

да; 4) при направлении муниципальных служащих на профессиональное обучение готовится проект правового акта и заключается договор (муниципальный контракт) с образовательным учреждением или иной организацией, обладающей правом осуществлять образовательную деятельность; 5) при организации образовательных мероприятий заключается договор (муниципальный контракт) с исполнителем, согласуется и утверждается учебная программа, осуществляется контроль за посещением, оценивается эффективность проведенных мероприятий.

Список литературы

1. Григорьева Т. О. Современные модели и технологии бизнес-образования и корпоративного обучения / Т. О. Григорьева // Управление развитием персонала. – 2006. – № 2. – С. 104–115.
2. Дафт Р. Менеджмент / Р. Дафт. – М.: Дело, 2007.
3. Лаптев А. Британский опыт реализации программ профессионального развития государственных служащих / А. Лаптев, А. Кочегура // Государственная служба. – 2008. – № 4. – С. 65–71.
4. Стаут Л. Управление персоналом / Л. Стаут. – М.: ИНФРА-М, 2007.

БЕЛОРУССКИЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

М.И. Губский, О.А. Потапович
(Республика Беларусь, Минск)

В статье рассматривается проблема развития логистической отрасли в Республике Беларусь. Предлагаются и анализируются варианты ускоренного развития логистики в государстве. Автором предложен вариант создания взаимодействующих организаций управления развитием логистической отрасли, а также обоснованы организационно-методические основы формирования национальной программы развития логистики, позволяющей учесть интересы по становлению логистической отрасли как государства, так и других хозяйствующих субъектов, и способствующей ускорению развития логистики в стране.

We consider the problem of development of logistics industry in the Republic of Belarus. Proposed and analyzed options for accelerated development of logistics in the state. A mechanism of formation of a national program for the construction of logistics in the country, allowing to take into account the interests of the establishment of the logistics industry of both the state and other entities. The problem of the necessity of creation in the country of the institution that is to promote formation and further development of logistics sector.

Ключевые слова: логистика, институт, развитие, государственное регулирование, логистический оператор, логистический центр.

Key words: logistics, institution, development, state regulation, logistic operator, logistic centre.

Для Республики Беларусь логистика является новой отраслью, развитие которой началось значительно позже, чем в других государствах. В связи с этим стране предстоит пройти путь ускоренного развития логистической отрасли. При этом, как показывает опыт зарубежных стран, основным координатором данного процесса должно стать государство.

Как следует из обзора роли государства, в других странах в развитии логистики государство участвовало в решении двух групп задач: во-первых, оно содействовало процессам спонтанного становления новой отрасли и, во-вторых, – самоорганизации субъектов логистической деятельности. С этой целью в последние два десятилетия XX в. во многих странах был принят ряд нормативных актов, направленных на сокращение государственного сектора на транспорте, на снятие таможенных барьеров, снижение тарифов, улучшение транспортного сервиса и совершенствование законодательства [1, с. 156–157].

Частично данная работа в настоящее время ведется и в Беларуси. Однако ее результаты не всегда являются эффективными для логистической отрасли, что связано, в первую очередь, с отсутствием в стране единого органа, вырабатывающего полити-

ку в области развития белорусской логистики и координирующего действия субъектов данного рынка.

Во многих странах, где развитие логистики первоначально происходило спонтанно, сейчас такие институты существуют. В Великобритании – это Департамент транспорта, который отвечает за развитие логистики в стране. Однако строительством и эксплуатацией логистических центров занимаются исключительно частные компании, а государство лишь создает для этого благоприятные условия. В Латвии разработкой политики в сфере логистики занимается Министерство сообщений. При этом конкретную работу по ее внедрению проводят пять ассоциаций: Балтийская ассоциация транспорта и логистики, Ассоциация логистики и таможенных брокеров, Латвийская Ассоциация транзитного бизнеса, Латвийская ассоциация автоперевозчиков, Латвийская национальная ассоциация экспедиторов грузов. В Нидерландах интересы логистических компаний в правительстве и парламенте представляет Национальный международный совет по распределению, который работает по принципу отраслевого союза или ассоциации. Наряду с этим, Министерство транспорта и водного хозяйства Королевства Нидерландов финансирует реализацию крупных национальных инфраструктурных проектов. В Чехии главную роль в развитии логистики играют Министерство транспорта, Министерство промышленности и торговли, Чешская логистическая ассоциация. В Италии Министерство транспорта и инфраструктуры отвечает за общую координацию развития отрасли логистики в стране. Немаловажную роль в данном процессе играют итальянские логистические ассоциации. Во Франции политику в области логистики формирует Министерство экологии, энергетики, долгосрочного развития и обустройства территории. При этом крупные проекты в сфере логистики реализуются на принципах партнерства государства и регионов. В Швейцарии интересы логистических компаний представляет отраслевой Союз швейцарских предпринимателей в области экспедиторских и логистических услуг. Роль государственных органов заключается в обеспечении законодательной и нормативной базы, оказании содействия этим фирмам при их выходе на зарубежные рынки, а также в защите их интересов за рубежом [6, с. 10–23]. В США органом, отвечающим за развитие логистики, первоначально был Национальный совет по управлению физическим распределением, который позднее был преобразован в Совет логистического менеджмента [3, с. 24].

