

**ПОВЫШЕНИЕ ИНДЕКСА ЭФФЕКТИВНОСТИ
ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Докт. экон. наук, проф. ИВУТЬ Р. Б., асп. СТЕФАНОВИЧ Н. В., МОЙСАК О. И.

Белорусский национальный технический университет

Сегодня Республика Беларусь придает первостепенное значение динамическому развитию логистической системы. Объяснением этого является необходимость сокращения временного интервала между приобретением сырья и поставкой товаров конечному потребителю, что в свою очередь ведет к минимизации совокупных издержек за счет оптимизации потоковых процессов.

Вместе с тем гибкого реагирования на быстро изменяющиеся приоритеты потребителей можно добиться, всесторонне оценив на данный момент эффективность логистической системы в целом и выявив резервы ее повышения в будущем. В связи с этим при анализе управления издержками производства большое внимание обращается на основные резервы, которые имеются в развитии логистических составляющих системы. По оценке специалистов, в снабжении они приближаются к 50 %, в сбыте – к 40, а в производстве – к 10 %. Поэтому развитие логистической системы страны является важнейшим фактором повышения конкурентоспособности отечественных производителей, что позволяет снизить транспортную составляющую в конечной цене товара на 10–12 %, а суммарные затраты товаропроизводителей, связанные с транспортно-логистическими услугами, – на 10–30 %.

Для компаний, осуществляющих свою деятельность в сфере логистики, т.е. связанных с организацией и регулированием процессов перемещения товаров от производителей к потребителям, управлением запасами, важными являются такие показатели, как время погрузки,

разгрузки, таможенной очистки, стоимость перевозки и аренды складских помещений. Каждая страна в мире обладает своими особенностями в организации логистической и таможенной инфраструктуры, процедурами таможенной очистки.

Для оценки развития логистических систем различных стран специалистами Всемирного банка с целью их сравнения был разработан Индекс эффективности логистической системы (Logistics Performance Index – LPI). Раз в два года Всемирный банк публикует рейтинг стран, составленный на основе этого индекса. Впервые в 2007 г. Всемирным банком были проведены исследования индекса развития логистики 150 стран мира, а в 2010 г. – 155.

Как отмечают исследователи, вопрос оценки и сравнения логистической среды различных стран является достаточно сложным. Расчет итогового индекса сделан по пятибалльной шкале (где 5 – наивысший балл) на основе средневзвешенной оценки шести базовых индикаторов:

1. Таможня (эффективность и прозрачность таможенных процедур).
2. Инфраструктура (качество транспортной инфраструктуры и информационных технологий для логистики).
3. Международные поставки (простота и доступность при организации международных перевозок).
4. Качество и компетенция в сфере логистики (качество и компетенция региональной логистической среды, компетентность сотрудников логистической инфраструктуры).

5. Отслеживание грузов (возможность отслеживания международных грузов).

6. Своевременность (своевременность доставки груза к пункту назначения).

Индекс эффективности логистической системы и его индикаторы позволяют обобщить информацию, получаемую от международных компаний, осуществляющих перемещение грузов, фрахт и доставку срочных грузов. Такие компании напрямую воздействуют на выбор каналов доставки грузов, т. е. на международном уровне определяют наиболее выгодные способы доставки товаров.

Для составления LPI было использовано более 5000 индивидуальных оценок различных стран, полученных с помощью анкет от 800 крупнейших международных логистических компаний. Каждый респондент указывал свою оценку состояния логистической системы и институтов, занимающихся оказанием логистических услуг в данной стране. По результатам исследования эксперты разделили все страны на четыре большие группы: с максимально высоким уровнем развития LPI (3,14–5,00), высоким (2,53–3,14), средним (2,29–2,53) и низким (1,00–2,29).

Государства, возглавляющие список стран с наиболее развитой логистической системой, либо являются крупными глобальными транспортными и логистическими центрами (Сингапур и др.), либо имеют развитую систему логистических услуг, к которым относится, например, Швейцария. Логистические услуги в таких странах приносят логистическим компаниям большие доходы и выступают источником средств для инновационного и технологического развития.

На другом полюсе находятся государства с низкими доходами на душу населения, которые либо не имеют выхода к морю, либо географически изолированы. Наиболее сложная ситуация складывается в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, особенно в Африке и Центральной Азии. Они чаще всего страдают не только от невыгодного географического расположения, высокой стоимости транспортных услуг, но и от ограничений доступа на рынок логистических услуг и зависимости от расположения других стран.

