значительный порог внедрения, так как не требуют узкого математического инструментария при разработке математических моделей затрат в условиях неопределённости или при работе с факторами риска. Помимо небольшого порога внедрения преимуществом данного подхода является простота освоения вышеуказанного инструментария специалистами отдела закупок, что позволит сократить затраты на обучение и повышение квалификации персонала.

Список использованной литературы.

1. Критическая цепь / Элияху М. Голдратт; Пер. с англ. – Москва: тоС Центр, 2006 – 272 стр.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЦЕПИ ПОСТАВОК: БАРЬЕРЫ И ПУТИ РАЗВИТИЯ

Буцанец Нелли Борисовна
Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ
г. Минск, Республика Беларусь
Аникина Жанна Павловна
Институт управления и социальных технологий БГУ
г. Минск, Республика Беларусь

This research project examines the main problems and barriers in international supply chains, main features of Belarussian macrologistics system, identifies risks in customs enforcement of international logistics activities in Belarussian economic entities, as well as in slotting system of their foreign economic activities, product certification, etc. There are also shown development paths of international supply chains.

В условиях экономической нестабильности эффективная организация и управление цепью поставок оказывает определяющее влияние на темпы и пропорции экономического развития белорусского государства. Реализуя функции распределения и обмена, сформированные цепи поставок белорусских субъектов логистики определяют динамику товарно-материальных, информационных, финансовых и других потоков в процессе воспроизводства. Концепция цепи поставок является сравнительно новой и представляет собой одно из проявлений расширенного использования логистики.

Белорусские участники цепей поставок все больше осознают необходимость не только внутренней интеграции потоковых процессов, но и налаживания связей и координации между процессами других хозяйствующих единиц цепи: поставщиками, клиентами и самим предприятием.

Сегодня руководители белорусских компаний должны понимать, что при управлении цепью поставок возникает задача объединения рынка, сбытовой сети, производственного процесса и закупочной деятельности таким образом, чтобы обеспечить обслуживание клиентов на более высоком уровне и с меньшими издержками. В современных условиях экономической нестабильности белорусская логистика способствует решению проблемы оптимизации материальных потоков по всей цепи поставок в целом. Интегрированный инструментарий логистики направлен на максимизацию качественных и количественных характеристик всех элементов схемы поставок. Он ориентирует на такой подход, при котором потребности национального рынка Беларуси трансформируются в план и стратегию производства, связывая его со стратегией и планом закупок участников цепей поставок.

Управление поставками для белорусских «валообразующих» предприятий является эффективной стратегией получения конкурентных преимуществ и привлекает исследователей, пытающихся объяснить природу этой концепции, найти детерминанты ее появления и исследовать перспективы развития. Сегодня развитие международных цепей поставок напрямую связано с тенденциями мирового рынка. В экономике развитых стран логистические услуги занимают значимое место (по данным ВТО около 12 – 13 % ВВП). В последние годы в Германии этот показатель составляет 13%, в Ирландии - 14,2 %, в Сингапуре –13,8 %, в Австрии – 15,2%, в Финляндии – 14,2, в Чехии – 17,7 % [1,2].

В условиях экономической нестабильности в Беларуси усиливаются барьеры в развитии международных цепей поставок. Показатель «транспортоемкости экономики» ниже соответствующего в Европе: для производства 1 доллара ВВП требуется порядка 3 т/км, в странах ЕС в среднем 0,3 т/км. В России этот показатель составляет 0,9 т/км, что связано с территориальной разобщенностью и ресурсным «тяжелым» ВВП [1,2,3].

Сегодня к барьерам развития международных цепей поставок белорусских субъектов логистики можно отнести межнациональные риски сложности и неопределенности. Они связаны с непредсказуемостью мировой экономической обстановки. Невозможно предугадать, какую экономическую политику будет вести то или иное государство. К барьерам и логистическим рискам относят взаимозависимость субъектов цепи, ужесточенные требования безопасности, большое количество вовлеченных посредников, динамичные обменные валютные курсы, недостаток информации о потенциальных партнерах.

Особо значимыми в современных условиях являются риски в таможенном обеспечении международной логистической деятельности белорусских субъектов хозяйствования, в системе документооборота их внешнеэкономической деятельности, сертификации продукции и т.д. К международным рискам в цепях поставок сегодня относятся жесткие требования к унифицированной транспортной документации, международной инфраструктурной стандартизации, различия в стандартах беспроводной связи, география и климат. Усложняют функционирование международных товаропроводящих путей белорусских компаний финансовые риски и налоговые барьеры, межстрановые культурные различия.

Благодаря своему географическому положению Беларусь имеет большой потенциал развития в качестве международного транспортного и транзитного коридора, при этом при разработке национальной стратегии следует учесть все проблемные сферы и риски. Эксперты Всемирного банка проводят исследование эффективности логистики в различных странах мира раз в 2 года. Индекс оценивает: эффективность таможни; качество инфраструктуры; простоту организации международных перевозок; компетенции в логистике; возможность отслеживания грузов; соблюдение сроков поставки. В 2016 году было опубликовано очередное исследование эффективности развития логистики (LPI), где Беларусь в рейтинге опустилась с 99 места в 2014 году на 120. По итогам исследования эффективности логистики за 2007–2016 гг. наиболее развитыми логистическими системами обладают Германия, Люксембург, Швеция, Нидерланды, Сингапур, Бельгия, Великобритания, США. Беларусь ухудшила такие критерии, как «инфраструктура логистики», «отслеживание и прохождение грузов» [1,2,3]. Наиболее уязвима

позиция нашей страны по показателям качества и компетенции услуг. При этом произошло улучшение показателей «таможня», «своевременность поставок» и «международные перевозки». По международным перевозкам в течение последних лет у нас наблюдался стабильный рост.

