

- создания дополнительных условий для стимулирования производства экспортной продукции с использованием опережающих технических идей и решений, энерго- и ресурсосберегающих технологий;
- внедрение системы скидок, чтобы увеличить спрос в период его спада, помогает управлять конечной продажной ценой, стимулирует покупателя к покупкам большими партиями.
- одним из основных методов повышения конкурентоспособности продукции на предприятии является известность фирмы – реклама.

Кроме того, предприятию ОАО «Беллакт» для закрепления позиций на рынке, следует постоянно проводить маркетинговые исследования, периодически расширять ассортимент, осуществлять серьезную коммуникативную политику и налаживать высококачественный сервис. Только благодаря перечисленным факторам можно достичь коммерческого успеха и занять лидирующее положение на рынке молочной продукции, что, безусловно, будет способствовать повышению эффективности его деятельности.

Список использованных источников:

1. Белорусский статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Белорусский статистический комитет Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://www.belstat.by>.
2. Отчетные и статистические данные Волковысского ОАО «Беллакт» за 2009 – 2013гг.
3. Говорова, Н. Конкурентоспособность — основной фактор развития современной экономики // Проблемы теории и практики управления. 2006. № 4. С. 24—29.

ИНДЕКС ЭФФЕКТИВНОСТИ ЛОГИСТИКИ: ОРИЕНТИР ИЛИ ПОЛНОЦЕННЫЙ ДИАГНОСТИЧЕСКИЙ ИНСТРУМЕНТ?

*Белорусский государственный университет информатики и радиоэлектроники
г. Минск, Республика Беларусь*

Дорош И.А.

Кашникова И.В. – к-т физ-мат-х наук, доцент

21 век характеризуется усложнением всех механизмов работы экономических систем разных государств. Особенно актуальным является вопрос функционирования логистической системы, в том числе и Республики Беларусь. Поэтому неудивительно, что в 2007 году совместными силами Всемирного банка и университета г.Турку (Финляндия) была разработана методика оценки уровня развития логистики в различных странах.

В ходе оценки определяется такой показатель как индекс LPI (Logistics Performance Index), или индекс эффективности логистики, который рассчитывается на основе опросов международных, национальных или региональных логистических и складских операторов, транспортно-экспедиторских компаний. Исследования проводятся раз в два года и на сегодняшний день индекс LPI опубликован по итогам 2007, 2010, 2012 и 2014 гг. Не обошло стороной и определение данного показателя для нашей страны.

Целью моей работы является определение степени обоснованности использования индекса эффективности логистики как инструмента диагностики состояния логистической системы стран.

Для достижения цели необходимо решить следующие задачи:

- 1.Выявление основных особенностей индекса LPI
- 2.Составление рейтинга стран по показателю индекса эффективности логистики
- 3.Определение причин, по которым та или иная страна занимают определенное место в рейтинге
- 4.Выявление места Республики Беларусь в рейтинге
- 5.Определение основных достоинств и недостатков системы расчета положения страны по индексу эффективности логистики

Основными критериями оценки эффективности логистики являются:

- таможенное оформление (customs);
- развитие торговой и транспортной инфраструктуры (infrastructure);
- организация международных перевозок по конкурентоспособным ценам (international shipments);
- качество и компетентность логистических услуг (logistics quality and competence);
- отслеживание прохождения грузов (tracking & tracing);
- своевременность поставок (timeliness).

Индекс LPI рассчитывается на основе опросов международных, национальных или региональных логистических и складских операторов, транспортно-экспедиторских компаний. Исследования проводятся раз в два года и на сегодняшний день индекс LPI опубликован по итогам 2007, 2010, 2012 и 2014 гг.

В 2014 г. оценка эффективности логистики осуществлялась по шкале от 1 (минимум) до 5 (максимум) баллов на основании более шести тысяч экспертных оценок. Ранжирование проведено среди 160 стран. Места в первой десятке распределились следующим образом: Германия, Нидерланды, Бельгия, Великобритания, Сингапур, Швеция, Норвегия, Люксембург, США, Япония. Польша располагается на 31-й позиции, Латвия – 36-й, Эстония – 39-й, Литва – 46-й, Украина – 61-й. Казахстан занял 88-е место, Российская Федерация – 90-е.

Согласно исследованию индекса LPI, десятка лучших стран представлена в основном государствами с высоким уровнем доходов. При этом у стран с низкими результатами общая балльная оценка повышается быстрее, чем у стран с высокими показателями. Авторы доклада 2014 г. приходят к выводу, что странам с низкими, средними и высокими доходами необходимы разные стратегии для улучшения показателей эффективности

логистики. В странах с низким уровнем доходов самые значительные улучшения показателей, как правило, достигаются за счет совершенствования инфраструктуры и повышения эффективности основных процедур пограничного контроля. Это может подразумевать необходимость реформирования таможенных органов, однако все чаще речь идет об улучшении работы других ведомств, присутствующих на границе, в том числе тех, которые отвечают за санитарный и фитосанитарный контроль.

