

Страны Южной Америки, как и страны азиатского региона, в меньшей степени подверглись воздействию мирового финансового кризиса. Экономический бум Китая подпитывал развитие сырьевой отрасли этих стран, создавая высокую потребность в оборудовании. К концу 2014 г. лизинговый портфель стран Латинской Америки составил 64,9 млрд долл., а новый бизнес – 18,1 млрд.

Устойчиво развивается лизинговая отрасль Мексики. Наибольших объемов отрасль достигла в лизинге транспорта, промышленного и IT-оборудования. Хорошие темпы роста показывают лизинговые рынки Колумбии, Чили и Аргентины.

О. М. Овечкина

ПРОБЛЕМЫ СОРСИНГА В ЛОГИСТИКЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Современный этап развития международной экономики характеризуется усилением тенденций интернационализации национальных экономических структур и производственных процессов. Механизм логистики как системы управления инфраструктурой общественного воспроизводства по организации и оптимизации экономических потоковых процессов обуславливает функционирование хозяйственных отношений.

Одной из основных задач логистики является стратегическое и тактическое обеспечение скоординированного и синхронизированного процесса движения экономических потоков (материальных, информационных, финансовых, сервисных), как во внутренней, так и во внешней среде (на микро-, мезо- и макроуровне), с целью удовлетворения целевых потребителей и достижения устойчивой рыночной позиции. В условиях обострившейся рыночной конкуренции решение данной задачи предусматривает использование стратегического и тактического сорсинга во всей цепи поставок ввиду взаимосвязи функциональных сфер логистической деятельности: от закупок до продвижения продукта конечному потребителю. Вследствие этого не только повышается роль, но и изменяется значимость материально-технического снабжения, под которым понимают закупку и поставку материалов и товаров в качестве одного из этапов создания дополнительной ценности (стоимости) в логистических цепях поставок.

Сорсинг (от англ. *sourcing* ‘использование источника’, *resource* ‘ресурс, средство’) – целенаправленные действия по поиску, привлечению и вовлечению партнеров в бизнес.

Сорсинг следует рассматривать как инструмент управления согласованными действиями партнеров в логистической цепи и как интегрирующую структуру, объединяющую все функциональные подсистемы логистической системы (закупочную, производственную, складскую, транспортную, распределительно-сбытовую), вследствие того что они добавляют определенную полезность (создают добавленную стоимость) и образуют общую полезность

для потребителя. В этой связи образуется «цепь полной стоимости» как совокупности овеществленного труда, результатом которого является «общая (совокупная) полезность».

Сорсинг можно рассматривать как смещение центра компетенции по технологии или услуге, как способ децентрализации ресурсов, сокращения затрат за счет использования наемных активов (аутсорсинг, косорсинг, краудсорсинг).

По оценкам специалистов, лишь 6 % белорусских субъектов хозяйствования используют сорсинг в логистике. Причиной тому являются опасения лишиться контролирующих функций и недоверие к партнерским отношениям. Между тем по мере развития и расширения логистической деятельности усложняется организационно-управленческая система (система бюрократизации), что приводит к росту издержек, в первую очередь, транзакционных, к замедлениям и срывам процессов. Все это отрицательно сказывается на конечном результате.

Интегрирование логистической системы Республики Беларусь в международную экономическую систему при отсутствии достаточных внутренних сырьевых ресурсов возможно на основе реализации преимуществ географического положения страны – путем применения сорсинга транспортно-логистических услуг.

В настоящее время Беларусь не в полной мере использует возможности вхождения в мирохозяйственные экономические потоки. Согласно оценке Всемирного банка, определяющего интегральный индекс развития логистики Logistics Performance Index (LPI), Республика Беларусь снижает позиции в мировом рейтинге ее развития (таблица).

Эффективность логистики Республики Беларусь (по данным Всемирного банка)

Республика Беларусь	Место в мировом рейтинге развития логистики (160 стран)			Индекс эффективности логистики (LPI от 1 до 5)		
	2012 г.	2014 г.	2016 г.	2012 г.	2014 г.	2016 г.
	91	99	120	2,61	2,64	2,40

Данные таблицы отражают низкую качественную оценку и в целом отрицательную динамику развития логистики в Беларуси.

По данным Всемирного банка в развитых странах доля логистических и транспортно-экспедиционных услуг составляет 15–25 % в структуре ВВП. В Беларуси доля транспортных услуг в общем объеме ВВП составляла 6,7 % в 2008 г., 6,6 % – в 2009 г., доля логистических и транспортно-экспедиционных услуг в общем объеме ВВП составляла 2,2 % в 2014 г., 2,5 % в 2015 г., 3,4 % в 2016 г. Следствием недостаточного количества и низкой квалификации логистических операторов является высокий уровень логистических издержек.

Республиканской программой развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 гг. определены основные задачи: повышение качества и комплексности логистических услуг; обеспечение развития

логистической инфраструктуры и повышение эффективности ее использования; совершенствование правовых и экономических условий для эффективного использования транзитного потенциала Беларуси. В Концепции развития логистической системы Республики Беларусь отмечено, что логистическую систему следует рассматривать как основу устойчивого развития экономики Республики Беларусь.

