

выводов по уровню и качеству жизни населения. Использование их отечественными аналитиками позволит расширить и разнообразить методический инструментарий, что, в свою очередь, обеспечит повышение качества анализа, обоснованность выводов и расширение возможностей для проведения международных сравнений.

### **Литература и электронные публикации в Интернете**

1. О ведении мониторинга социально-трудовой сферы республики : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 14 янв. 1998 г., № 47 // Эксперт [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2011.
2. Доклад Франции об измерении эффективности экономики и социального прогресса : материалы 42-й сессии статистической комиссии Экономического и Социального совета ООН, 22–25 февр. 2011 г. [Электронный ресурс]. — 2011. — Режим доступа : <http://unstats.un.org/unsd/statcom/doc11/2011-35-France-R.pdf>. — Дата доступа: 23.09. 2011.
3. Денежные доходы и расходы населения Республики Беларусь: стат. сб. — Минск: Нац. стат. ком. Респ. Беларусь, 2011.
4. Республика Беларусь в цифрах: крат. стат. сб. — Минск: Минстат Респ. Беларусь, 2005.
5. По оперативным данным Нац. стат. ком. Респ. Беларусь [Электронный ресурс]. — 2011. — Режим доступа: [http://belstat.gov.by/homep/ru/indicators/doclad/2011\\_10/14.pdf](http://belstat.gov.by/homep/ru/indicators/doclad/2011_10/14.pdf). — Дата доступа: 29.11. 2011.
6. О единовременной материальной помощи: Указ Президента Респ. Беларусь, 15 сент. 2011 г., № 417 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. — 2011. — № 105.
7. Об утверждении состава потребительских корзин и признании утратившими силу некоторых постановлений Министерства труда Республики Беларусь, Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь : постановление М-ва труда Респ. Беларусь, 14 дек. 2009 г., № 146 // Эксперт [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2011.
8. Социально-экономическое положение домашних хозяйств Республики Беларусь. — Минск: Нац. стат. ком. Респ. Беларусь, 2011.
9. Здоровье населения Республики Беларусь: стат. сб. — Минск: Нац. стат. ком. Респ. Беларусь, 2011.
10. Данилишин, Б.М. Индикатор подлинного прогресса как адекватный макроэкономический показатель общественного благосостояния / Б.М. Данилишин, О.А. Веклич // Проблемы прогнозирования. — 2010. — № 6.

*Статья поступила  
в редакцию 18.01. 2012 г.*

**П.А. ЛАВРЕНТЬЕВ**

## **ТРАНСНАЦИОНАЛИЗАЦИЯ РЫНКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Современная логистическая отрасль — одна из самых динамично развивающихся сфер деятельности. Основными ее особенностями являются размытость территориальных границ и межотраслевой характер. В связи с этим процесс привлечения инвестиций в логистическую отрасль представляется структурно более сложным.

*Павел Александрович ЛАВРЕНТЬЕВ, ассистент кафедры экономики и управления  
Белорусского государственного экономического университета.*

С одной стороны, присутствуют стандартные угрозы снижения нормы прибыли на инвестируемый капитал до уровня, соответствующего уровню данного рынка в условиях свободной конкуренции\*. Интенсивность воздействия конкурентных сил снижает норму прибыли инвесторов на внутреннем рынке, что в свою очередь приводит к уходу из логистического бизнеса предприятий, которые не в состоянии снизить издержки на предоставляемые услуги для привлечения инвестиций. Данный уход из отрасли стимулирует приток дополнительных инвестиций либо от появления вновь прибывших предприятий, либо конкурентов, готовых расширить свой бизнес. Такая комбинация экономических взаимодействий свойственна большинству отраслей, имеющих локальную направленность.

С другой стороны, при рассмотрении возможностей капиталовложений в транспортно-логистическое предприятие инвестору приходится учитывать особенности данного вида предприятия:

мобильность основных фондов;

возможность быстрого (одномоментного) физического перемещения подвижного состава в другой регион;

значительный удельный вес подвижного состава в основных фондах, находящихся на балансе предприятия.

Кроме этого, необходимо принимать во внимание и особенности самой отрасли:

высокую зависимость от транспортной инфраструктуры на всех видах транспорта;

невозможность предоставления полноценной транспортно-логистической услуги в рамках малого бизнеса;

большое количество альтернативных субститутов.

