

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

В современных условиях формирования единого экономического пространства Евразийского экономического союза для Республики Беларусь особую актуальность приобретают укрепление внешнеторгового потенциала, расширение сфер взаимодействия с другими странами и улучшение инвестиционной привлекательности. Стратегической возможностью, способствующей развитию торгового потенциала, является экспорт различного рода услуг, в частности, транспортных, логистических услуг, и соответственно развитие крупной транспортно-логистической системы.

Логистика в настоящее время — это неотъемлемая часть внешнеторговой деятельности как одной организации, так и целой страны. Логистика становится наиболее эффективным инструментом управления хозяйствующими субъектами и бизнесом. С помощью логистики товары до потребителя доставляются точно в срок и с наименьшими издержками, что в конечном счете оказывает существенное влияние на улучшение положения организации как внутри страны, так и на мировых рынках товаров и услуг, капитала и информации.

Как известно, Республика Беларусь не обладает существенными запасами полезных ископаемых, имеющих важнейшее значение для экономики (нефть, природный газ, алмазы и т.д.), но в то же время стране необходимо искать те преимущества, с помощью которых можно помочь существующему торговому потенциалу развиваться дальше.

Таким преимуществом можно назвать экспорт различного рода услуг, в том числе транспортных и логистических, и соответственно развитие крупной транспортно-логистической системы.

Под транспортно-логистическими услугами понимается совокупность транспортных, таможенных, информационных и иных видов услуг, в результате оказания которых товар доставляется конечному потребителю just-in-time (точно в срок) и с наименьшими издержками.

Целью современной логистической системы является своевременная поставка с наименьшими затратами готовой продукции, сырья и комплектующих изделий в соответствии с потребностями предприятий, организаций и населения.

Для координации транспортно-логистической деятельности и оказания различных транспортно-логистических услуг создаются специальные транспортно-логистические организации.

Транспортно-логистическая организация — это организация, создаваемая с целью оказания комплекса транспортно-экспедиционных и логистических услуг при перевозке грузов, а также иных сопутствующих услуг участникам транспортно-логистической деятельности [1].

По состоянию на 21 июня 2015 г. в Республике Беларусь функционируют 37 логистических организаций (19 создано в рамках Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г., и еще 18 — вне Программы). Из всех действующих логистических центров 9 являются государственными, остальные созданы за счет инвестиций национальных и иностранных инвесторов.

Особенностью функционирования транспортно-логистических организаций в Республике Беларусь является то, что в большинстве своем они выполняют лишь некоторые транспортно-логистические услуги. Многие из них — это 1PL либо 2PL-операторы. Комплексные транспортно-логистические услуги уровня 3PL оказывают пока только 8 предприятий (среди них наиболее крупные РУП «Белтаможсервис», СООО «Брествнештранс», ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-Логистик» и др.) [2].

Для более полного исследования практики функционирования транспортно-логистических организаций в современных условиях была проанализирована деятельность крупнейшего оператора на рынке логистических услуг Беларуси — Республиканского унитарного предприятия «Белтаможсервис» (далее — РУП «Белтаможсервис»).

В рамках основной деятельности РУП «Белтаможсервис» предоставляет своим клиентам широкий ассортимент логистических услуг, в том числе транспортные, складские, экспедиторские, услуги таможенного представителя, услуги по маркировке продукции акцизными марками и другие сопутствующие логистические услуги (услуги поручительства, информационные услуги, финансовые услуги, страховые услуги).

Анализ динамики производства и реализации услуг РУП «Белтаможсервис» свидетельствует о постоянном росте хозяйственного оборота организации (табл. 1). В первую очередь об этом говорят значительные темпы роста выручки и прибыли от реализации услуг в рассматриваемом периоде (в 2013 г. — 219,4 %, в 2014 г. — 238,6 %, в 2015 г. — 124,5 %).