Таким образом, в странах, где развитие логистики шло эволюционным (спонтанным) путем впоследствии практические проблемы развития отрасли требовали вмешательства государства (например, принятие закона о дерегулировании железнодорожного транспорта). При этом функции государственного регулирования логистической деятельности реализуются, как правило, в рамках существующих структур государственного регулирования экономики в сотрудничестве с ассоциациями логистических предприятий.

Однако зарубежный опыт государственного регулирования в странах, где развитие логистики в основном шло спонтанно, под воздействием рыночных сил, и где она находится на переднем фронте технологического развития, не подходит для Беларуси, где реализуется стратегия догоняющего развития.

В условиях догоняющего развития кроме тех функций государственного регулирования, которые сложились в процессе эволюционного развития логистики, государство дополнительно должно реализовывать следующие функции: 1) обеспечение законодательных условий для развития рынка логистических услуг; 2) содействие развитию конкуренции на рынке логистических услуг; 3) преодоление групповых, ведомственных интересов, присущих становлению новой отрасли (исключение «пробалов» государства); 4) обеспечение комплексности и одновременности развития объектов логистической инфраструктуры; 5) обеспечение координации различных участников логистического рынка.

Стратегия догоняющего развития логистики в Республике Беларусь отличается от принятой сегодня системы государственного управления развитием отрасли. Поэтому для ее реализации необходимы изменения существующих и создания новых институтов.

Автор предлагает образовать следующие взаимодействующие организации управления развитием логистической отрасли (пока в стране не создана система управления развитием логистической отрасли, отдельные, внесистемные предложения (например, улучшение использования имеющегося в стране парка контейнеров или строительство отдельных логистических центров) не дадут должного эффекта).

1. Департамент логистики (название условное) – государственный орган управления отраслью. При нем создается Экспертно-консультативный совет. Департамент логистики и Экспертно-консультативный совет образуют «площадку» для индикативного планирования. Основная задача Департамента логистики – реализация стратегии догоняющего развития отрасли. Новый орган управления должен обеспечить формирование государственной политики в сфере логистики и обеспечить общую координацию развития отрасли.

2. Центр логистических исследований и разработок. Основные задачи – развитие рынка логистических услуг, участие в разработке и реализации национальной промышленной политики, ускоренное развитие логистических операторов уровня 3PL и 4PL.

3. Экспериментальную фирму логистического оператора по реализации отечественного прорывного проекта «4PL-оператор» на современной организационной, информационной и программной основе, в целях формирования отечественных специалистов по управлению цепями поставок, развитию аутсорсинга снабженческо-сбытовых функций предприятий, ускоренному становлению логистических операторов.

Департамент логистики. Департамент логистики будет выполнять следующие функции: 1) формирование скользящего индикативного плана развития отрасли; 2) эффективное использование государственных ресурсов развития; 3) привлечение прямых иностранных инвестиций, развитие государственно-частного партнерства; 4) создание условий для развития отрасли (реструктуризация транспорта и т.п.); 5) развитие спроса на логистические услуги; 6) содействие развитию малого бизнеса в отрасли (узкоспециализированные фирмы); 7) подготовка кадров для отрасли; 8) реализация инвестиционных проектов.

