

## ПОВЫШЕНИЕ ИНДЕКСА ЭФФЕКТИВНОСТИ ЛОГИСТИКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Рассмотрены основные критерии оценки эффективности логистики, значения индекса LPI по странам Евразийского экономического союза за 2007–2014 гг. Определены основные факторы, оказывающие влияние на развитие рынка логистики в стране. Представлены мероприятия по дальнейшему развитию логистики в Республике Беларусь.

The main criteria of efficiency assessment of logistics and value of the LPI index over the countries of the Eurasian economic union (2007-2014) are considered. The major factors having impact on development of the market of logistics in the country are defined. List of initiatives for further development of logistics in the Republic of Belarus is presented.

Стратегия Республики Беларусь в области международных перевозок и транзита грузов обеспечивает ежегодный прирост значений объемных и финансовых показателей, связанных с эффективностью реализации транзитного потенциала страны. Несмотря на это, негативные тенденции в политических взаимоотношениях между сопредельными странами выступают причиной некоторого ухудшения основных показателей развития транзитного рынка в настоящее время и в ближайшей перспективе.

Следует отметить, что Беларусь как международный перевозчик стала терять свои позиции. Одним из существенных препятствий на пути развития сектора международных транспортных услуг является неразвитость белорусской транспортной логистики. Одна из важнейших задач создания логистических центров на транспорте – разработка и организация оптимальных схем грузопотоков всеми видами транспорта по территории Беларуси и других государств на основе организации единого технологического и информационного процесса, объединяющего деятельность всех видов транспорта по обеспечению перевозок грузов и оказанию сопутствующих услуг.

На начало 2015 года в Беларуси функционируют 34 логистических центра, 15 из которых созданы в рамках Программы развития логистической системы республики на период до 2015 года [1].

Из 34 действующих логистических центров десять располагают складами временного хранения, таможенными складами и пунктами таможенного оформления

В соответствии с проектом Концепции развития сферы услуг в Республике Беларусь на 2015–2020 годы поставлена цель повысить рейтинг Беларуси по уровню развития логистики до 81 места в 2020 г.

Методика оценки уровня развития логистики в различных странах была разработана в 2007 г. Всемирным банком совместно с университетом г. Турку (Финляндия). Исследования проводятся раз в два года. Индекс эффективности логистики LPI (*Logistics Performance Index*) опубликован по итогам 2007, 2010, 2012 и 2014 гг. Индекс LPI рассчитывается на основе опросов международных, национальных или региональных логистических и складских операторов, транспортно-экспедиторских компаний.

Основными критериями оценки эффективности логистики выбраны 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*).

Страны, занимающие лидирующие позиции, по индексу эффективности логистики в 2007–2014 гг. по определению Всемирного банка представлены в табл. 1.

Таблица 1

### Лидеры рейтинга индекса эффективности логистики

Место	2007	2010	2012	2014
1	Сингапур (4,19)	Германия (4,11)	Сингапур (4,13)	Германия (4,12)
2	Нидерланды (4,18)	Сингапур (4,09)	Гонконг (4,12)	Нидерланды (4,05)
3	Германия (4,10)	Швеция (4,08)	Финляндия (4,05)	Бельгия (4,04)
4	Швеция (4,08)	Нидерланды (4,07)	Германия (4,03)	Соединенное Королевство (4,01)
5	Австрия (4,06)	Люксембург (3,98)	Нидерланды (4,02)	Сингапур (4,00)

Значения рейтинга стран ЕАЭС по определению Всемирного банка представлены в табл. 2.

Таблица 2

### Значения индекса LPI по странам ЕАЭС за период 2007–2014 гг.

Страна	2007		2010		2012		2014	
	Показатель	Место	Показатель	Место	Показатель	Место	Показатель	Место
Беларусь	2,53	74	–	–	2,61	91	2,64	99
Россия	2,37	99	2,61	94	2,58	95	2,69	90
Казахстан	2,12	133	2,83	62	2,69	86	2,70	88
Кыргызстан	2,35	103	2,62	91	2,35	130	2,21	149
Армения	–	–	2,52	111	2,56	100	2,67	92

На развитие рынка логистики в стране непосредственное влияние оказывают условия ведения бизнеса. По этой причине оценка условий ведения бизнеса в соответствии с исследованием «Ведение бизнеса» (англ. *Doing business*), которое ежегодно проводят Всемирный банк и Международная финансовая корпорация, имеют важное значение.

