

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ
В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ
DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL FREIGHT TRAFFIC
IN THE REPUBLIC OF BELARUS

Р.Б. Ивуть, д-р экон. наук, проф.,
Т.Р. Косовская, канд. экон. наук, доц., М.М. Кисель, студ.,
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь
R. Ivuts, Doctor of economical Sciences, Professor,
T. Kosovskaya, PhD in Economy, Associate Professor, M.Kisel, Student,
Belarusian national technical University, Minsk, Republic of Belarus

Аннотация. Проведен анализ уровня развития логистики в республике и предложены направления ее совершенствования.

Abstract. The analysis of the level of development of logistics in the country and proposed the directions for its improving.

Ключевые слова: логистика, индекс эффективности логистики.

Key words: logistics, Logistics Performance Index (LPI).

ВВЕДЕНИЕ

Логистика в условиях глобализации и повышения конкурентоспособности играет ключевую роль в развитии экономики практически любой страны мира. В настоящее время, это бурно развивающееся направление науки и практики, способствующее снижению издержек в международной сети поставок. Так, в ТС в стоимости изготавливаемой продукции они составляют примерно 25%, а среднемировой показатель находится на уровне почти 11% (США – 10%, Китай – 14%). За счет логистической деятельности в странах ЕС формируется до 25% ВВП, а в странах Таможенного союза – примерно в 2 раза меньше. В Республике Беларусь в последние годы он остается стабильно невысоким. Поэтому требуется проведение комплексного анализа сектора логистики с целью разработки мероприятий, которые будут способствовать развитию всей экономики страны.

Секция «ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКА»
СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ

Для эффективной и качественной оценки уровня развития логистического потенциала необходима научно-обоснованная и практически приемлемая методика. Следует признать, что вопрос оценки и сравнения логистической среды является достаточно сложным, вследствие чего в мировой практике разработано несколько методических подходов к оценке развития логистического потенциала. Он оценивается как с помощью простых, так и сложных показателей. При оценке логистического потенциала государства используются сложные показатели точечного характера, определяемые, в большинстве случаев путем экспертного опроса. Количество показателей, как и их суммарные индексы, варьируются в значительных диапазонах в различных методиках. Например, в Великобритании в ежегодном отчете The Logistics Report ассоциации Freight Transport Association представляется информация по 52 показателям, объединенных в 5 групп. В 2010 г. Торговой палатой США был создан индекс транспортной производительности, оцениваемый тремя группами показателей. Подобная информация по различным показателям предоставляется и Федеральным управлением шоссейных дорог США в отчете Freight and Figures.

Формирование логистической системы Беларуси началась с 2000-х гг., однако динамично она начала развиваться с утверждением первой программы развития логистической системы, разработанной до 2015 г., а затем и второй, утвержденной на 2016 – 2020 гг. За это время в стране сформировался понятийный аппарат и нормативно-правовая база в области логистической деятельности. Однако, плановые показатели, которые были утверждены в первой программе, были скорректированы в сторону их уменьшения, вследствие недостаточной научной и практической проработки основных ее положений. Это касалось, в первую очередь, месторасположения и строительства логистических (транспортно-логистических) центров. Многие из них заявлялись как комплексные мультимодальные распределительные центры, предполагающие оказание услуг на уровне 3–4 PL-провайдеров. Однако, в настоящее время большинство из них работают как обычные складские помещения. Можно

Секция «ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКА»

утверждать, что в Беларуси так и не создан эффективный рынок логистических услуг, а имеется рынок аренды складской недвижимости. Большинство логистических центров существуют за счет аренды помещений. Причин здесь несколько: 1) недостаточное количество логистических компаний, способных оказывать полный набор услуг в сфере логистики; 2) дороговизна аутсорсинговых услуг; 3) крупные промышленные предприятия используют инсорсинг и замыкают все процессы на своих предприятиях; 4) недостаточное количество логистических центров в регионах республики. Большинство построенных центров входят в РУП «Белтаможсервис», являющегося крупнейшим логистическим оператором страны.

Общая складская площадь в 2018 году составила около 850 тыс.кв.м., а современных контейнерных терминалов – 150 тыс.кв.м.. Для сравнения можно привести площадь складских помещений в Киевском регионе, которая составляет свыше 2 млн.кв.м.. В районе Варшавы только площади складов класса «А» и «В» превышает 2,6 млн.кв.м. По прогнозам экспертов, площадь складских помещений класса «А» в Беларуси в текущем году достигнет только 1 млн.кв.м., а в следующем порядка 1,1 млн.кв.м.