Для более эффективной работы Департамента логистики при нем необходимо создать Экспертно-консультативный совет из представителей бизнес-ассоциаций, экспертов, представителей предприятий отрасли. Экспертно-консультативный совет будет выполнять следующие функции: 1) инициирование и участие в подготовке нормативных актов, затрагивающих деятельность предприятий отрасли; 2) экспертиза проектов в сфере логистики, которые иницируются государственными органами управления; 3) содействие формированию бизнес-ассоциаций в отрасли.

Центр логистических исследований и разработок. Преодоление отставания в сфере логистики от развитых стран возможно как за счет заимствования передовых технологий и их распространения среди белорусских субъектов логистической деятельности, так и за счет реализации отдельных прорывных инновационных проектов в этой отрасли. Поэтому, по мнению автора, для решения указанной задачи в Беларуси необходимо создать Центр логистических исследований и разработок.

Данный Центр необходим для реализации следующих основных функций.

1. Исследование и заимствование передовых технологий в области логистики и их адаптация к условиям функционирования белорусского логистического рынка.
2. Создание и реализация инновационных проектов в сфере логистики и их внедрение.
3. Подготовка специалистов по логистике высшей квалификации. Центр будет выполнять следующие задачи: а) изучение современных технологий SCM; б) проведение научных исследований; в) экспертиза и обоснование проектов логистических центров; г) разработка типового программного, информационного обеспечения для логистических операторов, центров и сетей; д) разработка учебных программ подготовки и переподготовки кадров в области логистики; е) распространение современных знаний и технологий в области логистики среди субъектов логистической деятельности.

Создание в Республике Беларусь государственных взаимодействующих организаций управления развитием логистической отрасли позволит скоординировать дея-

тельность государственных и частных субъектов с целью эффективного развития отрасли логистики в стране.

Одновременно, следует отметить, что опыт современного развития различных стран мира, в том числе стран с рыночной экономикой, показывает, что государство играет активную роль в развитии отдельных отраслей и в преодолении технологической отсталости в целом. Однако условия развития непрерывно изменяются и тот набор мер по развитию отрасли (промышленная политика) или страны в целом (экономическая политика), который приводил к успеху в прошлом, давал сбои в дальнейшем.

Промышленная политика по развитию отрасли логистики должна учитывать четыре особенности. Во-первых, это высокотехнологичный характер отрасли и вытекающую отсюда объективную сложность директивного регулирования ее развития. Во-вторых, «провалы» государства. В-третьих, «провалы» рынка. В-четвертых, необходимость преодоления отставания отрасли.

Таким образом, при определении набора мероприятий экономической политики в целом и промышленной политики в частности, которые будут содействовать преодолению отставания отрасли логистики в Беларуси от развития этой отрасли в других странах (в т.ч. в России), необходимо учесть не только опыт государственного регулирования развития отраслей в прошлом, но и проблемы государственного регулирования, актуальность которых проявилась на современном этапе. Мы имеем ввиду обсуждаемую в научной литературе проблему «провалов» государства и его специфическую роль в реализации концепции догоняющего развития.

Логистика – это отрасль, прежде всего, управленческих услуг на основе использования современных и быстро прогрессирующих ИТ-технологий. Здесь используются знания специалистов по программированию, исследованию операций, базам данных и сетям их передачи и т.д.

В отношении к логистике можно считать актуальным утверждение В. Мау, которое он относит к фазе постиндустриального развития: «Поэтому главными в наступающую постиндустриальную эпоху являются не "железки" (пусть даже из области пресловутого "хай-тека"), а информационные потоки. Злоупотребление государства пресловутым стратегическим планированием есть "пагубная самонадеянность" (если использовать выражение Ф. Хайека) и она может привести лишь к консервации отставания» [5, с. 11]. Отсюда следует, что иссякает созидательный потенциал централизации в условиях, когда на первый план выходит наука и возможности ее творческого применения в экономике.

В России это уже осознали: «...стали ясны проблемы недостаточности существующих инструментов реализации государственной политики. Например, весьма отработанным и прозрачным инструментом, основанным на программно-целевом подходе, являются федеральные целевые программы (ФЦП). В последние годы были предприняты значительные усилия по повышению эффективности и результативности реализации ФЦП. Однако этот инструмент не в полной мере отвечает новым вызовам в развитии государственной политики, поскольку в условиях существующей административной системы он малоэффективен для решения проблем, имеющих межведомственный характер» [9, с. 511].

