечного потребителя на местах); AsstrA Associated Traffic AG (услуги по доставке любых грузов всеми видами транспорта между странами СНГ, Прибалтики, Европы и Азии; глобальные комбинированные перевозки контейнерных и генеральных грузов, складирование, таможенное оформление, страхование и полное документальное сопровождение грузов) [10]. Иностранные логистические компании, как правило, позиционируют себя как провайдеры не ниже уровня 3-PL.

Оказание логистических услуг провайдерами уровня 3-PL и выше основывается на использовании аутсорсинговой логистической схемы. Практика аутсорсинга как некой стратегии компании берет свое начало в 80-е годы XX века. Впервые в полной мере аутсорсинг стали использовать крупные компании-производители товаров массового потребления в части товаропроизводства. Именно в этот период многие товаропроизводители мирового уровня столкнулись с кризисом, который заключался в том, что корпорации того времени стали слишком громоздкими, с огромным штатом работников, с многомиллиардной собственностью и производством огромного количества товаров. Такая ситуация была наиболее типичной для США и усугублялась экономическим спадом того времени. Вследствие этого возникла устойчивая тенденция, заключающаяся в стремлении крупных компаний отмежеваться от производства и сосредоточиться на управлении организацией в целом.

Аутсорсинг – (англ. outsourcing) – передача традиционных неключевых функций организации (таких, например, как бухгалтерский учет или рекламная деятельность для промышленного предприятия) внешним исполнителям – аутсорсерам, субподрядчикам, высококвалифицированным специалистам сторонней фирмы; отказ от собственного бизнес-процесса, например, изготовления отливки или составления баланса, и приобретение услуг по реализации этого бизнес-процесса у другой, специализированной организации. Под аутсорсингом следует понимать именно передачу на длительное время, ведение какой-либо непрофильной деятельности организации, которая, в принципе, может осуществляться и самостоятельными силами. В логистике аутсорсинг имеет ту же задачу, что и в других сферах (в том числе и производственной), а именно – снижение затрат компании. Аутсорсинг при грамотном построении и реализации аутсорсинговых схем может стать одним из важнейших инструментов оптимизации логистической цепочки. Для крупных предприятий логистический аутсорсинг может стать необходимым элементом управления сложными алгоритмами поставок. В отличие от развития собственной логистики, использование аутсорсинговых схем подразумевает качественный, но стандартизированный сервис. Немаловажную роль играет и сокращение финансовых рисков предприятия, поскольку логистический посредник берет на себя ответственность за исполнение той или иной логистической операции. В ряде случаев при использовании аутсорсинга может наблюдаться значительное сокращение издержек на логистику за счет сокращения транспортных расходов, затрат на приобретение оборудования и содержание многочисленного штата специалистов по логистике. Кроме того, за счет жесткой конкуренции на рынке логистических услуг логистические компании стремятся сделать наиболее выгодное коммерческое предложение для своих клиентов в части оптимального соотношения цена и качества услуги. В стратегическом плане использование аутсорсинга позволяет предприятию сконцентрироваться на профильном виде деятельности без отвлечения ресурсов на логистику.

Таким образом, дальнейшее развитие рынка логистических услуг видится именно в развитии логистических компаний уровня 3-PL, поскольку наиболее яркие тенденции рынка в виде глобализации экономической активности, выхода на белорусский рынок более мощных иностранных операторов, а также возрастающие запросы потребителей требуют от белорусских логистических компаний не только повышения качества услуг и гибкости, но и развития комплексной логистической услуги. Тем самым обуславливается не только развитие отдельных логистических операторов в крупные логистические провайдеры, но и объединение операторов различного профиля в союзы как с другими логистическими операторами, так и с партнерами в различных видах экономической деятельности. В конечном итоге это приведет к повышению качества логистических услуг в целом, развитию логистической инфраструктуры и переходу от оказания отдельных логистических услуг к контрактной логистике, основывающейся на аутсорсинге логистических услуг.

Кроме этого, использование логистических подходов в своей деятельности позволит повысить организационно-экономическую устойчивость белорусских предприятий на рынке. Это связано с интегральным эффектом логистического менеджмента, позволяющим объединить усилия управляющего персонала предприятий, его структурных подразделений и логистических партнеров в сквозном управлении материальными и сопутствующими (информационными, сервисными, финансовыми) потоками в полной логистической цепи «закупки – производство – дистрибуция – продажи». Особенно это важно в условиях экономического кризиса, когда логистика становится одним из инструментов антикризисного управления. Принципы и методы логистики направлены на получение оптимальных решений, в частности, на минимизацию полных логистических издержек предприятия. Оптимальные логистические решения могут быть получены предприятием не только по критерию минимума полных затрат, но и по таким ключевым параметрам, как время выполнения логистических циклов. В этой связи предприятиям нужно постоянно осуществлять выбор по двум важнейшим направлениям: *во-первых*, нужно иметь методику сравнительного анализа величины затрат на развитие логистики на самом предприятии и затрат в случае применения аутсорсинга логистических услуг, то есть привлечения стороннего логистического провайдера; *во-вторых*, методику выбора наилучшего логистического провайдера, который окажет предприятию логистические услуги.