В странах со средним уровнем доходов, напротив, инфраструктура и пограничный контроль довольно эффективны. Эти страны обычно добиваются наибольшего улучшения результатов благодаря повышению качества логистических услуг и, в частности, за счет аутсорсинга специализированных функций, таких как, например, транспортировка, экспедирование и складирование грузов.

В странах с высоким уровнем доходов все больше признается важность и растет спрос на «зеленую» логистику, т.е. экологически чистые логистические услуги.

Не обошло стороной и определение данного показателя для нашей страны. Стоит отметить, что в первом рейтинге LPI в 2007 г. среди 150 участников Республика Беларусь заняла 74-ю позицию, опередив Россию (99-е место) и Казахстан (133-е место). В силу недостаточного количества ответов, наша страна не была включена в рейтинг LPI в 2010-м. Казахстан в тот год улучшил свою позицию до 62-го места, а Россия поднялась на 94-ю строку. В рейтинге 2012 г. Беларусь была 91-й, Казахстан – 86-м, Россия – 95-й.

Индекс Всемирного банка учитывает основные сегменты национального рынка логистических услуг в контексте сопоставлений между странами, поэтому улучшение позиции в том или ином компоненте логистики не всегда приводит к повышению рейтинга. Так, несмотря на рост эффективности логистической среды Беларуси с 2,53 баллов в 2007 г. до 2,64 балла в 2014-м позиция страны снизилась с 74-го до 99-го места. Тем не менее, изменение позиционировано вследствие того, что другие страны улучшили свои показатели в большей степени, вызвав понижение ранжирования нашей республики.

У белорусских экспертов индекс LPI вызывает определенные сомнения. Они придерживаются мнения, что методология оценки эффективности логистики, предложенная Всемирным банком, не является научно обоснованной, исследование основывается на результатах опросов преимущественно международных (транснациональных) логистических компаний, при этом не ведется опрос потребителей логистических услуг, не учитываются и особенности отдельных стран, например, наличие выхода к морю, площадь территории и т.д. Кроме того, во многих странах нет национальной статистики по логистике, поэтому достоверно оценить качество и структуру логистических услуг не совсем возможно.

Логистический потенциал Беларуси, как транзитной страны, используется не в полной мере, хватает проблем, которые, в том числе, имеют и объективную основу. Но при этом никак не поддается объяснению ухудшение позиции республики по таможенному показателю («customs») с 50-го места в 2007-м до 121-го – в 2012-м (2014-й год 87-е место). И это при реальном улучшении пограничной инфраструктуры, модернизации технического оснащения пунктов пропуска, увеличении пропускной способности, максимальном внедрении предварительного электронного декларирования, существенном снижении бумажного документооборота, упрощении таможенного контроля и администрирования.

С другой стороны, внимание к Индексу LPI со стороны лиц, определяющих экономическую политику, растет. Например, Организация Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) использует индекс LPI для измерения воздействия, оказываемого инициативой по развитию взаимосвязей в цепи поставок. Европейская комиссия использовала индекс при формировании европейской системы оценки эффективности транспорта, а также для проведения в 2013 г. оценки таможенного союза ЕС.

– Индекс LPI – это конкретный инструмент, предназначенный для повышения информированности и стимулирования улучшений, – считает директор департамента по экономической политике, долгу и торговле Всемирного банка Джеффри Льюис. – Он позволяет нам оценивать сдерживающие факторы по широкому кругу стран.

Впрочем, и сами исследователи Всемирного банка указывают, что оценка на основе индекса LPI дается через видение мирового частного сектора на то, как государства взаимосвязаны между собой торговыми операциями, поэтому в ней не отражены в полной мере изменения, происходящие на уровне отдельной страны. Поэтому можно сделать вывод о том, что Индекс LPI может служить только ориентиром и его не следует считать полноценным диагностическим инструментом. Оценка по индексу LPI в большей мере дополняет, но не заменяет всесторонние исследования в логистике, позволяет определить страны с опережающим развитием логистики, и высокая оценка не обязательно означает равномерно высокие показатели эффективности логистики.

Список использованных источников:

1. Журнал «Компас экспедитора и перевозчика», 2014 г.
2. <http://www.baif.by/stati/indeks-effektivnosti-logistiki-lpi-2014/>
3. <http://www.worldbank.org/ru/news/press-release/2014/03/20/logistics-performance-index-gap-persists>

АНАЛИЗ РЫНКА МОБИЛЬНОЙ СВЯЗИ В РБ

*Белорусский государственный университет информатики и радиоэлектроники
г. Минск, Республика Беларусь*

Жишкевич Д.В., Горуппа И.В., Окорочков А.В.

Кашникова И. В. – преподаватель