Республика Беларусь вошла во вторую группу наряду с Российской Федерацией,

Украиной, Литвой и многими восточноевропейскими странами бывшего СССР. По итогам исследования 2007 г., Беларусь по индексу эффективности логистической системы заняла 74-е место из 150 стран с общим индексом 2,53 балла.

Для расчета индекса логистики Республики Беларусь применялись следующие значения индикаторов:

1. Эффективность таможенных процедур – 2,7.
2. Качество транспорта и информационных технологий – 2,6.
3. Доступность международных поставок – 2,1.
4. Компетентность логистики – 2,1.
5. Способность отследить грузы – 2,7.
6. Своевременность доставки к пункту назначения – 3,0.

На основании приведенных индикаторов данный индекс для Беларуси составляет

$$LPI = \frac{2,7 + 2,6 + 2,1 + 2,1 + 2,7 + 3,0}{6} = 2,53.$$

Для увеличения этого показателя в рейтинге Всемирного банка по индексу эффективности логистической системы республике необходимо реализовать ряд мер. В первую очередь следует учитывать, что при расчете индекса логистики Всемирный банк наибольшее внимание уделяет условиям создания в стране сквозного управления материальными потоками, а также простоте и эффективности проведения таможенных процедур. Так, из 55 вопросов, позволяющих оценить состояние логистической системы, 20 относятся к эффективности работы таможенных органов, 10 – к уровню развития логистики, 8 – к общим условиям осуществления торговли, 5 – к эффективности работы контрольных органов и только 4 вопроса – непосредственно к работе транспорта.

Авторы рейтинга учитывают необходимость максимального использования преимуществ глобализации для обеспечения населения земного шара товарами и услугами. При этом одним из главных элементов этого процесса является совершенствование построения логистической системы, поскольку именно ее развитие позволяет быстро и с минимальными затратами перемещать любые товары в любую точку земного шара.

По итогам исследования 2010 г., список стран с наиболее развитой системой логистики возглавила Германия, имеющая индекс 4,11.

Согласно данным, приведенным в табл. 1, в первую десятку вошли Сингапур, Швеция, Нидерланды, Люксембург, Швейцария, Япония, Великобритания, Бельгия и Норвегия. Среди стран бывшего Советского Союза на первом месте – Латвия (3,25 балла), занявшая 37-е место в общем рейтинге. Самый высокий рейтинг среди постсоветских государств занимает Казахстан (71-я позиция) с индексом 2,83. На 61-й позиции в рейтинге находится Узбекистан (индекс – 2,79), а на 102-м месте – Украина. Российская Федерация по итогам рейтинга заняла 94-е место с индексом 2,61. В оценке эффективности логистической системы (табл. 1), которая проводилась в 2010 г., Республика Беларусь не участвовала.

Таблица 1

Величина LPI в рейтингах 2007 и 2010 гг. [1]

№ п/п	Страна	Величина рейтинга LPI по годам	
		2007	2010
1	Германия	–	4,11
2	Сингапур	4,19	4,09
3	Швеция	4,08	4,08
4	Нидерланды	4,18	4,07
5	Люксембург	3,54	3,98
6	Швейцария	4,02	3,97
7	Япония	4,02	3,97
8	Великобритания	3,99	3,95
9	Бельгия	3,89	3,94
10	Норвегия	3,81	3,93
11	Латвия	3,02	3,25
12	Казахстан	2,12	2,83
13	Узбекистан	2,16	2,79
14	Российская Федерация	2,37	2,61
15	Украина	2,55	2,57
16	Республика Беларусь	2,53	–

Согласно результатам исследования большое влияние на развитие логистики оказывают качество государственных институтов и эффективная координация таможенных процессов. Например, удовлетворенность услугами таможенных агентов значительно выше в странах с доходами на душу населения выше среднего.

В таких государствах около 50 % компаний удовлетворены услугами таможенных агентов.

В странах с высоким LPI логистические компании в большей степени довольны частными таможенными агентами, нежели государственными. Часто в развивающихся странах неадекватное государственное регулирование логистической сферы и отсутствие конкуренции ведут к коррупции и низкому качеству логистических услуг со стороны предприятий инфраструктуры. Иногда присутствие таких операторов разрушает процесс таможенной очистки и мешает появлению компетентных местных операторов, способных работать с международными операторами.

