УДК 005:932

Зиневич Алексей Сергеевич,
Ивуть Роман Болеславович, *доктор экономических наук, профессор,*
Белорусский национальный технический университет (Беларусь, Минск),
e-mail: atfeco@tut.by, 220013, г. Минск, ул. Я. Коласа, 12

ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Представлены результаты анализа текущего состояния национальной транспортно-логистической системы Республики Беларусь. Отмечена связь перспектив развития указанной системы с необходимостью формулирования и соблюдения ряда теоретических принципов. Предложенный авторский подход состоит в дифференциации общих принципов развития логистики, характерных для логистических систем любого уровня, и специфических принципов развития логистической системы макроуровня, связанных с обеспечением ее транзитной привлекательности для международных перевозчиков.

Ключевые слова: национальная транспортно-логистическая система; эффективность логистической деятельности; индекс эффективности логистики LPI; логистический центр; транзит грузов; принципы развития.

Текущий этап развития национальной транспортно-логистической системы Республики Беларусь связан с завершением реализации мер, предусмотренных программными документами в области транспорта и логистики на 2011–2015 гг., а также с принятием комплексной Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 гг. Актуализируется исследование эффективности логистической деятельности в стране с учетом имеющихся международных оценок.

Одним из источников подобных оценок выступает международный рейтинг – индекс эффективности логистики (LPI). Результаты исследований LPI публикуются с установленной периодичностью с 2007 г. и основываются на методологии, разработанной экспертами Всемирного банка и Университета Турку. В основу расчетов LPI заложены результаты опросов международных, национальных и региональных логистических и складских операторов, транспортно-экспедиционных компаний. Опубликовано пять отчетов с рейтингами LPI, в четырех из которых присутствует оценка по Республике Беларусь.

В условиях активизации процессов формирования единого рынка транспортно-логистических услуг в странах – участницах Евразийского экономического союза (ЕАЭС) значительный интерес представляет сопоставительный анализ динамики итоговых значений индекса LPI по Белару-

си и другим странам Таможенного союза ЕАЭС, результаты которого представлены на рис. 1.

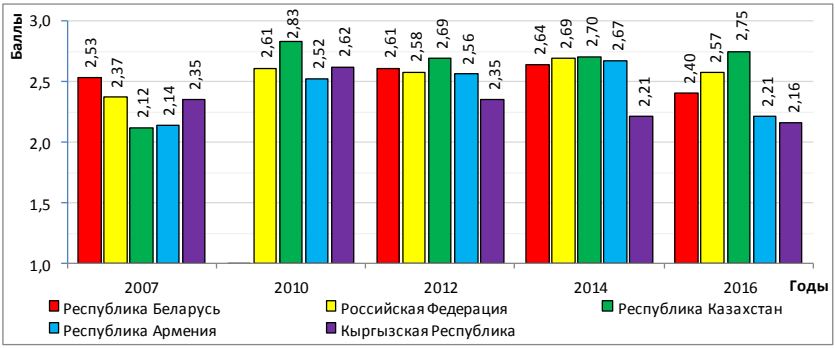

Рис. 1. Значения LPI по странам Таможенного союза ЕАЭС, 2007–2016 гг. (по пятибалльной шкале) [1; 2]

Среди стран ЕАЭС с 2010 г. лидером по значению индекса LPI выступает Казахстан. Республика Беларусь показала наивысший балл в 2007 г., второй результат (после Казахстана) в 2012 г., четвертый в 2014 г. и третий в 2016 г. Динамика мест, занятых странами ЕАЭС, в рейтингах LPI 2007–2016 гг. отражена в табл. 1 [1; 2].

Таблица 1

Места стран Таможенного союза ЕАЭС в рейтинге LPI

Страна	Место в рейтинге LPI по годам				
	2007	2010	2012	2014	2016
Республика Беларусь	74	–	91 ↓	99 ↓	120 ↓
Российская Федерация	99	94 ↑	95 ↓	90 ↑	99 ↓
Республика Казахстан	133	62 ↑	86 ↓	88 ↓	77 ↑
Республика Армения	131	111 ↑	100 ↑	92 ↑	141 ↓
Кыргызская Республика	103	91 ↑	130 ↓	149 ↓	146 ↑

Наиболее существенные колебания позиции в рейтинге происходили у Республики Казахстан: подъем на 71 позицию до 62-го места в 2010 г., затем – падение на 24 позиции до 86-го места в 2012 г., за которым последовало незначительное снижение на 2 позиции до 88-го места в 2014 г. Страна смогла улучшить свою позицию в рейтинге 2016 г. – до 77-го места, однако так и не достигла результата 2010 г. При этом эксперты Всемирного

банка не могут аргументированно объяснить причины столь резких изменений в рейтинге.