Белорусский опыт реализации целевой программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. подтверждает выводы российских ученых. В данном случае мы имеем дело не только со сложностью отрасли, но и с недостаточностью ресурсов страны для реализации данной программы. В этих условиях не в полной мере срабатывают государственные программы развития экономики и в Беларуси, в том числе и указанная выше Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. Так, она предусматривает создание на территории Республики Беларусь 52-х транспортно-логистических центров и 15 – за рубежом [7]. Программой определены места для строительства ТЛЦ; обозначены терминалы, подлежащие реконструкции; установлены сроки. Все это предполагает вложение значительных инвестиций, которые находятся за пределами страны. Но у зарубежных собственников капитала свои интересы, которые могут не совпадать с интересами белорусских плановиков.

Ввиду этого, весьма закономерными являются неудачи в реализации государственной Программы развития логистической системы Республики Беларусь как в течение первого года ее существования (практически все мероприятия остались «на бумаге» [4]), так и невозможность осуществления многих мероприятий по реализации Программы в последующем.

Приведенные примеры свидетельствуют о том, что из одного центра сегодня невозможно предусмотреть все условия развития отрасли, тем более такой сложной, как логистика. Поэтому автором были разработаны организационно-методические основы формирования национальной программы развития логистики, которые в отличие от действующей системы обеспечивают (наравне с государственными органами) полноценное и равноправное участие представителей бизнеса и гражданского общества в создании программы развития отрасли (рис.).