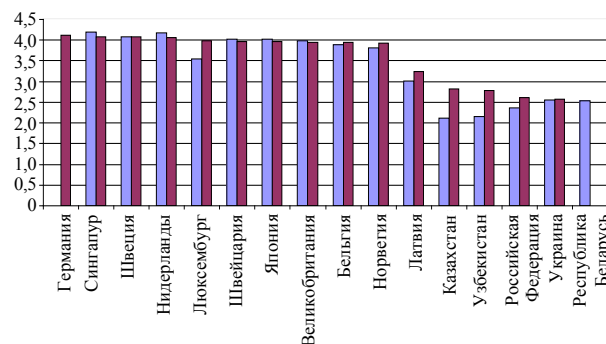


Рис. 1. Изменение величины LPI по годам:

■ – 2007 г. ■ – 2010 г.

Для повышения эффективности технологических процессов, осуществляемых логистическими операторами и таможенными брокерами на границе Республики Беларусь (включая действия таможенных органов), следует продолжить внедрение «электронной таможи», позволяющей организовать двусторонний непрерывный поток электронной информации от органов государственной власти, субъектов внешнеэкономической деятельности, таможенных органов других государств с целью ее накопления и обработки. Именно это позволит ввести новейшие процедуры автоматизации таможенного контроля, ее оформления и сопровождения, повысит информационную обеспеченность правоохранительной деятельности. В этих условиях станет возможным контроль в режиме реального времени за перемещением грузов, а такие подсистемы, как электронное декларирование, электронный документооборот, анализ рисков и управление ими, контроль над транзитом, единая межведомственная ав-

томатизированная система сбора, хранения и обработки информации, будут являться составными элементами белорусской «электронной таможни».

Таможенным органам Республики Беларусь необходимо сокращать время, стоимость и сложность выполнения формальностей при экспорте/импорте груза, которые зависят от качества пограничной инфраструктуры, IT-технологий, национальных таможенных разрешений, непосредственно участвующих в перемещении груза через границу. Все это повысит базовый индикатор эффективности таможенных процедур.

Важным индикатором является инфраструктура телекоммуникаций и информационных технологий, качество и своевременность обмена информацией при физическом перемещении грузов. В странах с высоким уровнем LPI данный показатель достигает 4,3 балла, а в Республике Беларусь – только 2,6.

Для развития инфраструктуры коммуникационных коридоров в республике планируются проекты по расширению пропускной способности оборудования электросвязи для обеспечения пропуска европейского, российского и азиатского трафиков сети передачи данных общей емкостью до 70 Гбит/с и выше, увеличению внешнего шлюза доступа в Интернет до уровня 80 Гбит/с и выше, модернизации магистральной сети передачи данных, предусматривающей применение оборудования нового поколения, обладающего большими масштабом и пропускной способностью.

Одно из самых слабых мест в логистическом развитии Республики Беларусь – доступность и экономичность при организации международных перевозок (2,1 балла). Об эффективности международных автомобильных перевозок свидетельствуют данные экспертных оценок специалистов Минтранса Республики Беларусь. Так, при средневзвешенной тарифной ставке в 2,8–3,0 тыс. дол. за кругорейс белорусский перевозчик перечисляет в бюджет республики в среднем 350–370 дол. Объем валютных поступлений от проезда каждого иностранного грузового автомобиля по территории республики колеблется с 119 до 185 дол., что составляет в годовом исчислении при существующей интенсивности транзитных поездок иностранных грузоперевозчиков около 65 млн дол. Это свидетельствует о значительном объеме валютных

поступлений от данного вида деятельности, что положительно сказывается на платежном балансе страны. Сегодня республика получает от транзита примерно 5 % ВВП. Однако исследования показывают, что в ближайшие три–пять лет эту цифру можно удвоить. С этой целью в Беларуси утверждена Стратегия развития транзитного потенциала на 2011–2015 гг. Ожидается, что в результате выполнения стратегии в 2015 г. общий объем доходов от транзита (без учета доходов от транзита нефти и стоимости услуг по транзиту природного газа по магистральным трубопроводам) увеличится на 160 % к уровню 2010 г. и составит 2,4 млрд дол. Объем доходов от транзита международных автомобильных перевозок через территорию страны составит 392,2 млн дол., а от услуг объектов придорожного сервиса – 1,2 млрд дол. Отчисления в бюджет республики от транзитных международных автомобильных перевозок в 2015 г. составят 25,4 млн дол., от проезда по автомобильным дорогам общего пользования – 11,2 млн дол., платы за проезд по автомобильной дороге М-1/Е30 – 79 млн дол.