Место Беларуси по степени благоприятности условий ведения бизнеса в странах ЕАЭС по данным *Doing Business* 2008, 2011, 2015 представлены в табл. 3.

Таблица 3

**Рейтинг стран ЕАЭС по степени благоприятности условий ведения бизнеса в соответствии с отчетами *Doing Business* 2008, 2011, 2015**

Страна	Место в рейтинге <i>Doing Business</i>		
	2008	2011	2015
Беларусь	110	68	57
Россия	106	123	62
Казахстан	71	59	77

Источник: [2].

Анализируя данные, представленные в табл. 3, следует отметить, что все страны ЕАЭС улучшили условия ведения бизнеса. Наиболее благоприятные условия ведения бизнеса (в том числе в логистической деятельности) в Беларуси, которая на пять позиций выше России и на 20 позиций – Казахстана. Беларусь, за семь лет улучшив рейтинг на 53 позиции, создала благоприятные условия для ведения бизнеса.

Компания DHL, мировой лидер в области логистики и экспресс-доставки, в 2005 г. опубликовала первое исследование «Индекс глобальной интеграции DHL» (англ. *DHL Global Connectedness Index*) [3]. Страны ЕАЭС в рейтинге DHL GCI представлены в табл. 4.

Таблица 4

**Страны ЕАЭС по индексу DHL GCI в 2005-2014 гг.**

Страна	Место в рейтинге DHL GCI			
	2005	2008	2011	2014
Беларусь	101	105	94	97
Россия	63	76	70	69
Казахстан	47	44	46	61

Источник: [3].

На основе анализа рейтинга DHL GCI в 2005–2014 гг. можно сделать вывод, что из стран ЕАЭС наиболее интегрированной страной в мировую экономику является Казахстан, наименее интегрированной – Беларусь (табл. 4).

Общий рейтинг является средней взвешенной величиной оценок по шести субиндексам. Проанализировав эти оценки, можно проследить динамику развития различных областей логистической системы и определить направления улучшения сложившейся ситуации.

В таблице 5 приведены сравнительные данные индекса LPI Беларуси. Приводятся как абсолютные значения интегральных показателей и субиндексов, так и места данных показателей в общем рейтинге.

Таблица 5

**Сравнительные данные индекса эффективности логистики Беларуси**

Год	Место	Общий рейтинг	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics competence	Tracking and tracing	Timeliness
2007	74	2,53	2,67	2,62	2,12	2,12	2,71	3,00
Место Беларуси по субиндексам			50	54	127	120	66	78
2012	91	2,61	2,24	2,78	2,58	2,65	2,58	2,87
Место Беларуси по субиндексам			121	65	107	89	98	114
2014	99	2,64	2,50	2,55	2,74	2,46	2,51	3,05
Место Беларуси по субиндексам			87	86	91	116	113	93

Источник: [4, 5, 6].