Государственная поддержка развития логистической деятельности, совершенствование нормативной правовой базы оказания логистических услуг. Развитие логистической деятельности в Беларуси как относительно нового элемента в отечественной экономике требует определенной государственной поддержки. Было бы целесообразно со стороны государства принятие таких мер поддержки, как: создание льготных условий для инвестирования в инфраструктуру логистических центров, а также для пользователей услуг логистических центров; содействие по вхождению белорусских транспортных и

транспортно-экспедиционных организаций в международные логистические компании, осуществление мониторинга сделок по приобретению отечественных логистических операторов зарубежными компаниями с целью недопущения полного поглощения белорусского рынка логистических услуг зарубежными логистическими провайдерами. Необходимо также совершенствование правовых условий для развития логистических услуг. Анализ отечественного законодательства свидетельствует о том, что в нем не закреплен понятийный аппарат логистики, отсутствуют правовые нормы в области логистической деятельности, не закреплены требования к логистическим центрам и механизм отбора и реализации проектов по их созданию. Для устранения этих пробелов в законодательстве необходимо разработать и утвердить несколько новых нормативных правовых актов, в том числе Положение о логистических центрах, Государственный стандарт Республики Беларусь «Логистический центр: требования к техническому оснащению, транспортно-экспедиционному и информационному обслуживанию», правила обработки грузов и документооборота в логистических центрах, законопроекты по обязательному страхованию грузов, положения, регламентирующие длительность аренды земельных участков, системы налогообложения на период создания и окупаемости логистических центров, Закон Республики Беларусь «О логистической деятельности», в котором целесообразно закрепить юридические нормы в области логистической деятельности.

Заключение. Исходя из определения, видов и типов инноваций можно сделать вывод, что инновации в отраслях сферы услуг – это технологически новые или значительно усовершенствованные услуги, новые или значительно усовершенствованные способы производства (передачи) услуг, а также организационно-управленческие изменения в сфере услуг.

Важнейшим направлением инновационного развития может стать развитие логистических услуг, логистики. В Беларуси требуется не просто развитие такого вида экономической деятельности, как «оказание логистических услуг», а формирование логистической системы на макроуровне. Глобальные логистические цепочки создания продукции (снабжение, производство, сбыт) являются средством экономии национальных ресурсов – материальных, сырьевых, энергетических, финансовых, трудовых. Для развития логистической системы необходимо создание различных логистических центров, формирование логистических провайдеров, оказывающих комплексные логистические услуги, государственная поддержка развитию логистических услуг, разработка нормативных правовых документов, содействующих развитию логистических услуг, включая предприятия и организации, производящие товары. Устойчивого и общепринятого определения логистических услуг в республике еще не принято. В этой связи в Беларуси было бы целесообразно разработать стандарт на логистические услуги и на этой основе организовать статистический учет логистических услуг.

Основными целями создания транспортно-логистических центров должны стать: обеспечение беспрепятственного прохождения грузов через стыковые пункты транспортных узлов; оптимизация перевозочного процесса с участием нескольких видов транспорта; ускорение продвижения внешнеторговых грузов; максимальное использование существующих возможностей всех видов транспорта; привлечение дополнительных грузопотоков на транспортные коридоры, проходящие по территории Беларуси. Достижение этих целей в конечном итоге должно снизить затраты грузовладельцев на перевозку грузов, уменьшить транспортную составляющую в стоимости продукции, повысить доходность и устойчивость функционирования транспортного комплекса Беларуси, а также будет способствовать развитию экономики страны в целом и увеличению внутреннего валового продукта.

Дальнейшее развитие рынка логистических услуг в Беларуси будет связано с развитием логистических компаний уровня 3-PL, поскольку наиболее яркие тенденции рынка в виде глобализации экономической активности, выхода на белорусский рынок более мощных иностранных операторов, а также возрастающие запросы потребителей, требуют от белорусских логистических компаний не только повышения качества услуг и гибкости, но и развития комплексной логистической услуги. Тем самым обусловливается не только развитие отдельных логистических операторов в крупные логистические провайдеры, но и объединение операторов различного профиля в союзы как с другими логистическими операторами, так и с партнерами в различных видах экономической деятельности. В конечном итоге это приведет к повышению качества логистических услуг в целом, развитию логистической инфраструктуры и переходу от оказания отдельных логистических услуг к контрактной логистике, основывающейся на аутсорсинге логистических услуг. Использование логистических подходов в своей деятельности позволит повысить и организационно-экономическую устойчивость белорусских предприятий на рынке. Это связано с интегральным эффектом логистического менеджмента, позволяющим объединить усилия управляющего персонала предприятий, его структурных подразделений и логистических партнеров в сквозном управлении материальными и сопутствующими (информационными, сервисными, финансовыми) потоками в полной логистической цепи «закупки – производство – дистрибуция – продажи». Особенно это важно в условиях экономического кризиса, когда логистика становится одним из инструментов антикризисного управления. Принципы и методы логистики направлены на получение оптимальных решений, в частности, на минимизацию полных логистических издержек предприятия. Оптимальные логистические решения могут быть получены предприятием не только по критерию минимума полных затрат, но и по таким ключевым параметрам, как время выполнения логистических циклов.