Одним из факторов роста и развития белорусской логистики является эффективное функционирование национальной складской сети. Распределительные центры являются важнейшими узловыми элементами международных цепей поставок. По состоянию на начало 2017 г. в Республике Беларусь функционируют 42 логистических центра: 19 логистических центров создано в рамках «Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г». Самыми привлекательными регионами для строительства логистических центров остается Минский (за МКАД, вблизи II и IX трансъевропейских транспортных коридоров) и Брестский (граница с Польшей) регионы. Так в Минском регионе находятся 30 из 42 логистических центров, в Брестском – 6. Из всех действующих логистических центров – 12 являются государственными (из них РУП «Белтаможсервис» – 6 логистических центров), остальные созданы за счет инвестиций национальных и иностранных инвесторов.

Среди отечественных инвесторов – производственные предприятия, транспортно-логистические компании, логистические операторы, дистрибьюторы, ритейлеры, девелоперы, среди иностранных – инвесторы из России, Азербайджана и Ирана. Из 42 действующих логистических центров 15 располагают на своей территории склады временного хранения и таможенные склады (СООО «Брествнештранс», ОАО «Белмагистральавтотранс», ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-логистик», РТЭУП «Белинтертранс – транспортно-логистический центр», РУП «Белтаможсервис» (шесть логистических центров) и др. Восемь логистических центров являются мультимодальными, т.е. имеют подъездные пути двух и более видов транспорта (СООО «Брествнештранс», ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-логистик», РТЭУП «Белинтертранс – транспортно-логистический центр» и др. Обрабатывают внешнеторговые потоки – РУП «Белтаможсервис», СООО «Брествнештранс», ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-Логистик», ОАО «Белмагистральавтотранс», РТЭУП «Белинтертранс – транспортно-логистический

центр», СП «Транзит» ООО, РУП «Национальный аэропорт «Минск», ООО «Влате Логистик» и др. [2,3,4]. Основными рисками последних лет в сегменте белорусской складской логистики стали рост количества вакантных площадей, снижение спроса на услуги ответственного хранения и другие логистические услуги. Все это привело к падению ставок аренды и снижению стоимости услуг ответственного хранения, демпингу логистических услуг. Привлекательность инвестирования в строительство логистических центров в Беларуси значительно снизилась.

Таким образом, складирование играет важнейшую роль в управлении международными цепями поставок. Его интересы обязательно должны учитываться при принятии стратегических бизнес-решений и, в том числе, при планировании будущих объемов производства, ассортимента выпускаемой продукции, поиске новых поставщиков, покупателей и связанных с ними объемов партий и производительности. При создании складской системы следует руководствоваться основным принципом: лишь индивидуальное решение с учетом всех влияющих факторов может сделать ее рентабельной. Предпосылкой этого является четкое определение функциональных задач и основательный анализ переработки груза как внутри, так и вне склада. Любые затраты должны быть экономически оправданными, т.е. внедрение любого технологического и технического решения, связанное с капиталовложениями, должно исходить из рациональной целесообразности.

Значительным резервом повышения эффективности цепей поставок белорусских товаропроизводителей является международная интеграция. В 2015 году вступил в действие Евразийский экономический союз, который на сегодняшний день является наиболее масштабным постсоветским геоэкономическим и геополитическим проектом, нацеленным на консолидацию и развитие социально-экономического и научно-технологического потенциала его стран-участниц. Данный интеграционный союз дает белорусским субъектам логистики ликвидацию нетарифных барьеров в торговле, доступ к газо- и нефтепроводам, сетям передачи электроэнергии (в том числе для транспортировки в третьи страны), доступ к железнодорожной инфраструктуре, постепенную либерализацию рынка каботажных перевозок, доступ к системе государственных закупок, свободу перемещения рабочей силы, поможет белорусским компаниям расширить свое присутствие на международных рынках.

В условиях экономической нестабильности развитие рынка логистических услуг и уменьшение барьеров товародвижения позволит белорусским субъектам международных цепей поставок повысить свою эффективность и конкурентоспособность, а Республике Беларусь в полной мере использовать выгодное географическое положение и увеличить транзит грузов по территории страны, создать новые рабочие места, повысить инвестиционную привлекательность государства.

Список использованной литературы.

1. БАМЭ-Экспедитор. По Индексу эффективности логистики LPI Беларусь на 120 месте. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.baif.by/novosti/po-indeksu. – Дата доступа: 2.10.2017.

2. Transinfo News. Программы развития логистики в Беларуси до сих пор нет, а вопросы к ней есть/[Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://transinfonews.by/ekonomika. - Дата доступа: 2.10.2017.

3. Национальный статистический комитет Беларуси. /[Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://www.belstat.gov.by. - Дата доступа: 30.10.2017.

4. Припутнев, С. Организация складского комплекса. Участники процесса – взаимодействие, проблемы и решения. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.sitmag.ru/article/buildsklad. – Дата доступа: 03.10.2017.

ПРИМЕНЕНИЕ ФУНКЦИОНАЛЬНО-СТОИМОСТНОГО АНАЛИЗА ПРИ ОПТИМИЗАЦИИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ИЗДЕРЖЕК

Вашкевич Анастасия Витальевна
Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ
г. Минск, Республика Беларусь

In order to optimize costs and the quality of logistic services for the enterprise it is important to have managerial accounting to control logistic costs, have an opportunity to analyze them and make right decisions. For this purposes enterprises can use value engineering (VE) – an analysis of the functions of a program, project, system, product etc.