Расчет итоговых значений индекса LPI осуществляется по пятибалльной шкале на основе шести оценочных критериев:

1) эффективность процесса оформления таможенными органами;

2) качество логистической транспортной информационно-технологической инфраструктуры;

3) простота и доступность международных поставок;

4) уровень компетентности логистического обслуживания;

5) возможность отслеживания международной поставки;

6) своевременность полного завершения поставок.

Сравнение значений субиндексов LPI по Республике Беларусь, Российской Федерации и Республике Казахстан играет важную роль в силу наиболее тесного экономического взаимодействия между указанными странами. Подобное сравнение по данным LPI за 2014 и 2016 гг. представлено в форме лепестковых диаграмм на рис. 2 и 3 соответственно.

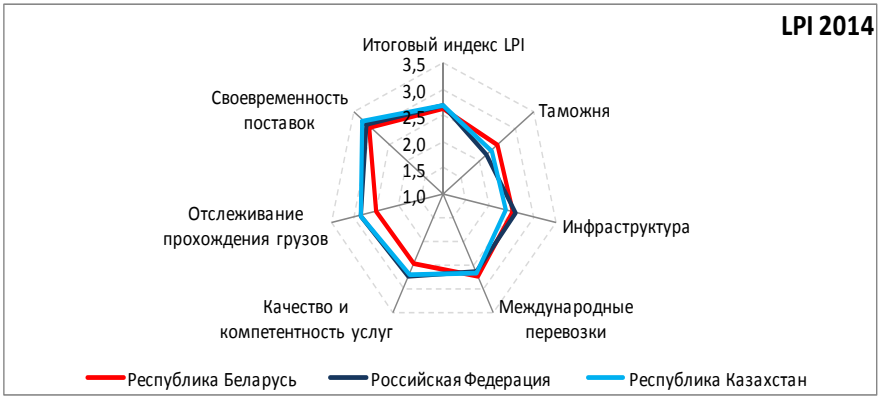

Рис. 2. Значения итогового индекса и субиндексов рейтинга LPI 2014 г. для Беларуси, России и Казахстана (по пятибалльной шкале) [3]

В 2014 г. Россия превзошла Беларусь и Казахстан по критериям «инфраструктура» (2,59), «качество и компетентность услуг» (2,74) и «отслеживание прохождения грузов» (2,85). Казахстан получил наивысший балл по параметру «своевременность поставок» (3,24). В Беларуси наиболее высокие оценки были получены по показателям «таможня» (2,50) и «международные перевозки» (2,74).

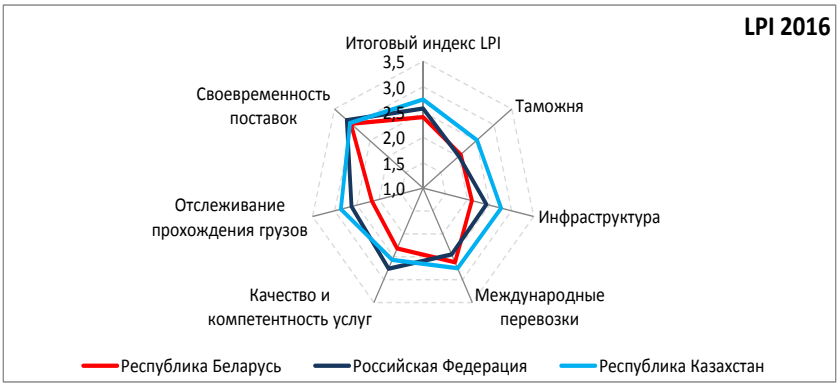

Рис. 3. Значения итогового индекса и субиндексов рейтинга LPI 2016 г. для Беларуси, России и Казахстана (по пятибалльной шкале) [2]

В 2016 г. Россия получила наиболее высокие баллы по критериям «качество и компетентность услуг» (2,76) и «своевременность поставок» (3,15). Казахстан лидирует по количеству баллов в субиндексах «таможня» (2,52), «инфраструктура» (2,76), «международные перевозки» (2,75) и «отслеживание прохождения грузов» (2,86). Беларусь не вышла в лидеры ни по одному из шести критериев, заняв вторые позиции по числу баллов в субиндексах «таможня» (2,06) и «международные перевозки» (2,62).

Несмотря на то, что развитию логистической системы в Беларуси уделяется пристальное внимание на государственном уровне, в 2016 г. республика заняла лишь 120-е место по итоговому показателю, опустившись в сравнении с результатами 2014 г. на 21 позицию. Важно отметить, что, по мнению многих экспертов, оценка по индексу LPI в большей мере дополняет, но ни в коем случае не заменяет всесторонние исследования в области логистических и транзитных возможностей, проводимые внутри страны. Это обусловлено субъективным характером методологии в основе рейтинга LPI, не включающей оценку со стороны потребителей услуг и не учитывающей специфические особенности отдельных государств (речь идет о площади и конфигурации территории страны, наличии выхода к морю либо внутриконтинентальном статусе и т.д.). Таким образом, для придания исследованию функционирования национальной транспортно-логистической системы страны более объективного характера представленные выше результаты международной оценки должны рассматриваться в сочетании с данными анализа информации о развитии логистической отрасли Беларуси.

