

АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЭКСПЕДИЦИОННЫХ КОМПАНИЙ НА РЕЙТИНГ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В LPI

В. С. Кузнецова, А. М. Туровец, Т. А. Чуйко

Институт бизнеса БГУ

Минск, Беларусь

Logistic is becoming an increasingly important link in the development of Belarus. Due to the continuous growth of international trade and the expansion of the number of trade partners, the Republic of Belarus seeks to raise the logistics sector to a new level. In order to improve the situation of Belarus, the experience of advanced countries is assessed. This study examined a number of issues related to the activities of freight forwarding organizations and their role in the formation of the LPI index.

На фоне ускоренного развития логистики в странах Европейского союза эффективность логистической системы государств ЕАЭС по индексу Всемирного банка снижается. В частности, в Беларуси произошло падение значения индекса с 2014 по 2018 гг. – с 99 на 103 место. За последние годы в Республике Беларусь снизился транзит железнодорожным транспортом. В первую очередь причиной тому послужила переориентация российских экспортных грузов с портов Литвы, Латвии и Украины на собственные порты. Также сыграли роль девальвация российского рубля и продолжение изменения вектора внешней торговли России с западного направления на восточное. Другой причиной снижения транзита в Беларуси стало **введение Российской Федерацией эмбарго** на поставки сельскохозяйственной и другой продовольственной продукции из стран Евросоюза и США.

Согласно данным Всемирного банка основной проблемой логистики стран ЕАЭС, в том числе Республики Беларусь, являются чрезмерно высокие затраты в этой сфере деятельности. Логистические расходы составляют порядка 20–25 % ВВП страны.

При оценке эффективности транспорта используется такой показатель, как транспортная составляющая в цене товара. Согласно данным Национальной академии наук, в Беларуси она составляет порядка 33–35 %, что в три раза превышает среднеевропейское значение. Немаловажным показателем является среднесуточная скорость движения грузового автомобиля, которая в Беларуси составляет около 280 км в сутки, когда в Западной Европе автомобиль за сутки проезжает порядка 800 км. Как следствие, время доставки груза белорусскими перевозчиками увеличивается и повышается транспортная составляющая в цене товара. Сеть автодорог в стране достаточно хорошо

развита, однако плотность дорог с твердым покрытием довольно низкая – всего 337 км на 1000 кв. м. Для сравнения, в странах Европы данный показатель составляет в среднем 906 км.

Таким образом, видим, что по ряду аспектов транспортная отрасль Беларуси значительно отстает от передовых государств. А вот что касается отдельных транспортно-экспедиционных предприятий, то их существенным недостатком является устаревшая система ведения документооборота. Зачастую на документальную обработку информации и заключение договора оказания транспортно-экспедиционных услуг специалисты компании тратят слишком много времени.

Для перехода к практической части данной статьи отметим, что при расчете индекса LPI акцент делается на шести ключевых индикаторах эффективности осуществляемых в стране логистических операций. К ним относятся:

- эффективность таможенного и пограничного оформления (customs);
- качество торговой и транспортной инфраструктуры (infrastructure);
- простота организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам (international shipments);
- качество и компетентность логистических услуг (logistics quality and competence);
- отслеживание прохождения грузов (tracking & tracing);
- своевременность поставок грузов (timeliness).

Как упоминалось ранее, большое значение сегодня имеет развитие транспортно-логистической инфраструктуры. Именно индикатор «качество торговой и транспортной инфраструктуры» в большей степени влияет на изменение значения индекса LPI. То же самое можно сказать не только о Беларуси, но и о других странах ЕАЭС. Влияние индикатора «качество торговой и транспортной инфраструктуры» на другие показатели индекса LPI отражено в таблице.

Влияние индикатора «качество торговой и транспортной инфраструктуры» на другие показатели индекса LPI

Субиндекс LPI	Форма влияния
	Infrastructure (Качество (развитие) торговой и транспортной инфраструктур – наличие современных логистических центров)
Customs (Эффективность таможенного и пограничного оформления)	Возможность оказания качественных услуг по системе «одного окна» на территории логистического центра
International shipments (Простота организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам)	Содействие в организации международных перевозок на основе Единой информационной системы Логистического центра по конкурентоспособным ценам

Субиндекс LPI	Форма влияния
	Infrastructure (Качество (развитие) торговой и транспортной инфраструктур – наличие современных логистических центров)
Logistics quality and competence (Качество и компетентность логистических услуг)	Комплексная инфраструктура Логистического центра позволяет оказывать качественные услуги, а также осуществлять подготовку квалифицированных кадров в партнерстве с ведущими учебными заведениями (вузы, учреждения технического и профессионального образования)
Tracking & tracing (Отслеживание прохождения грузов)	Современные информационные системы Логистических центров, такие как системы планирования Supply Chain Planning, SCP, оперативного управления Supply Chain Execution, SCE, Глобальная навигационная спутниковая система (ГЛОНАСС) позволяют отслеживать состояние грузов в режиме реального времени
Timeliness (Своевременность поставок)	Своевременность поставок обеспечивается совершенствованием системы электронного документооборота и современным транспортным парком мультимодальных перевозок

Поэтому чтобы повысить свою привлекательность не только в пределах белорусского рынка, но и за границей, любая компания должна предоставлять действительно качественные услуги и поддерживать высокую планку во всех аспектах своей деятельности.