Названные особенности увеличивают неопределенность, которую должен учитывать инвестор при выборе объекта инвестиций. Подобные неструктурированные данные делают размытыми границы самих будущих капиталовложений, что является негативным фактором не только для привлечения инвесторов, но и иных субъектов, заинтересованных в развитии логистической отрасли: государства, сопряженных отраслей и предприятий, готовых приобретать более качественные транспортно-логистические услуги.

В статье предлагаются три части стратегии, которые могут быть использованы для анализа, систематизации состояния логистической отрасли Беларуси и для повышения ее привлекательности с точки зрения инвесторов. Также определена стратегия интеграции самой страны в мировую транспортную систему. Каждая из частей является самостоятельным и законченным блоком, готовым к независимому применению, однако наибольший экономический эффект принесет использование данных частей в комплексе и предложенной последовательности.

### **Структура стратегии**

*Первая часть* — стратегия интеграции на основе выявления субститутов. Логистическая отрасль имеет широкий спектр альтернативных способов предоставления транспортно-логистических услуг, а также способов доставки и обработки грузов. Основным критерием выбора потребителя услуг доставки и обработки грузов (товаров) является цена, качество и скорость доставки. В современных условиях конечного потребителя логисти-

---

\*Конкурентная стратегия: Методика анализа отраслей и конкурентов / Майкл Е. Портер. — М., 2005. — С. 39.

ческих услуг не интересуют непосредственно маршруты прохождения транспортных средств. При выборе транспортно-логистической услуги покупатель данной услуги руководствуется исключительно экономическими критериями оценки прибыльности собственных вложенных ресурсов. Конкретный выбор транспортного коридора остается за логистической компанией. Потребитель (покупатель) ограничен выбором транспортно-логистического предприятия на основе предоставленной им цены, качества и скорости доставки. В свою очередь логистическая компания также предпочитает руководствоваться экономическими критериями, а не разрабатывать транспортные способы и маршруты доставки.

В таких условиях инвестор находится в ситуации неопределенности выбора конкретного (физического) объекта инвестирования. При относительной инвестиционной доступности конкретных физических объектов, таких как транспортная инфраструктура, транспортные средства, складские объекты, порты и так далее, сложность возникает в определении привлекательности в будущем объектов инвестиций (инфраструктуры) для транспортных компаний и логистических предприятий. Поэтому инвестор выбирает не конкретный физический объект, а маршрут, проходящий через объект инвестирования. В этих условиях физическое качество объекта уходит на второй план, а привлекательность маршрута для транспортных (в первую очередь) и логистических (во вторую) компаний становится основным фактором привлекательности инвестиций.

Выделенная особенность транспортно-логистической отрасли создает проблемы привлечения инвестиций для рынков с недостаточно развитой конкурентной средой, каким на сегодняшний день является белорусский рынок. Крупные мировые игроки транспортно-логистической отрасли в случае непривлекательности для себя подобных территорий в состоянии удаленно создавать барьеры для входа на рынок страны инвестиций, непосредственно не участвуя во внутренних экономических процессах. Преимущества крупных участников рынка основываются на эффекте экономии масштаба, поэтому они в состоянии компенсировать возможные потери от прямого транзита через Беларусь между Европой и Российской Федерацией за счет менее привлекательных маршрутов. При таком положении Республика Беларусь, кроме статуса держателя внутреннего рынка и участника мирового рынка грузоперевозок, приобретает статус объекта, представляющего свой набор логистических услуг. Данный статус предполагает борьбу за привлекательность сформированных предложений логистических услуг в первую очередь не для инвесторов, а для потребителей, транспортных и логистических компаний.

Интенсивно развивающийся рынок логистических услуг с незначительными потерями для себя исключает транзитные страны, не готовые к конкурентной борьбе на данном рынке. Интеграция в мировую транспортную систему требует от любого государства на макроуровне создание комплексного продукта, отвечающего требованиям мировых стандартов логистической обработки грузопотока. Неразделимость издержек в процессе формирования логистических цепей для межконтинентальных транспортных потоков позволяет крупным игрокам компенсировать вмененные издержки от неиспользования прямого транзита через Беларусь за счет снижения иных транспортных затрат. Фактически одного выгодного территориального положения уже недостаточно, чтобы удовлетворить требования рынка. Для того чтобы располагать к себе инвесторов, Беларусь должна стать привлекательной для организаторов транспортных коридоров, поэтому формирование внутреннего конкурентноспособного рынка транспортных

услуг для его успешной интеграции в мировой транзитный грузопоток актуально.

