

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. м² из них продаются или сдаются собственниками в аренду, и лишь чуть более 100 тыс. м² 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 ГТРО «Белресурсь» около 20 зарубежных компаний готовы пользоваться в Беларуси услугами логистических центров класса «А». Они гарантируют аренду 2–4 тысяч квадратных метров. Пока же

получается, что мы находимся на перекрестке континентальных транспортных путей, но все перевозчики стараются быстрее проследовать Беларусь и ничего здесь не складывают. Для переориентации этих товаропотоков на себя необходимо развивать логистику. Крупные логистические центры служат для экспорта услуг, но необходимы также и склады регионального значения и специализированные комплексы. Исследования показывают, что имеют право на жизнь и территориальные складские помещения площадью 5–10 тыс. м², которые удовлетворяли бы потребности районного значения. Но сегодня мы не имеем ни крупных складских комплексов, ни складов, которые могли бы использоваться мелкими и средними компаниями, которым нужны площади 250–300 м². Необходимо, чтобы они представляли собой отдельные здания. Достаточно, чтобы у производителей была возможность размещать свою продукцию на таких площадях. Но услуги по ответственному хранению, по крайней мере в Минске, практически отсутствуют. В Беларуси необходимо развивать все направления использования складских помещений.

Рынок складской недвижимости тесно связан с рынком торговой недвижимости, и его поведение напрямую зависит от появления новых операторов в розничной торговле. После прихода в Беларусь зарубежных торговых посредников дефицит складских помещений обострится еще больше.

Анализ показывает, что арендные ставки значительно выше, чем в странах Прибалтики, и достигают московских и киевских расценок. Аренда 1 м² склада в Минске стоит €5–10 в месяц, в то время как в Риге или Таллинне – €4,5–7, в Вильнюсе – €4,9–5,2 в месяц. При продаже на вторичном рынке квадратный метр складской недвижимости достигнет ценового барьера в €720–850. По прогнозам экспертов, учитывая увеличение грузопотоков и расширение торговых сетей, ставки арендной платы будут только возрастать. Ставка инвестиционной доходности складских помещений уже составляет около 12,5%. В Минске и Минском регионе ожидается существенное увеличение и арендных ставок, и ставок инвестиционной доходности.

За последнее время были построены всего несколько относительно крупных складов (площадью 2–3 тыс. м² каждый), и предназначены они для собственных нужд компаний, выступавших заказчиками строительства. И лишь один коммерческий проект (склады для сдачи в аренду) был реализован в 2007 году: на окраине белорусской столицы были построены складские помещения общей площадью около 5 тыс. м², что недостаточно, учитывая огромный дефицит.

В настоящее время ведётся работа по развитию складской инфраструктуры Беларуси, в том числе и с привлечением иностранных инвестиций. Речь идет о проекте по созданию крупнейшего в стране транспортно-обслуживающего комплекса «Прилесье» недалеко от Минска. Особую привлекательность объекту придает то, что он находится в свободной экономической зоне «Минск». Общая площадь застройки – 52 га, из которых 100 тыс. м² являются складской площадью. Стоит отметить, что это самый крупный проект из числа тех, реализация которых запланирована на 2008–2009 годы. Всего же до конца 2009-го запланированное предложение складских помещений для коммерческого использования составляет около 132 тыс. м², однако и оно существенно не изменит ситуацию, так как спрос постоянно растет. В более отдаленной перспективе – реализация проекта создания транспортного логистического центра на инженерно-технической территории Национального аэропорта Минск. Отведенные для этого площади составляют 122 га с возможностью расширения еще на 400 га.

Сегодня европейские производители хотят работать с Беларусью, но по правилам, к которым они привыкли. А именно: иметь дело с контейнерными перевозками, полной автоматизацией на складах. Западные производители привыкли работать со складами класса А, как минимум – класса В. Эта же тенденция уже характерна и для восточных компаний. Не только китайских, но и корейских, вьетнамских. Азиатские товаропотоки Беларусь должна переориентировать на себя. Такая историческая возможность просуществует не более 3–5 лет. В противном случае логистические центры будут построены вокруг нашей республики, и грузы будут проходить мимо нас.

УДК 656.2.003

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ АНАЛИТИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ В ПРОЦЕССЕ УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ В ОРГАНИЗАЦИЯХ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Е. Н. МИТИНА

Белорусская железная дорога

О. В. ЛИПАТОВА

Белорусский государственный университет транспорта

В современных условиях рыночных отношений эффективная деятельность субъектов хозяйствования, обеспечение высоких темпов их развития, повышение конкурентоспособности в значительной мере определяются уровнем затрат на производство, которые являются основополагающим фактором развития любой