Анализ арендных ставок, свидетельствует о наибольших их значениях в столице (класс «А» – 6–7,5 евро; «В» – 4–5 евро и класс «С» – 2–3 евро с НДС). Почти аналогичные ставки установлены в районе МКАД и на расстоянии 2–10 км от нее.

Исследования показывают, что сегмент складской недвижимости имеет следующие недостатки: 1) несмотря на увеличение в последние годы складов класса «А» и ввода новых площадей, качество логистического сервиса, оказываемого логистическими операторами, остается на уровне 2PL-провайдеров; 2) компании, оказывающие аутсорсинговые услуги, не имеют достаточного профессионализма в этой области и не соответствуют современным европейским стандартам. Все это приводит к увеличению затрат на складские операции и низкому качеству выполняемых работ.

Рассмотрим рейтинг Беларуси по критерию «Индекс эффективности логистики (Logistics Performance Index, LPI). Первый рейтинг был проведен в 2007 г., а с 2010 г. проводится экспертами каждые два года более чем в 160 странах. Он составляется на основании об-

Секция «ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКА»

шемирового опроса международных логистических и экспедиторских компаний по 6 важнейшим критериям развития логистики. Согласно последней методике опроса, она включает две составляющие: первая часть определяет международный индекс LPI; вторая позволяет определить внутренний индекс. Затем, рассчитывается суммарный LPI, который показывает ранг страны среди всех государств, участвующих в рейтинге. Таким образом, первый индекс эффективности логистики – это суммарный показатель эффективности работы шести основных компонентов международного сектора логистики, а второй – внутреннего. В последние годы на первом месте рейтинга находится Германия, имея показатель LPI 4,2 балла, за ней следует Швеция (4,05) и Бельгия (4,04).

В данном индексе Республика Беларусь находится на 103-м месте, хотя в 2007 г. она занимала 74 место. Её позиция значительно ниже Польши (28 место), Литвы (54 место), Украины (66 место), Латвии (70 место), России (75 место) и других стран.

Очень низкий показатель эффективности таможенного и пограничного контроля Беларуси (112 место), отслеживание прохождения груза (109 место), простота организации международных перевозок (134 место). По последнему показателю Республика Беларусь за 2 года опустилась на 24 позиции.

Объем логистических услуг в 2018 г. достиг 302,2 млн.руб., а объем доходов от транзита – 1,6 млрд.долл. Таможенными органами было оформлено около 1,4 млн. транзитных деклараций, из которых 1,05 млн. – с использованием национальных систем гарантий (77% от общего числа). В республике проводилась работа по совершенствованию логистической системы по различным направлениям. Так, принят Закон Республики Беларусь от 9.11.2018 №145-З «О внесении изменений и дополнений в Закон Республики Беларусь «О транспортно-экспедиционной деятельности».

Между Правительством Республики Беларусь и Правительствами других стран (Турции, Латвии, Азербайджана) подписаны различные соглашения, направленные на увеличение объемов логистических услуг, международных перевозок. Кроме того, Республика Беларусь присоединилась к соглашению членов Шанхайской организации сотрудничества по созданию благоприятных условий для международных автоперевозок.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

С целью повышения эффективности логистической деятельности, необходимо развивать логистическую инфраструктуру в регионах страны, где имеются возможности для создания условий по комплексному оказанию логистических услуг на уровне 3–4 PL-провайдеров. Следует ужесточить контроль за техническим состоянием транспортных средств, осуществляющих международные перевозки. Операторы, оказывающие логистические услуги, должны адаптировать свои бизнес-модели под отраслевые стандарты и специфические требования ключевых белорусских клиентов. Необходимо совершенствовать и электронный документооборот в сфере логистической деятельности, организация эффективного таможенного оформления при осуществлении международных грузоперевозок, необходимо участие Беларуси в других индексируемых рейтингах в сфере логистики и транспорта, кроме индекса LPI и др.

ЛИТЕРАТУРА

1. Jean-Francois Arvis. The Logistics Performance Index and Its Indicators/ Jean-Francois Arvis // *Connecting to Compete* – 2018. – С.10–78.
2. Транспортно-логистическая система Республики Беларусь: теория, методология, практика/ Под общей и научной редакцией Р.Б. Ивутья. – Волгоград: Сфера, 2016. – 292с.

Представлено 24.05.2019