Наше исследование было проведено на основе транспортно-экспедиционной компании ООО «Эмонс Экспедиция», которая была образована в 1928 г. в Германии в г. Кельн (теперь там располагается главный офис).

В целях повышения индекса LPI мы предлагаем ввести бонусную накопительную программу, а также расширить штат персонала рассматриваемой компании. Рассмотрим подробнее.

ООО «Эмонс Экспедиция» уже не в первый год осуществляет свою деятельность на территории Беларуси и имеет постоянных клиентов. Однако в целях удержания их в современной конкурентной среде и привлечения новых долгосрочных клиентов необходимо ввести систему скидок. В ее основе лежит накопительная бонусная программа, в соответствии с которой, чем больше клиент заказывает услуг, тем большая ему предоставляется скидка. За определенный вид услуги клиент получает определенное количество бонусных очков. Когда суммированные очки достигают установленного количества, клиент получает скидку.

Когда компания набирает 150 очков, ей предоставляется скидка в размере 3 %. 250 очков соответствуют скидке в 5 %. И максимальная скидка 10 % – предоставляется организациям, набравшим 450 очков.

Также следует определить масштабы результата от найма новых сотрудников. Важно, что речь идет именно о расширении штата, а не о замене действующих работников. Зачастую специалисты компании не уделяют должного внимания определению всех необходимых затрат, связанных с наймом работников. Как следствие, расходы могут оказаться выше ожидаемых. Во избежание этого необходимо выделить все возможные затраты.

Вторую группу затрат составляют расходы на подготовку специалиста:

- размещение, оплату необходимых вакансий на сайтах по поиску работы;
- проведение собеседования претендентов при приеме на работу;
- обучение нового сотрудника, прикрепление к нему опытного специалиста (надбавки или бонусы, полагающиеся обучающему работнику);
- предоставление новому сотруднику необходимых информационных материалов и т. д.

Таким образом, в состав затрат для найма нового экспедитора в отдел мультимодальных перевозок входят:

- выплата оклада в процессе обучения. В среднем сотрудник обучается работе экспедитором довольно быстро, но отдельные аспекты работы усваиваются только в течение рабочего процесса. В связи с этим в первый месяц работы скорость довольно низкая, как и производительность. Поэтому сотрудник в течение этого времени не приносит прибыли компании, но зарплату платить ему все равно нужно. Зарплата начинающего экспедитора составляет около 450 BYN;

- оплата размещения вакансии. Стоимость разовой услуги по публикации одной вакансии, если их общее количество не превышает 5, составляет $800 \text{ р.} = 25,7 \text{ BYN}$;

- выплата бонусов специалисту, который будет осуществлять обучение данного сотрудника. В данном случае, это руководитель отдела мультимодальных перевозок. Выплата в размере 20 % от месячной заработной платы (800 BYN) будет осуществляться в течение первого месяца работы нового сотрудника: $0,2 \cdot 800 = 160 \text{ (BYN)}$.

Предлагаемые мероприятия являются эффективными и целесообразными, ведь их осуществление позволит компании, во-первых, сэкономить денежные средства, которые можно будет направить на развитие организации, а во-вторых, значительно повысить уровень логистического обслуживания клиентов. Так, компания сможет повысить свою конкурентоспособность и лучше зарекомендовать себя не только на национальном, но и на международном рынке транспортных услуг. Таким образом, фирма смо-

жет внести свой вклад в формирование более высокого значения индекса LPI Беларуси.

Однако без комплексной помощи государства сфере логистики значительный подъем РБ в рейтинге индекса LPI невозможен. Поэтому необходимо прийти к осознанию, что совершенствование данной отрасли должно происходить как на государственном уровне, так и на уровне каждой отдельной компании. Только таким способом можно создать положительный имидж белорусской логистики и занять достойное место в рейтинге индекса LPI.

ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИМЕНЕНИЯ ТЕХНОЛОГИЙ БИОТЕЛЕМЕТРИИ В СЕРВИСНОЙ ЛОГИСТИКЕ СИСТЕМЫ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

Д. И. Макрицкий, М. И. Машкетова

Институт бизнеса БГУ
Минск, Беларусь

Measuring of main directions of application of biotelemetry technologies in service logistics. As a tool of the developed system, biotelemetric technologies will be used in conjunction with wearable devices. To understand the concept of their work, consider the processes of their use in various areas of management and logistics.

В последние годы в нашей стране наблюдается рост удельного веса услуг в структуре ВВП. Поэтому вопросы повышения качества обслуживания и сокращения потерь от низкого качества услуг становятся все более актуальными.

В качестве инструмента разрабатываемой системы будут использоваться биотелеметрические технологии в связке с носимыми устройствами. Для понимания концепции их работы, рассмотрим процессы их применения в различных сферах менеджмента и логистики.

«Носимые» технологии (устройства вроде «умных часов» и фитнес-браслетов) в наши дни пользуются огромной популярностью. Люди всех поколений отслеживают свои спортивные достижения, рисуют графики сна, следят за весом, пульсом и давлением. По данным eMarketer, в 2017 г. примерно 70 млн жителей США старше 18 лет использовали «носимые» технологии (по сравнению с предыдущим годом их число увеличилось на 57,7 %). Согласно прогнозам к 2018 г. «носимые» технологии будут использовать 101,7 млн человек.