Беларусь обладает необходимыми условиями активизации процесса интегрирования в международные логистические потоки посредством развития транзитной логистики. Во-первых, международные транзитные коридоры, проходящие через Беларусь (МТК № 2 «Запад-Восток» и МТК № 9 «Север-Юг»), являются каналами международной торговли между странами Европейского союза (ЕС), Балтийского региона и Евразийского экономического союза (ЕАЭС), между ЕС и странами Юго-Восточной Азии, между странами Балтийского региона и странами Азии. Во-вторых, создание транспортно-логистических центров (ТЛЦ) на территории республики способствуют развитию транзитного потенциала страны (в 2017 г. – 43 действующих субъекта, из них: 9 мультимодальных, 3 официально соответствуют категории «логистический центр» (СП «Транзит», ООО «Балтспед логистик» и ООО «Белсотра») и сертифицированы на соответствие СТБ 2306-2013). В дальнейшем с вводом в эксплуатацию мультимодального промышленно-логистического комплекса «Бремино-Орша» существует возможность объединения не только международных транспортных коридоров № 2 и № 9 и международных железнодорожных маршрутов Е-20, Е-24, Е-50, проходящих по территории стран Евросоюза, Беларуси, Казахстана, России, Китая, но и авиаперевозчиков. Сотрудничество по организации контейнерных поездов в евроазиатском сообщении на базе подписанного в апреле 2017 г. соглашения между железнодорожными компаниями Китая, Монголии, Казахстана, России, Беларуси, Польши и Германии будет способствовать дальнейшему увеличению доли железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок, содействовать укреплению торговых связей и сопряжению планов по развитию инфраструктуры. Реализация проекта торгово-логистического центра «Чайна Мерчанс Групп» в китайско-белорусском индустриальном парке «Великий камень», строительство железнодорожной ветки и контейнерного терминала является перспективной базой для интеграции в международные логистические системы. Кроме того, создание «Нового евразийского сухопутного моста» – высокоскоростной железнодорожной магистрали, проходящей через Россию, Казахстан, Беларусь, Польшу и Германию, соединяющей Китай с Западной Европой – может положительно отразиться на развитии логистической инфраструктуры в сопредельных транспортному коридору регионах.

Современные транспортно-логистические центры – это логистические платформы, которые, по мнению М. М. Ковалёва, могут рассматриваться в качестве стратегических точек экономики, обеспечивающих максимальный синергетический эффект на основе координации и согласования экономиче-

ских интересов участников логистического процесса, интеграции материальных, информационных, финансовых и сервисных потоков, что в свою очередь предопределяет географическую и экономическую целесообразность создания и распределения ТЛЦ внутри страны и за рубежом. Вместе с тем указывается на необходимость не количественного, а качественного решения задачи: требуются ТЛЦ с полным циклом современных логистических услуг, что позволит экспортерам и импортерам при передаче логистики на аутсорсинг минимизировать транспортно-логистические затраты в конечной цене товара, увеличить доходы страны от транзита и повысить транзитную привлекательность ее территории (М. М. Ковалёв, 2017).

Учитывая проблемы развития логистики в республике, представляется целесообразным использовать аутсорсинг провайдерских услуг в решении задач управления взаимоотношениями с поставщиками (Supplier Relationship Management), по проектированию и планированию логистических цепей (Supply Chain Management), по разработке маршрутизации и отслеживания перемещения грузопотоков посредством привлечения операторов уровня 4PL (Fourth Party Logistics), функции которых охватывают планирование, управление и контроль над логистическими процессами компании-заказчика.

А. Л. Подгайский

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ КРИЗИСА ГОСУДАРСТВЕННО-НАЦИОНАЛЬНОЙ ИДЕНТИЧНОСТИ

Основной вектор социально-экономического развития современного общества задают процессы глобализации. Этот феномен сочетает в себе множество разноплановых и противоречивых тенденций, имеющих серьезные последствия для человека и общества. Одной из проблем, порождаемых глобализацией, является определенное снижение роли государства и размывание государственно-национальной идентичности хозяйствующих субъектов. Человек утрачивает некогда жизненно-необходимую связь с государством и его покровительством, особое отношение к национальному экономическому достоянию, приоритет в коммуникациях и хозяйственных контактах с представителями своего сообщества.

Понимание природы и исторических рамок этого процесса требует выяснения экономических предпосылок, вызывающих столь глубокие изменения в положении базовых институтов общества.

Прежде всего, следует отметить глубокие изменения в сфере производства. Формирование глобальных производственных цепочек, контролируемых ТНК, и увеличение их доли в мировом производстве принципиально меняют характер конкуренции, вследствие чего предприятия утрачивают национальные «черты». Они, все в большей мере, не столько конкурируют с отечественным и зарубежным производителям аналогичной продукции, сколько борются за возможность интегрироваться в транснациональную