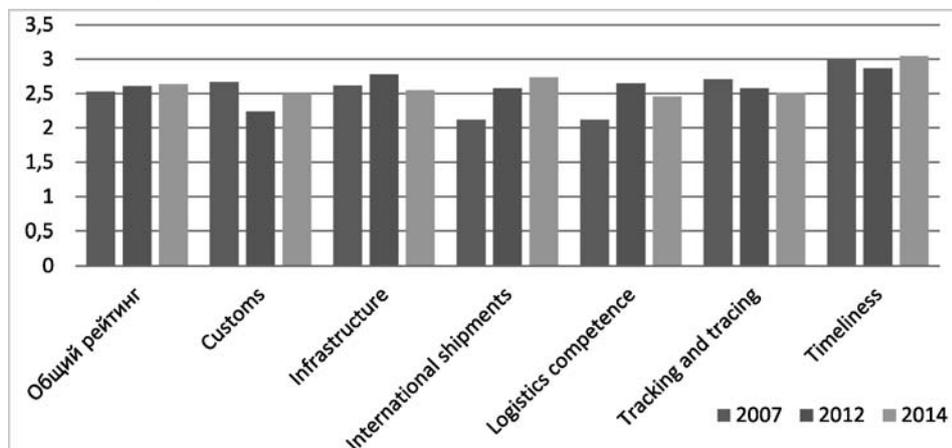


Рис. 1. Значения индекса LPI Беларуси в 2007–2014 гг.

Динамика изменения индекса эффективности логистики Беларуси представлена на рис. 1.

Как видно из рис. 1, показатели оценки Беларуси в рейтинге LPI отличаются нестабильностью. За последние два года выросли показатели оценки только трех из шести субиндексов: «таможня», «своевременность поставки грузов» и «простота организации международных перевозок». При этом только по последнему показателю наблюдается стабильный рост.

У Беларуси наиболее уязвимая позиция по субиндексу «качество логистических услуг и компетентность» (понижение с 89-го до 116-го места), после роста в 2012 г. ухудшились оценки по показателю «инфраструктура», а субиндекс «отслеживание прохождения грузов» демонстрирует снижение от рейтинга к рейтингу.

В табл. 6 представлены данные интегральных показателей индекса LPI Беларуси в сравнении с показателями соседних государств.

Таблица 6

### Сравнительные данные рейтинга LPI Беларуси и соседних государств

Страна	2007		2010		2012		2014	
	Показатель	Место	Показатель	Место	Показатель	Место	Показатель	Место
Беларусь	2,53	74	-	-	2,61	91	2,64	99
Россия	2,37	99	2,61	94	2,58	95	2,69	90
Украина	2,55	73	2,57	102	2,85	66	2,98	61
Польша	3,04	40	3,43	30	3,43	30	3,49	31
Литва	2,78	58	3,13	45	2,95	58	3,18	46
Латвия	3,02	42	3,25	37	2,78	76	3,40	36

Как видно из табл. 6, Беларусь – единственная из рассматриваемых стран, которой не удалось достичь прогресса в рейтинге. С 2007-го по 2014 г. Беларусь потеряла 25 пунктов. Среди стран СНГ и Балтии по индексу эффективности логистики в 2007–2014 гг. лидирует Латвия (36-е место), на 2-м месте – Эстония (39-е место), замыкает тройку Литва (46-е место).

Значения рейтинга стран ЕАЭС по определению Всемирного банка представлены в табл. 7.

### Значения индекса LPI по странам ЕАЭС в 2007–2014 гг.

Страна	2007		2010		2012		2014	
	Показатель	Место	Показатель	Место	Показатель	Место	Показатель	Место
Беларусь	2,53	74	-	-	2,61	91	2,64	99
Россия	2,37	99	2,61	94	2,58	95	2,69	90
Казахстан	2,12	133	2,83	62	2,69	86	2,70	88
Кыргызстан	2,35	103	2,62	91	2,35	130	2,21	149
Армения	-	-	2,52	111	2,56	100	2,67	92

Данные табл. 7 свидетельствуют о том, что 2007 г. белорусская логистическая система имела наивысший рейтинг среди стран Таможенного союза, а по данным отчета 2014 г. Беларуси уступает только Кыргызстан. Остальные страны ЕАЭС достигли большего прогресса.

По показателям развития логистики по индексу LPI Беларусь в 2014 г. среди стран ЕАЭС по шести критериям не занимает лидирующих позиций (рис. 2).

Анализ рис. 2 показывает, что по субиндексам «таможня», «простота организации перевозок» и «компетентность» наивысший рейтинг имеет Армения. Россия лидирует по показателям «инфраструктура» и «отслеживание грузов», по показателю «своевременность поставки» – Казахстан.