По состоянию на начало 2016 г. в стране функционируют 38 логистических центров: 19 из них созданы в рамках Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года и

еще 19 – вне программы. Только восемь действующих в республике логистических центров являются мультимодальными, т.е. имеют подъездные пути двух и более видов транспорта. На территории семи логистических центров организована работа пунктов таможенного оформления.

В 2015 г. в общем объеме оказанных организациями Республики Беларусь логистических услуг (1 568,9 млрд неденоминированных белорусских рублей, BYR) доля транспортно-логистических центров составила 72,4 % (1 135,9 млрд BYR), оптово- и торгово-логистических центров – 11,7 % (183,5 млрд BYR) [4, с. 82]. Помимо объема услуг деятельность логистических центров республики характеризуется основными финансовыми показателями их работы, динамика которых за 2011–2015 гг. отражена в табл. 2 [4, с. 81].

Таблица 2

Финансовые результаты деятельности логистических центров в Республике Беларусь, 2011–2015 гг.

Показатель	**Значения по годам**				
	2011	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Прибыль от реализации продукции, млрд BYR	153,7	336,7	498,7	516,4	913,0
Чистая прибыль, млрд BYR	147,5	215,1	294,9	282,6	284,1
Рентабельность реализованной продукции, %	51,3	21,2	18,0	9,8	15,5
Рентабельность продаж, %	29,4	15,0	13,4	8,2	12,4
Экспорт услуг, тыс. долларов США	51 508,0	39 824,6	43 296,0	40 586,4	28 197,8
Импорт услуг, тыс. долларов США	32 313,0	20 378,0	26 256,7	34 267,8	4 346,6

Анализ представленных данных показывает в качестве позитивного аспекта рост рентабельности реализованной продукции и рентабельности продаж в 2015 г. после периода продолжительного снижения значений указанных показателей в 2011–2014 гг. Положительной тенденцией в работе логистических центров республики также выступает сохранение положительного внешнеэкономического сальдо в течение всего периода наблюдений.

Важным показателем реализации транзитного и логистического потенциала Беларуси является объем логистических услуг по обработке транзитных грузов на территории страны. Указанный параметр выступает индикатором, количественно характеризующим результаты логистического обслуживания транзитных грузопотоков. Динамика объема логистических услуг по обработке транзитных грузов на территории Беларуси всеми организациями, осуществляющими транспортно-экспедиционную и логистиче-

скую деятельность, а также логистическими центрами представлена на рис. 4 [4, с. 82].

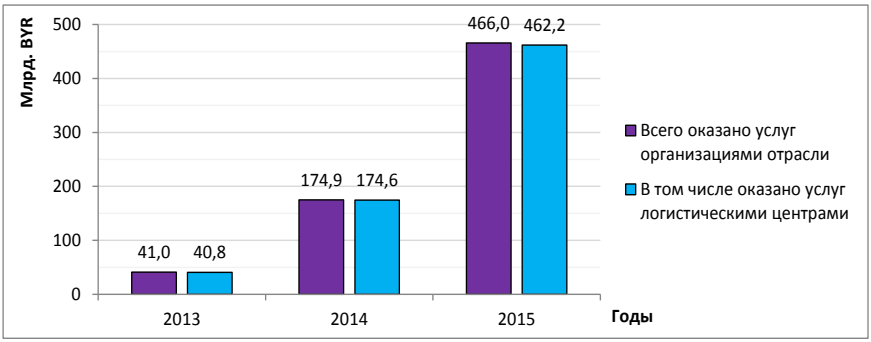

Рис. 4. Объем логистических услуг по обработке транзитных грузов на территории Республики Беларусь

В 2015 г. общий объем логистического обслуживания транзитных грузопотоков в Беларуси составил 466,0 млрд BYR (29,7 % общего объема оказанных услуг). Логистическими центрами оказано услуг на сумму 462,2 млрд BYR (34,8 % общего объема их услуг). В валютном эквиваленте объем услуг по обработке транзитных грузов на территории республики в 2015 г. составил 29,4 млн долларов США (годовой прирост в долларовом исчислении – на 42 %). При этом, по имеющейся оценке, логистические центры и операторы Беларуси обрабатывают в среднем 10–11 % грузов, следующих транзитом через территорию страны.