Кроме того, в Беларуси имеется высокая востребованность в транспортном логистическом сервисе, соответствующем мировым стандартам, от которого напрямую зависит величина базового индикатора качества и компетенции логистической среды. По этому показателю республика занимает 120-е место (индекс LPI – 2,1). Следовательно, в республике необходимо создавать определенные структуры, позволяющие обеспечить качественное комплексное обслуживание процесса доставки товаров от производителя или продавца до конечного получателя. Прежде всего, речь идет о логистических центрах, получивших широкое распространение в мире и призванных стать согласно Программе развития логистической системы республики до 2015 г. главным звеном коридорной системы грузопотоков. Однако в нашей стране они не стали ведущей сферой инвестиционного развития. По различным оценкам, мировой спрос на рынке аутсорсинговых услуг, оказываемых транспортно-логистическими центрами в сфере международного транзита, составляет около 450 млрд дол., из которых в настоящее время реализовано только 18 %. В Республике Беларусь на рынке логистических услуг функционируют около 1200 юридических лиц

и индивидуальных предпринимателей. В основном это узкофункциональные логистические посредники. Комплекс транспортно-логистических услуг по доставке грузов в международном сообщении, предлагаемый ими клиентуре ими клиентуре, все еще недостаточно широк и ограничивается, кроме непосредственно перевозок, услугами по сопровождению груза в пути, организации перевозочного процесса, оформлению таможенных, товарно-транспортных и других перевозочных документов, а также посредническими услугами по поиску груза для перевозчиков или поиску перевозчиков для грузовладельцев (по различным оценкам они составляют от 85 до 95 %).

Предоставить широкий спектр услуг, стать тесно интегрированным партнером заказчика и обеспечить функционирование важнейших звеньев цепи распределения могут получившие широкое распространение в развитых странах 3PL- и 4PL-провайдеры. Именно они призваны повысить логистический потенциал нашей страны, который, как считают эксперты, использован лишь на 25–30 %.

Для повышения транзитной привлекательности Республики Беларусь следует развивать законодательство в области обеспечения транзита. С этой целью необходимо совершенствовать нормативно-правовые акты, регламентирующие условия осуществления деятельности объектов придорожного сервиса и условия транзита, для унификации с правовыми нормами, применяемыми в европейской транзитной системе.

Для развития международных перевозок следует реконструировать и модернизировать инфраструктуру, необходимую для осуществления транзита по территории Республики Беларусь. В частности, проведенная в последние годы работа по реконструкции автомобильных дорог и развитию сети придорожного сервиса в республике по основным транспортным коридорам и выравнивание с сопредельными государствами требований по проезду тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств позволяют констатировать, что по дорожной инфраструктуре и взимаемым сборам за ее использование условия проезда по Беларуси в основном соответствуют принятым в ЕС требованиям. Несоответствие остается по несущей способности республиканских автомобильных дорог по общей массе автопоезда с пятью и более осями (в Беларуси – 38 т, в ЕС – 40 т) и нагрузке на ось в 11,5 т. Только автомобиль-

ная дорога М-1/Е30, входящая в состав II Международного транспортного коридора, на всем протяжении ее участка, проходящего по территории республики, имеет несущую способность по нагрузке на ось в 11,5 т.

Для полной реализации транзитного потенциала Республики Беларусь предстоит расширить и существующие финансовые коридоры. Необходима диверсификация банковских услуг на основе освоения новейших информационных технологий, разработка информационно-маркетинговой стратегии, ориентированной на комплексное развитие и продвижение безналичных расчетов, укрепление устойчивости национальной валюты и применение более гибких механизмов формирования обменного курса, выработка стратегии размещения банкоматов и пунктов обмена валют.

В свою очередь по качеству отслеживания перемещения грузов и своевременности их доставки к пункту назначения Республика Беларусь может изменить ситуацию, продолжив внедрять системы GPS-навигации транспортных средств, а также внедряя на товаропроводящих сетях республики технологии радиочастотной идентификации. На транспорте вместо сопровождающих груз многочисленных документов (особенно в международном сообщении) по каналам связи синхронно с грузом должна передаваться информация, содержащая о каждой отправляемой единице все необходимые для нее характеристики товара и реквизиты. При такой системе на всех участках маршрута в любое время можно получить информацию о грузе и на основании этого принимать управленческие решения. Именно логистическая система даст возможность грузоотправителю получать доступ к файлам, отражающим состояние загрузки транспорта, обмениваться накладными.

ВЫВОД

Разработка и реализация перечисленных выше мероприятий повысит рейтинг Республики Беларусь по индексу логистики и позволит войти в число 50 ведущих стран мира по данному показателю.

ЛИТЕРАТУРА

1. Сайт Всемирного банка. – Режим доступа: <http://data.worldbank.org> – Дата доступа: 25.05.2011.