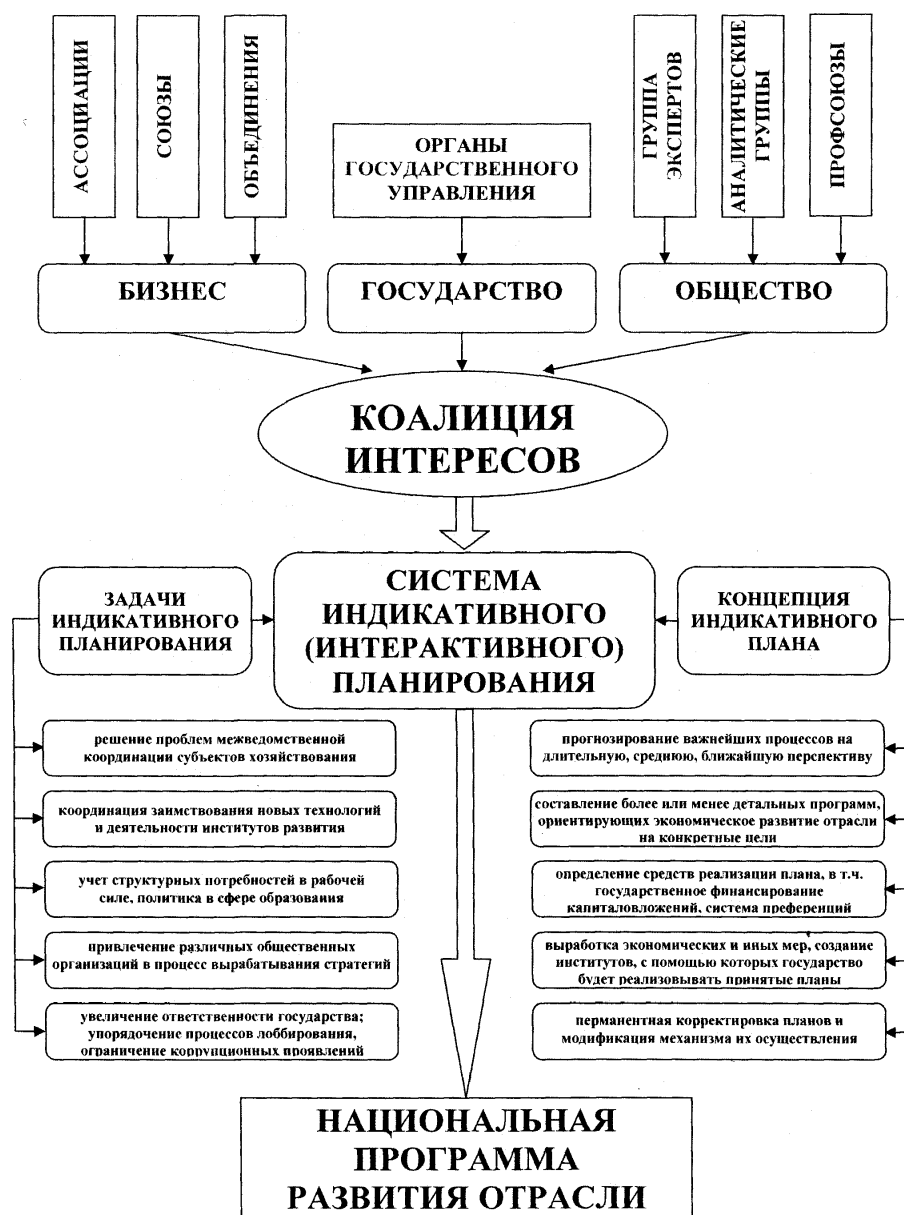


Рис. Механизм формирования национальной программы развития логистики в Республике Беларусь (разработка авторов)

Для разработки национальной программы развития логистики формируется «коалиция интересов» (государство, бизнес, общество). В данной коалиции интересы бизнеса (логистических предприятий) представляют отраслевые ассоциации, союзы, объединения; интересы гражданского общества – группа экспертов (специалистов в сфере логистики), аналитические группы (представители центральных и местных органов власти; крупный и средний бизнес, региональный и малый бизнес), профсоюзы.

«Площадкой» для взаимодействия субъектов «коалиции» выступает система индикативного (интерактивного) планирования.

Основу системы индикативного планирования составляет идея «согласованного хозяйства», которая предполагает добровольное согласие всех заинтересованных субъектов на реализацию задач, содержащихся в индикативном плане. При этом предоставляется свобода принятия решений, сохраняется конкуренция, а также возможность конфликтов.

Индикативный план является рекомендательным, указывающим, не предполагающим какой-то специальной ответственности за невыполнение. Вместе с тем, по отношению к рынку – это волевое вмешательство государства, его большее или меньшее влияние на поведение хозяйствующих субъектов, на их выбор. Для государственного сектора могут применяться и элементы обязательности [2, с. 46].

После Второй мировой войны концепция индикативного планирования экономики претворялась в жизнь в 12 странах Европы и в Японии [2, с. 47]. Данная концепция использовалась ими в разной степени. Но достижение успеха многих из этих стран связано с решающей ролью государственной политики.

Следует отметить, что основное значение системы индикативного планирования, по мнению большинства исследователей, «состоит не в формировании ориентировочных показателей или государственных инвестиций самих по себе, а в том, что она представляет собой регулярный механизм для взаимодействия правительства, ассоциаций бизнеса, профсоюзов и объединений потребителей, способствует укреплению взаимного доверия и, в конечном счете, – достижению консенсуса и координации усилий» [8, с. 16].

Именно в этом и состояла основная идея основателя индикативного планирования П. Массе. В 1965 г., описывая французскую систему, он отметил: «План вырабатывается посредством согласованных усилий представителей экономических и общественных сил: гражданских служащих, менеджмента (сельскохозяйственного, промышленного, коммерческого), профсоюзов и работников. Это сотрудничество обеспечивает более когерентные прогнозы и решения и создает ощущение единства, способствующее выполнению плана» [8, с. 16].

Таким образом, использование системы индикативного планирования как «площадки» для взаимодействия субъектов «коалиции», в рамках предложенного автором механизма формирования национальной программы развития логистики в Республике Беларусь, позволит учесть интересы по становлению логистической отрасли как государства, так и других хозяйствующих субъектов и будет способствовать ускорению развития логистики в стране.