Таблица 1

Выручка от реализации продукции, работ и услуг РУП «Белтаможсервис»

Показатель	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Выручка от реализации продукции, товаров, работ, услуг, млн р.	1 203 987	2 872 629	3 577 470
Прибыль (убыток) от реализации продукции, товаров, работ, услуг, млн р.	239 320	334 681	563 312
Прибыль (убыток) до налогообложения, млн р.	210 687	224 899	528 700
Чистая прибыль, млн р.	169 050	166 308	424 110
Темпы роста выручки (% к соответствующему периоду предыдущего года)	219,4	238,6	124,5
Темпы чистой прибыли (% к соответствующему периоду предыдущего года)	—	98,4	255

Это обусловлено в первую очередь расширением сферы деятельности организации и соответственно количества и ассортимента оказываемых услуг. За анализируемый период существенно выросла выручка от складских услуг и услуг транспортно-логистических центров. Были введены в действие новые транспортно-логистические центры, а также склады нового типа. Ввод в эксплуатацию новых ТЛЦ на периферии страны, а также модернизация и переоснащение существующих значительно повысили качество предоставляемых услуг и спрос на них.

При этом следует обратить внимание на показатели платежеспособности и рентабельности организации (табл. 2).

Таблица 2

Динамика коэффициентов платежеспособности РУП «Белтаможсервис»

Показатель	Норматив	31.12.13	31.12.14	31.12.15
Коэффициент текущей ликвидности	$\geq 1,5$	0,89	0,77	0,92
Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами	$\geq 0,2$	0,12	0,31	0,21
Коэффициент обеспеченности финансовых обязательств активами	$\leq 0,85$	0,58	0,52	0,51

Значения коэффициентов текущей ликвидности не соответствуют нормативам, а коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами незначительно выше необходимого уровня, что обусловлено различными обстоятельствами: инвестиционной активностью, переходом на МСФО и др.

За анализируемый период также наблюдаются колебания показателей рентабельности организации (табл. 3).

Таблица 3

Показатели рентабельности РУП «Белтаможсервис» в 2013–2015 гг., %

Показатель	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Рентабельность продаж	22,7	20,4	15,7
Рентабельность реализованных услуг	32,9	28,2	19,3
Рентабельность прибыли до налогообложения	30,2	22,4	18,2

Это объясняется активной инвестиционной деятельностью РУП «Белтаможсервис», а также развитием торгово-логистической деятельности, в том числе созданием сети магазинов розничной торговли. Таким образом, изменение уровня рентабельности обусловлено расширением сферы деятельности РУП «Белтаможсервис» и не связано со снижением эффективности его деятельности. Организация остается платежеспособной, может рассчитывать на поддержку государства и банков.

Особую роль в организации финансовой работы занимает внешнеэкономическая деятельность предприятия. Так, свои услуги РУП «Белтаможсер-

вис» активно предоставляет не только внутри страны, но и за ее пределами. Наиболее активно услугами организации пользуются резиденты стран — соседей Беларуси — Россия, Польша, Литва, Латвия, Украина, а также происходит наращивание объемов предоставляемых услуг резидентам государств — членов ЕАЭС — Казахстана, Армении и Кыргызстана. Основными экспортируемыми услугами являются услуги по таможенному сопровождению, транспортные услуги, услуги по таможенному оформлению и др.

Вместе с тем анализ деятельности организации показал, что в условиях глобализации и интеграции Республики Беларусь в мировую экономику на стабильное развитие деятельности таких организаций существенное влияние оказывают проблемы не только внутреннего характера, но и проблемы развития всей транспортно-логистической отрасли Республики Беларусь в целом.

Так, проблемы качества и низкого ассортимента транспортно-логистических услуг не позволяют белорусским организациям минимизировать свои логистические издержки, полностью передавать логистику на аутсорсинг логистическим операторам. И поэтому логистические затраты в конечной цене товара белорусских производителей остаются стабильно высокими.