Если рассматривать Беларусь как объект для интеграции в транзитные грузопотоки, нельзя не учитывать возникающие последствия. Так, пространственное включение территории в международный канал доставки трансформирует ее в субъект отношений, а следовательно, вводит в цепочку получения прибыли в открытой мировой конкурентной среде. В данной среде в отношении Беларуси будут действовать стандартные рыночные законы, не позволяя стать территории страны привлекательной для инвестиций.

*Вторая часть* — стратегия интеграции с позиции потребителей логистических услуг. В такой отрасли, как логистика, геополитическая составляющая играет важную роль на отраслевом рынке предоставляемых услуг. Влияние соседних транзитных государств на привлекательные для Беларуси направления является серьезным барьером процесса интеграции. Существует достаточное количество инструментов, применяемых на государственном уровне, которые способны повлиять на расстановку сил в конкурентной борьбе транзитных территорий. На автомобильном транспорте самыми распространенными являются разрешения на въезд/транзит. Данное разрешение ограничивает количество въездов в страну иностранных перевозчиков.

Однако с точки зрения привлекательности транзитной территории развитие автотранспорта не так интересно для Республики Беларусь, как использование железнодорожных перевозок, которые являются самым дешевым видом колесного наземного транспорта. При создании образа инвестиционной привлекательности Беларуси ценовой фактор будет иметь огромное значение. Снижение издержек за счет сокращения расстояний позволит потребителю (покупателю) логистических услуг влиять на выбор транзитной территории. При этом не нужно забывать, что, кроме конечного покупателя (клиента) услуг доставки грузов, существуют и промежуточные покупатели транспортных и складских услуг (3PL-логистика), к которым можно отнести логистические и экспедиторские компании, уже интегрированные в рынок грузоперевозок, а также самих перевозчиков. Таким образом, определился круг субъектов в качестве покупателей, готовых платить за транспортно-логистические услуги по белорусской территории:

- конечный покупатель (клиент) транспортно-логистических услуг;
- транспортные компании;
- логистические и экспедиторские компании.

Анализ факторов привлекательности по группам участников логистических процессов (см. таблицу) позволяет определить предпочтительный круг инвестиций, касающихся каждой конкретной группы. Такой дифференцированный подход к фактору привлекательности как к инвестиционному объекту позволит не только учесть баланс капиталовложений, но и даст возможность влиять на субъекты рынка. Например, мы можем заметить, что режим таможи по отношению к транзитным грузам привлекает конечного покупателя услуги доставки грузов. Сделав процедуру таможенной проверки более упрощенной и переложив ответственность за обеспечение таможенного законодательства на страну получателя груза, привлекательность транзитной территории для конечного покупателя возрастает. Пример обратного свойства: номинальное снижение качества транспортной инфраструктуры за счет допустимого снижения нагрузки на ось. Ввод такого ограничения уменьшит поток иностранных перевозчиков по транзитной территории, что позволит увеличить использование национально-го подвижного состава.

**Предпочтения субъектов логистических процессов по факторам привлекательности транзитной территории**

Фактор привлекательности	Конечный покупатель	Транспортные компании	Логистические экспедиторские компании
Цена	X	X	X
Скорость доставки	X		
Качество доставки	X		
Качество транспортной инфраструктуры		X	
Качество складской инфраструктуры		X	X
Время прохождения таможенного досмотра/очереди на границах		X	
Сложность таможенного оформления/обязательный конвой по транзитной территории		X	
Лояльность таможни к транзитным грузам	X		
Качество информационного сопровождения груза			X
Соответствие транспортной инфраструктуры международным стандартам		X	
Соответствие складской инфраструктуры международным стандартам		X	X

*Третья часть* — стратегия интеграции. Международная кооперация. С одной стороны, Беларусь является конкурентом в предоставлении своих транзитных территорий для иных транспортных направлений. С другой — возможным партнером для сопредельных территорий. В структуре перевозок отмечаются преимущества железнодорожного транспорта как наиболее дешевого и конкурентоспособного по цене доставки. Так как выбор по цене с точки зрения покупателя услуг зависит от двух других экономических факторов — времени (срока прохождения территории) и качества транзитных услуг, а железнодорожный транспорт является наиболее зависимым от существующей инфраструктуры, то кооперация со странами прохождения всего маршрута доставки неизбежна. Данное свойство железнодорожного транспорта может стать хорошим предлогом начала межправительственных переговоров по созданию новых, более дешевых каналов доставки грузов через белорусскую территорию с использованием территорий сопредельных государств.

