

ИННОВАЦИОННЫЙ ПУТЬ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Появление в последние десятилетия большого количества новых товаров и услуг, необходимость их своевременной доставки и реализации по всему миру, «транспортная революция», «юнитизация» и, в целом, глобализация мировой экономики стали мощным катализатором для развития логистики, которая, в настоящее время, является одним из основных факторов сокращения издержек и увеличения прибыли.

Несмотря на уникальное географическое расположение Республики Беларусь, развитие логистики в стране находится на начальном этапе. На сегодняшний день в республике отсутствуют логистические операторы уровня 3PL и выше, нет логистических центров, соответствующих мировым стандартам. А это означает, что в стране не используется инновационный потенциал логистики.

Исправить сложившуюся ситуацию была призвана Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г., утвержденная Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29.08.2008 г. № 1249 (далее – Программа). Однако данная Программа, в настоящем варианте, по сути, является программой развития логистической инфраструктуры, а не системы в целом, так как вся Программа посвящена исключительно созданию транспортно-логистических центров. Например, в ней не затрагивается вопрос о формировании логистических операторов. Ничего нет в Программе о развитии контейнерных (контрейлерных) перевозок, которые стали катализатором для развития в мире многих инновационных логистических процессов, в том числе способствующих реструктуризации транспорта под логистику и технологическому совершенствованию погрузочно-разгрузочных работ.

В сложившихся условиях автор, на основании проведенных исследований и зарубежного опыта, предлагает следующий путь развития логистики в Республике Беларусь.

Во-первых, в Беларуси необходимо создать логистический орган, который будет отвечать как за формирование политики в сфере логистики, так и за ее реализацию. По мнению автора, данный логистический орган должен быть исключительно государственным. Это связано с тем, что только государственный орган, наделенный полномочиями решать вопросы государственно-частного партнерства, отвода земель (совместно с другими органами государственного управления), подписывать от имени государства соглашения с другими странами и т.п., может стать «одним окном» для инвестора, организовать площадку для взаимодействия и координации всех субъектов логистической деятельности в рамках индикативного планирования.

Во-вторых, в стране следует создать Центр логистических исследований и разработок (далее – Центр), который должен функционировать при государственном логистическом органе. Данный Центр необходим для реализации следующих функций:

- исследование и заимствование передовых технологий в области логистики, с последующей их адаптацией к условиям функционирования белорусского логистического рынка;
- разработка и создание инновационных проектов в сфере логистики и их внедрение;
- подготовка специалистов по логистике высшей квалификации и т.д.

В-третьих, в Республике Беларусь необходимо реализовывать в сфере логистики инновационные проекты, которые являются наиболее востребованными на мировом рынке. В настоящее время одним из таких проектов мог бы стать пилотный проект по созданию 4PL-оператора. Данный тип логистических провайдеров является наиболее востребованным в США, странах ЕС, Юго-Восточной Азии, так как логистические операторы четвертого уровня являются интеграторами логистических цепей. Они специализируются на управлении цепями поставок, логистическом планировании и консалтинге для сетевых структур предприятий, а также следят за бесперебойностью процессов во всей цепи поставок и информационным взаимодействием между партнерами и клиентами. Типовой перечень услуг 4PL-оператора включает в себя следующие операции:

- контроллинг, проектирование и оптимизация цепей поставок;
- интеграция информационных систем и приложений контрагентов цепи поставок;
- разработка и управление конфигурацией логистической сети;
- мониторинг выполнения заказов в цепях поставок;
- интегрированное управление запасами в цепи поставок;
- планирование и оптимизация схем доставки грузов, транспортных маршрутов;
- управление добавленной стоимостью в цепи поставок;
- лизинг логистических мощностей;
- управление качеством логистического сервиса.

Логистические операторы четвертого уровня имеют ряд преимуществ. Так, в отличие от логистических операторов более низкого уровня, которые связаны разросшейся транспортной сетью и собственностью (транспортным парком, складами, подъемно-транспортным оборудованием), и ввиду этого не могут предложить услуги по абсолютно независимому консультированию, 4PL-операторы не имеют в своем ведении подразделений экспедиторов, складов или транспорта. Поэтому они могут выступать в роли независимых консультантов промышленных и торговых предприятий по объективному анализу цепочек их бизнес-процессов.

Разработку пилотного инновационного проекта по созданию 4PL-оператора в Республике Беларусь сможет осуществить созданный Центр

логистических исследований и разработок. При этом организация работы по реализации данного проекта должна вестись с учетом мобильности квалифицированных кадров, т.е. через передачу отдельных разработок на аутсорсинг. Для апробации и совершенствования проекта следует создать экспериментальную фирму-оператора уровня 4PL. Апробированные типовые проектные решения отдельных блоков (от методических материалов до сетевых протоколов и программ взаимодействия отдельных субъектов логистической деятельности и информационных материалов общего пользования) Центр будет тиражировать для всех белорусских фирм логистических операторов.

Следует отметить, что в Беларуси есть кадровый потенциал, необходимый для освоения и дальнейшего развития информационных и программных технологий, на которых базируется работа 4PL-операторов. Кроме того, участие в разработке и реализации указанного выше инновационного проекта стало бы хорошей практической школой для подготовки белорусских специалистов в области логистики. Специалисты, знающие как осуществляется управление интегрированными цепочками поставок 4PL-операторами, могли бы консультировать предприятия и содействовать развитию аутсорсинга снабженческо-сбытовых функций предприятий, т.е. содействовать росту спроса на логистические услуги, что станет мощным катализатором для развития логистики в Республике Беларусь.

*Д.И. Дадеркина, канд. с/х наук, доцент
Филиал БГЭУ (Бобруйск)*

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЧАСТНОГО СЕКТОРА АПК РОГАЧЕВСКОГО РЕГИОНА

Толчком для развития фермерства послужило принятие 22.02.1990 г. Верховным Советом СССР Закона «Основы законодательства Союза СССР и союзных республик о земле», который определил, что граждане СССР имеют право на получение в пожизненное наследуемое владение земельных участков для ведения крестьянского хозяйства.

В Рогачевском районе первые 17 крестьянских хозяйств были созданы в 1991 году. В 1993 году их было 29, в 1994 – 37, в 1995 – 43, в 1996 – 54, в 1997 – 55. Сельхозугодия, закрепленные за крестьянскими хозяйствами, составляли соответственно: 371, 752, 962, 1191, 1341 и 1490 га, в том числе пашня: 360, 573, 762, 888, 1043 и 1193 га. Затем по ряду объективных и субъективных причин число крестьянских хозяйств в районе стало уменьшаться. На 01.01.2009 года в районе работало 23 хозяйства, за которыми закреплено 1324 га сельхозугодий, в т.ч. пашни 1030 га.

Прослеживается тенденция укрупнения крестьянских хозяйств. Так, в 1997 г. в среднем на 1 крестьянское хозяйство приходилось 27 га сельхозугодий, из них 22 га пашни, в 2009 году соответственно 58 и 45 га.