

В настоящее время оптимальным сроком для привлечения инвестиций является 7–9 лет. При этом частные компании стремятся уменьшить данный период, чтобы увеличить доходы, а железная дорога – увеличить, чтобы не потерять свои. На основе данного срока устанавливается абсолютное значение вагонной составляющей, а затем и доля её в общем тарифе.

В некоторых странах существует практика, когда доля вагонной составляющей подымается до уровня 30–40% от общего тарифа.

Расчет размера прибыли, получаемой владельцем вагона с целью окупить приобретенный подвижной состав, для различных типов подвижного состава заметно отличается, так для крытого вагона она составляет 24,4 у. е. в сутки, а для полувагона – всего 13,8 у. е. в сутки.

Кроме того, в расчете следует учесть тот факт, что в связи с сильным ростом в последние годы цен на нефть и на металл стоимость вагонов за последние 3 года выросли в среднем в 1,5–2 раза, что пропорционально увеличивает срок окупаемости инвестиций и, в свою очередь, отпугивает потенциальных инвесторов.

УДК 656.225

## ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СХЕМЫ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ КАК ФАКТОР КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

*И. А. ЛЕБЕДЕВА*

*Белорусский государственный университет транспорта*

Основным принципом логистики является комплексная организация доставки груза клиента от пункта погрузки до пункта назначения наиболее целесообразным и экономически выгодным путем. Значительная часть логистических операций на пути движения материального потока от первичного источника сырья до конечного потребления осуществляется с применением различных транспортных средств. Затраты на выполнение этих операций составляют до 50 % от суммы общих затрат на логистику.

Благодаря транспорту логистический процесс товародвижения трансформируется в единую технологическую цепь, а транспорт становится неотъемлемой частью единого транспортно-производственного процесса.

В современных условиях транспорт является составной частью логистической деятельностью и занимает главенствующую роль в функционировании логистической системы. Это вызвано способностью транспорта реализовать основную идею логистики, т. е. создать надежно, устойчиво и оптимально функционирующую систему, исходя:

1) из неизбежности решения целого ряда сложных транспортных проблем при выборе каналов распределения в рамках логистической системы;

2) высокой доли транспортных издержек;

3) наличия большого числа транспортно-экспедиционных предприятий, играющих большую роль в организации оптимальной доставки товаров как во внутренних перевозках, так и в международных сообщениях.

Логистика является одним из основополагающих направлений науки об управлении информационными и материальными потоками в процессе движения товаров. Основной её задачей является осуществление деятельности по планированию, организации доставки материальных ресурсов от первичного источника сырья до конечного потребителя, учитывая требования, предъявляемые клиентом к качеству транспортного обслуживания.

В условиях рыночной экономики важным является достижение оптимального соотношения затрат и качества обслуживания потребителя услуг. Последнего привлекают минимальные сроки доставки, максимальная сохранность груза, удобства по приему и сдаче грузов и возможность получения достоверной информации о тарифах, условиях перевозки и местоположения груза, и тогда он готов нести соответствующие затраты. Деятельность транспорта должна основываться на потребностях клиента. Потребителя не интересуют затраты предприятия транспорта на осуществление обслуживания.

Качественное транспортное обслуживание клиентов должно основываться на следующих основных положениях.

1 Определение потребностей и запросов различных групп клиентов.

2 Предоставление транспортных услуг, которые необходимы клиентам, и способы удовлетворения их потребностей.

3 Установление тарифов и сборов, приемлемых для клиентов и обеспечивающих достаточную прибыль транспортному предприятию.

4 Определение наиболее выгодных и удобных направлений перевозки грузов до грузополучателя.

5 Установление способов и форм активного воздействия на рынок транспортных услуг, увеличение спроса.

Данные положения должны рассматриваться в комплексе. Только в этом случае будет реализовываться концепция качественного транспортного обслуживания.

Для повышения конкурентоспособности транспортные предприятия должны внедрять инновационные технологии доставки грузов, развивать перспективные направления перевозок, предлагать новые виды транспортных услуг, востребованных пользователями как на внутреннем, так и на международном транспортных рынках. Основными факторами конкурентоспособности являются стоимость транспортного обслуживания, обеспечение сохранности груза, качество оказания сопутствующих услуг, соблюдение сроков доставки.