Еще одним барьером для обработки транзитного грузопотока можно назвать принцип резидентства. Данная проблема не дает Республике Беларусь реализовать полностью свой геоэкономический и транспортный потенциал в рамках формирующегося Евразийского экономического союза, а также увеличивает как временные, так и материальные затраты импортеров и уменьшает потенциальные доходы транспортно-логистических компаний [3].

Практически таким же образом на деятельность транспортно-логистических организаций оказывает влияние разрешительный проезд в рамках территории государств — членов ЕАЭС. Такая система ведет к формированию у перевозчиков «серых» схем перевозки грузов, что в свою очередь снижает рентабельность перевозок, увеличивает риск повреждения грузов, ведет к нарушению сроков доставки и др. [4].

Для решения существующих проблем функционирования транспортно-логистических организаций Республики Беларусь в рамках ЕАЭС необходимо провести комплекс мероприятий, которые в свою очередь затронут не только транспортно-логистическую сферу, но и иные сферы экономики. Особыми направлениями развития следует назвать поиск новых путей поставки услуг на экспорт, создание единой международной организации, которая будет координировать работу транспортно-логистических организаций на всей территории ЕАЭС, разработку проектов по созданию транспортно-логистических кластеров и разработку иных мероприятий, которые позволят повысить качество предоставляемых услуг и улучшат условия функционирования транспортно-логистических организаций в рамках существующей интеграции.

Представляется также, что реализация предложенных мероприятий создаст благоприятные условия для осуществления внешнеэкономической деятельности, развития экспорта товаров и услуг и укрепления позиций респуб-

лики на международном рынке, привлечения транзита грузов через территорию страны. Однако для этого Республике Беларусь необходимо учитывать потребности производителей и повышать качество предлагаемых услуг

Литература

1. Логистическая деятельность. Термины и определения : СТБ 2047-2010. — Введ. 28.06.2010. — Минск : Беларус. гос. ин-т стандартизации и сертификации, 2010. — 24 с.

2. Современная складская инфраструктура в Республике Беларусь: по итогам 2015 года [Электронный ресурс] / Междунар. ун-т «МИТСО», III ежегодное исследование современной логистической инфраструктуры (по итогам 2015 г.). — Минск, 2016. — Режим доступа: <http://www.transport-gazeta.by/foto/LC.pdf>. — Дата доступа: 08.03.2016.

3. Курочкин, Д. В. Развитие логистических центров в Республике Беларусь / Д. В. Курочкин // Экономика и упр. — 2013. — № 2 (34). — С. 109–114.

4. Трус, А. А. Роль транспортно-логистической деятельности в увеличении внешнеэкономического потенциала Республики Беларусь / А. А. Трус // Национальная экономика Республики Беларусь: проблемы и перспективы развития : материалы IX Междунар. науч.-практ. конф. студентов, Минск, 13–14 апр. 2016 г. — Минск : БГЭУ, 2016.

Е.В. Ульянова

Научный руководитель — кандидат экономических наук Е.П. Семиренко

РИСКИ КРЕДИТОВАНИЯ БАНКАМИ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ И СПОСОБЫ ИХ СНИЖЕНИЯ

«Если вы задолжали банку 100 долларов —
это ваша проблема, если вы должны банку
100 млн долларов — это проблема банка»

Жан Поль Гетти

Важным этапом кредитного процесса в банке является мониторинг выданных кредитов.

Кредитный мониторинг представляет собой наблюдение за выполнением условий кредитного договора и включает определенные процедуры контроля — порядок выдачи и погашения кредита, уплаты процентов, наличие и достаточность обеспечения и т.д. Действие кредитного мониторинга продолжается до полного погашения кредита и уплаты процентов. Состояние кредитного портфеля, его количественные и качественные параметры анализируются службой кредитования с участием заинтересованных служб банка, участвующих в кредитном процессе, что позволяет оценить состояние и качество кредитных операций с целью выработки комплекса мероприятий по минимизации кредитных рисков.