Перспективы дальнейшего развития национальной транспортно-логистической системы Республики Беларусь связаны с решением существующих и потенциальных проблем в сфере транспорта и логистики, к числу которых следует отнести:

– неравномерное размещение объектов логистической инфраструктуры на территории страны;

– недостаточно глубокую проработку концепции логистического центра, зачастую без должного анализа грузопотоков и планирования пакета оказываемых услуг;

– недостаточную комплексность предоставляемых услуг и нерациональную специализацию логистических центров;

– отсутствие подъездных железнодорожных путей и недостаточное внимание водному и воздушному транспорту как препятствия на пути реализации принципа мультимодальности;

– нормативно-правовые барьеры, обусловленные спецификой требований к перевозкам грузов в странах ЕАЭС, ограничениями таможенного законодательства и др.

Научный подход к решению перечисленных проблем предполагает соблюдение ряда общих и специфических принципов-императивов в процессе функционирования и развития национальной транспортно-логистической системы. Указанные принципы представлены в табл. 3.

Таблица 3

Принципы развития национальной транспортно-логистической системы

Общие принципы (присущие логистическим системам всех масштабов и уровней)	**Специфические принципы** (характерные непосредственно для системы макроуровня и связанные с обеспечением ее транзитной привлекательности)
Научность Иерархичность Конкретность Целостность Интегративность Эффективность Адаптивность Надежность	Комплексность (обеспечение высокой комплексности оказываемых услуг и развитие института аутсорсинга на рынке) Мультимодальность (создание широких возможностей обслуживания смешанных грузоперевозок в логистических центрах) Трансграничность (создание трансграничных транспортно-логистических центров для терминальной обработки транзитных и внешнеторговых грузопотоков) Международное сотрудничество (расширение практики взаимодействия инфраструктурных объектов страны с объектами зарубежной логистической инфраструктуры в целях их интеграции в международную сеть)

Важно подчеркнуть, что соблюдение указанных принципов возможно лишь при условии скоординированных действий государства и всех участников логистической деятельности (перевозчиков, операторов, таможенных брокеров и др.). Кроме того, видится необходимым усиление интеграции с ведущими международными логистическими и транспортно-экспедиционными компаниями, которые могут принести дополнительные объемы транзитных грузов для их терминальной обработки на территории страны.

1. Ивуть Р.Б., Зиневич А.С. Пути повышения рейтинга Республики Беларусь по индексу эффективности логистики: итоги LPI 2014 // Научные труды Академии управления при Президенте Республики Беларусь. Выпуск 17. Минск : Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь, 2015. С. 177–190.

2. Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy [Electronic resource]. Mode of access: https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI_Report_2016.pdf (date of access: 01.09.2016).

3. Connecting to Compete 2014: Trade Logistics in the Global Economy [Electronic resource]. Mode of access: http://lpi.worldbank.org/ sites/default/files/LPI_Report_2014.pdf (date of access: 01.09.2016).

4. Транспорт и связь в Республике Беларусь 2010–2015: стат. сб. / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь [редкол.: И.В. Медведева (председатель) и др.]. Минск : Нац. стат. ком. Респ. Беларусь, 2016.

***Zinevich Alexey**,*
***Ivut Roman,** Grand Ph.D. in Economics, Professor,*
Belarusian National Technical University (Belarus, Minsk),
e-mail: atfeco@tut.by, 220013, Minsk, Ya. Kolasa st., 12

CURRENT STATE AND DEVELOPMENT PROSPECTS OF THE NATIONAL TRANSPORT-LOGISTICAL SYSTEM IN THE REPUBLIC OF BELARUS

The article presents the results of analysis of the current state of the national transport-logistical system in the Republic of Belarus. The prospects of this system's development are stated to be connected with the need to formulate and observe a number of theoretical principles. The proposed auctorial approach is the differentiation of the general principles of logistics specific to the logistics systems of all levels and the specific principles of development of the macro level logistics system related to improving its transit attractiveness for international freight carriers.

Keywords: national transport-logistical system (NTLS); efficiency of the logistics activities; Logistics Performance Index LPI; logistics centre; cargo transit; principles of the NTLS development.

УДК 330.88

***Миленький Валерий Семенович**, кандидат технических наук, доцент,*
***Козлов Валерий Васильевич**,*
Белорусский научно-исследовательский институт транспорта «Транстехника» (Беларусь, Минск),
e-mail: tt.st.@post.mtk.by, 220005, г. Минск, ул. Платонова, 22

АНАЛИЗ ГРУЗОПОТОКОВ МЕЖДУ БЕЛАРУСЬЮ И ЕС И ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ИХ ДИНАМИКУ

Международная и отечественная практика анализа условий и факторов, влияющих на процессы, происходящие в транспортно-логистической системе Беларуси, показывает, что ее развитие должно учитывать тенденции, происходящие в сопредельных странах и в мире.