Формирование логистических схем доставки грузов является сложной задачей. При решении данной задачи необходимо осуществить комплекс мероприятий, связанных с формированием логистической схемы доставки грузов, выбором варианта доставки, анализом и выбором логистических посредников. При этом необходимо учесть, что основным критерием для потребителя в настоящее время является соблюдение сроков доставки грузов и минимизация транспортных издержек.

С развитием конкурентной среды качество предоставляемых логистических услуг станет одним из существенных моментов для получения преимуществ на транспортном рынке. Качественные логистические услуги позволят привлечь дополнительные объемы перевозок. Однако повышение качества требует дополнительных капитальных вложений и увеличения эксплуатационных расходов. При этом экономический эффект может быть как положительным, так и отрицательным. Таким образом, возникает проблема определения оптимального уровня качества и набора предоставляемых логистических услуг.

Конкурентоспособность логистических схем доставки продукции определяется совокупностью условий перевозки данного груза, отражающей их возможность удовлетворения потребностей клиентов, включая выгоды и потери у грузоотправителей и грузополучателей. В результате такого подхода рынок транспортных услуг будет представлен логистическими схемами доставки, и наиболее эффективные из них будут самыми конкурентоспособными.

Под логистической схемой доставки понимают линейно-упорядоченное множество физических и/или юридических лиц (грузоотправителя, грузополучателя, экспедиторов, перевозчиков, страховщиков и других лиц), непосредственно участвующих в перемещении и хранении конкретных отправок грузов от производителя (поставщика) до оптовых (розничных) посредников или между этими посредниками, или от таких посредников до потребителя. Формирование эффективных логистических схем доставки грузов основано на предполагаемых объемах перевозок, базовых тарифах и сроках доставки грузов, нормативно-правовых условиях транспортно-экспедиционного обслуживания.

Основными требованиями к логистическим схемам доставки продукции от грузоотправителя до грузополучателя являются:

- 1 Приспособленность к требованиям клиентов, включая гибкость, диверсифицированность (оказание комплекса услуг на всем пути следования).
- 2 Возможность осуществления перевозок по предъявлению с учетом удобств для грузоотправителя.
- 3 Быстрота доставки в сравнении с традиционными способами перевозки грузов.
- 4 Сокращение запасов и размеров партий грузов.
- 5 Надежность соблюдения сроков доставки грузов.

Одна из главных причин применения неэффективных логистических схем доставки – отсутствие инновационной транспортно-логистической системы, базирующейся на современной инфраструктуре.

УДК 656.062

## ОБЗОР РЫНКА СКЛАДСКОЙ НЕДВИЖИМОСТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

*В. В. МАЛАШЕНКО*

*Белорусский государственный университет транспорта*

В настоящее время рынок складской недвижимости Беларуси находится в трудном положении. Несмотря на открытую экономику, ведущие позиции в Европе в сфере транспортных грузоперевозок, высокие показатели экспорта и импорта, развитию складов долгое время внимание не уделялось. Этот факт лишь усугубляет и без того высокий дефицит складских помещений, а также способствует повышению арендных ставок.

В последние годы спрос был на объекты, располагающиеся в диапазоне 20–40 км от города и близко к магистрали, железнодорожным путям и большим открытым участкам. По подсчетам специалистов, в Минске и Минском районе имеется около миллиона квадратных метров складов, принадлежащих промышленным и торговым предприятиям. От 300 тыс. до 500 тыс. м<sup>2</sup> из них продаются или сдаются собственниками в аренду, и лишь чуть более 100 тыс. м<sup>2</sup> складов могут быть классифицированы как современные складские помещения. Остальные же можно охарактеризовать как «временные» или помещения, приспособленные под склады. Предложения свободных складских площадей практически нет. Периодически оно возникает (во время очередного увеличения арендной платы), однако склады заполняются в течение одного – двух месяцев.

По результатам исследования ГТПО «Белресурсь» около 20 зарубежных компаний готовы пользоваться в Беларуси услугами логистических центров класса «А». Они гарантируют аренду 2–4 тысяч квадратных метров. Пока же