Развитие логистической деятельности в Беларуси как относительно нового элемента в отечественной экономике требует определенной государственной поддержки. Было бы целесообразно со стороны

государства принятие таких мер поддержки, как: создание льготных условий для инвестирования в инфраструктуру логистических центров, а также для пользователей услуг логистических центров; содействие по вхождению белорусских транспортных и транспортно-экспедиционных организаций в международные логистические компании, осуществление мониторинга сделок по приобретению отечественных логистических операторов зарубежными компаниями с целью недопущения полного поглощения белорусского рынка логистических услуг зарубежными логистическими провайдерами. Необходимо также разработать и утвердить несколько новых нормативных правовых актов, в том числе Положение о логистических центрах, Государственный стандарт Республики Беларусь «Логистический центр: требования к техническому оснащению, транспортно-экспедиционному и информационному обслуживанию», правила обработки грузов и документооборота в логистических центрах, законопроект по обязательному страхованию грузов, положения, регламентирующие длительность аренды земельных участков, системы налогообложения на период создания и окупаемости логистических центров, Закон Республики Беларусь «О логистической деятельности», в котором целесообразно закрепить юридические нормы в области логистической деятельности. Не менее важным аспектом развития логистических услуг в нашей стране является оказание услуг по транзитным перевозкам. Для решения этой задачи следует провести гормонизацию нормативно-правового обеспечения деятельности экспедиторов, складских операторов, логистических провайдеров на соответствие международному праву для обслуживания транзитных грузопотоков.

ЛИТЕРАТУРА

1. Винокуров, В.И. Основные термины и определения в сфере инноваций / В.И. Винокуров [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.logistics.ru/9/2/i20_27377p0.htm. – Дата доступа: 05.10.2009.
2. Прокофьева, Т. Формирование транспортно-логистической инфраструктуры России / Т. Прокофьева, С. Платонов // Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. – 2005. – № 2. – С. 4.
3. Connecting to Compete. Trade Logistics in Global Economy. The Logistics Performance Index and its Indicators, 2007 [Электронный ресурс]. – World bank, 2007. – Режим доступа: <http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/lpireport.pdf>. – Дата доступа: 17.09.2009.
4. Еловой, И.А. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь / И.А. Еловой, А.А. Евсюк, В.В. Ясинский; под ред. И.А. Елового. – Гомель: БелГут, 2004. – С. 46 – 47.
5. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: Постановление Совета Министров Республики Беларусь, 29 авг. 2008 г., № 1249 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2008. – № 223. – 5/28285; 2009. – № 1. – 5/28978.
6. Титюхин, Д. Основные тренды в становлении рынка логистических услуг / Д. Титюхин, И. Сморгачев // ЛОГИНФО. – 2007. – № 12.
7. Король, Н. «Прилесье» – первенец логистики / Н. Король [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://clck.yandex.ru/redirect/>. – Дата доступа: 01.03.2010.
8. Строительство двух транспортно-логистических центров начато в Минской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.beltrans.by/content/news/index.php?article=2231>. – Дата доступа: 01.03.2010.
9. Транспортно-логистический комплекс в районе Национального аэропорта Минск планируется построить в ближайшие 5 лет [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.brestrw.by/site/index.php?option=com_content&view=article&id=141. – Дата доступа: 01.03.2010.
10. Швед, О.И. Методика принятия решений по применению аутсорсинга на предприятии / О.И. Швед, Е.Н. Живицкая // Доклады БГУИР. – № 3(19).

Поступила 12.03.2010

DEVELOPMENT OF LOGISTICAL SERVICES AS THE FACTOR OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF BELARUS

O. BULKO

In article the basic approaches to definition of innovations in sphere of services are considered. It is shown that the major direction of innovative development in service sphere can and should be logistical services. The estimation of the reasons on which in Belarus logistical services are insufficiently developed is given. The basic laws of development of logistics in the developed countries are considered, the characteristic of the basic functions which should carry out the transport and logistical centers in the country is given, the information on their formation in Belarus is shown. Some aspects of development of logistical services outsourcing are considered, the role of logistical providers in their development is investigated. Directions of perfection of standard legal base on logistical activity development in Belarus are designated. Possible directions of the state support which will promote development of logistical services are presented.