Для обоснования включения всех транзитных территорий в маршруты доставки с использованием железнодорожного транспорта необходимо проанализировать происхождение потенциального наземного грузопотока, пригодного к доставке через транзитные белорусские территории, его начальные и конечные пункты загрузки/разгрузки. Беларусь находится между двумя основными центрами потребления товаров: Западная Европа — Российская Федерация. Товары из Европы можно разделить на две группы:

- 1) товары, произведенные (либо собранные) на территории Европы;
- 2) товары из третьих стран, основная масса которых доставляется морем и концентрируется в портах либо внутриконтинентальных логистических (складских) центрах.

Если для первой группы (европейские товары) суша является наиболее прямым путем доставки Европа — Россия, то товары, пришедшие морем, могут иметь альтернативные морские маршруты доставки. Влияния на выбор маршрута доставки товаров второй группы Беларусь не оказывает и не имеет. Однако при выборе маршрута доставки товаров из первой группы белорусские транзитные территории могут быть привлекательными по цене при условии международной кооперации со странами-транзитерами в рамках поставок по железной дороге.

Предоставления собственных территорий для транзитных потоков экономически выгодно с точки зрения минимизации затрат на организацию произ-

водственного процесса. Одним из основных критериев оценки транзакционных издержек является геополитическое положение транзитного государства. С этой точки зрения Республика Беларусь имеет значительные преимущества по сравнению со странами, через которые не проходит кратчайший путь между основными распределительными центрами Европы и России.

Однако логистическая отрасль Беларуси не имеет должного уровня развития и организации, что делает ее недостаточно конкурентоспособной на мировом рынке предоставляемых однородных услуг. Это не позволяет эффективно использовать уже существующие преимущества: развитую транспортную инфраструктуру, геополитическое положение, имеющийся производственный потенциал.

Исходя из анализа перечисленных в статье факторов привлекательности белорусского рынка транспортно-логистических услуг, можно выделить наиболее перспективные направления деятельности для привлечения внешних и внутренних инвестиций в логистическую отрасль.

Первое: в качестве основного фактора привлечения инвестиций предлагается использовать уже существующую логистическую инфраструктуру с минимумом капиталовложений в создание новых объектов.

Второе: ввиду развитой транспортной инфраструктуры наибольшее предпочтение по категориям покупателей логистических услуг следует отдать именно транспортным компаниям (перевозчикам), так как влияние на конечного потребителя практически невозможно ввиду его удаленности от объекта инвестиций, а привлекательность локального рынка для логистических компаний состоит в наличии на транзитных территориях функционирующих складов класса «А», наличии современной информационной структуры и соответствующего законодательства, что на сегодняшний день в Беларуси недостаточно адаптировано к мировым стандартам.

Третье: в качестве интеграции собственных транзитных территорий в мировой грузопоток наиболее выгодной является стратегия кооперации со странами-транзитерами на пути доставки товаров Европа — Россия.

Таким образом, предложенная стратегия интеграции Беларуси в систему единого международного грузооборота позволит обеспечить привлечение дополнительных инвестиций, внедрение новых технологий предоставления транспортно-логистических услуг и увеличение прибыли за счет более эффективного использования существующей инфраструктуры, повысит качество предоставляемых логистических услуг для предприятий на внутреннем рынке. Преимуществами стратегии являются ее универсальный характер, учитывающий все стороны выбора направления инвестиций и развития, возможность ее поэтапного применения в соответствии с конкретными условиями без значительной внутриотраслевой модернизации.

Развитие логистической отрасли по привлечению внутренних и внешних инвесторов позволит увеличить транзитные потоки по территории Республики Беларусь, что даст возможность использовать такой преимущественный фактор страны, как ее геополитическое положение, и обеспечит долгосрочный экономический эффект на основе минимизации издержек на создание новых объектов транспортно-логистической инфраструктуры.

*Статья поступила  
в редакцию 01.03. 2012 г.*

□□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□. □□□□□□□□.  
□□□□□□□□ □□□□□□□□□□□□ □□□□□□□□□□ □□□□□□□□. □□□□□□□□.