Список литературы

1. Бауэрсокс Д. Д. Логистика: интегрированная цепь поставок / Д. Д. Бауэрсокс, Д. Д. Клосс ; пер. с англ. – 2-е изд. – М. : Олимп-Бизнес, 2005. – 640 с.
2. Государственное регулирование рыночной экономики / В. Н. Архангельский [и др.] ; под общ. ред. В. И. Кушлина. – 3-е изд., доп. и перераб. – М. : Изд-во РАГС, 2008. – 615 с.
3. Логистика : учеб. / под. общ. ред. В. В. Дыбской. – М. : ЭКСМО, 2008. – 500 с.
4. Маненок Т. Прокларированный приоритет / Т. Маненок // Белорусы и рынок. – 2009. – 6 июля. – С. 26.
5. Мау В. Посткоммунистическая Россия в постиндустриальном мире: проблемы догоняющего развития / В. Мау // Вопросы экономики. – 2002. – № 7. – С. 4–25.
6. Никитенко П. Г. Формирование логистической системы – важнейшее направление реструктуризации экономики Республики Беларусь / П. Г. Никитенко // Актуальные проблемы инновационного развития агропромышленного комплекса Беларуси : мат-лы Междунар. науч.-практ. конф., Горки, 11–12 сент. 2008 г. : в 3 ч. / Ин-т сист. исслед. в АПК НАН Беларуси ; редкол.: А.М. Каган [и др.]. – Минск, 2009. – Ч. 1. – С. 10–23.

7. О программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г.: постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 29 авг. 2008 г., № 1249: в ред. постановления Совета Министров Респ. Беларусь от 16.12.2008 г., № 1943 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология ПРОФ. – Минск, 2009.

8. Полтерович В. М. Стратегии модернизации, институты и коалиции / В. М. Полтерович // Вопросы экономики. – 2008. – № 4. – С. 4–24.

9. Российская экономика в 2007 г.: тенденции и перспективы / Е. Гайдар [и др.]. – М.: ИЭПП, 2008. – Вып. 29. – 655 с.

МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ИНТЕНСИВНОСТИ КОНКУРЕНЦИИ РЫНКА МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

**Р.Б. Ивуть, В.В. Равино, А.Ф. Зубрицкий
(Республика Беларусь, Минск)**

Выявление условий конкурентной борьбы на рынке международных автомобильных перевозок выступает необходимой процедурой для каждого конкретного автотранспортного предприятия. Для оценки характера распределения рыночных долей между конкурентами обычно пользуются показателем, отражающим степень концентрации производства в отрасли. Он позволяет оценить степень монополизации рынка и является величиной, обратной интенсивности конкуренции. В работе представлен анализ данных рынка международных автомобильных перевозок Республики Беларусь, на основании которого можно сделать вывод, что отрасль эта характеризуется как отрасль с очень низким уровнем рентабельности, и соответственно – конкуренции.

Identify conditions of competition in the market of international road transport is a necessary procedure for each transport company. To assess the distribution of market shares between competitors are usually an indicator that reflects the degree of concentration of production in the industry. It allows you to assess the degree of monopolization of the market and is the reciprocal of the intensity of competition. The paper presents an analysis of market data for international road transport of the Republic of Belarus on the basis of which we can conclude that this industry is characterized as an industry with very low profitability, and accordingly – competition.

Ключевые слова: конкурентоспособность, международные автомобильные перевозки, конкуренция, индексы, интенсивность конкуренции.

Key words: competitiveness, international road transport, competition, indexes, the intensity of competition.

В условиях высокой насыщенности рынка автомобильных перевозок, превышения на нем предложения над спросом, данные виды услуг вынуждены вести жесткую борьбу за предпочтения потребителя. Множество автотранспортных предприятий одновременно предлагают различные способы удовлетворения одной и той же потребности клиента на равных или незначительно варьирующих ценовых условиях. В этой ситуации предпочтение потребителя отдается услугам, которые в маркетинге определяются как конкурентоспособные.

Выявление условий конкурентной борьбы на рынке международных автомобильных перевозок выступает необходимой процедурой для каждого конкретного автотранспортного предприятия. Поскольку состояние конкурентной среды, с одной стороны, определяется процессами развития в социальной, технологической, политической сферах, а с другой – действиями субъектов рынка, применяющих в своей деятельности достижения современной науки и опыт предпринимательской и управленческой деятельности, то знание интенсивности конкуренции и конкурентной среды становится тем источником, использование которого дает конкретному автотранспортному предприятию возможность спрогнозировать и реализовать собственную конкурентную стратегию. Конкурентная стратегия в таком случае становится одним из обобщающих оснований действий всех отделов и подразделений предприятия.

Основными показателями, характеризующими рынок международных грузовых перевозок, осуществляемых автомобильным транспортом по территории Республики Беларусь, являются показатели развития внешней торговли услугами автомобильного транспорта и степень участия белорусских автомобильных перевозчиков во внешне-торговых и транзитных перевозках, проходящих по территории страны.