Относительно низкое для выгодного географического положения Беларуси значение индекса LPI свидетельствует о необходимости увеличения темпов развития транспортной логистики в нашей стране и повышения ее привлекательности для международных перевозчиков. В этих целях представляется необходимой реализация мероприятий, формирующих организационно-экономические основы дальнейшего развития логистики в Республике Беларусь.

Назрела острая необходимость реформировать логистическую систему Беларуси, превратив ее в современную, динамичную, интегрированную в Евразийскую логистическую систему.

В этих целях необходимо реализовать ряд мер.

**1. Таможенная служба.** Проводить однократный таможенный контроль с использованием досмотровых ком-

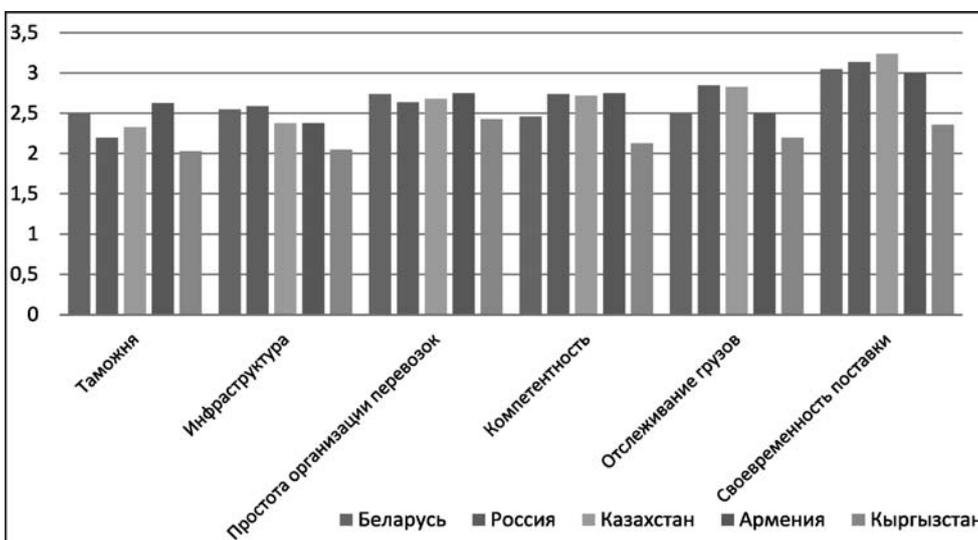


Рис. 2. Динамика показателей стран ЕАЭС по субиндексам LPI в 2014 г.

плексов при отправке груза (в таможенном отправлении), организовав совместный контроль с таможенными органами Литвы на всех пунктах пропуска (принцип «Одна остановка»). Проводить совместную инспекцию до начала перевозки опасных грузов [7].

**2. Совершенствование инфраструктуры.** Привести автомобильные дороги, входящие в международный транспортный коридор номер IX и его ответвление IХВ, в соответствии с требованиями ЕС по нагрузке на ось в 11,5 т и общей массе автопоезда с пятью и более осями. Совершенствование инфраструктуры предполагает также увеличение объемов оказания услуг придорожного сервиса, включая строительство гостиниц, кафе, автозаправочных станций, станций технического обслуживания, пунктов экстренной помощи на дорогах, а также их доведение до уровня международных стандартов по придорожному обслуживанию [8].

Активизировать строительство складских помещений класса «А» и «В».

**3. Качество логистических услуг.** Белорусские логистические центры оказывают отдельные виды логистических услуг, причем их стоимость условно невелика, но и не конкурентна. Логистические центры должны предлагать недорогие комплексные и качественные логистические услуги.

В целях повышения качества и конкурентоспособности оказываемых логистическими центрами услуг в 2013 г. был принят и введен в действие СТБ 2306-2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации» [9], не имеющий аналогов в странах ближнего зарубежья.

**4. Компетентность операторов.** Требуется повышение уровня подготовки кадров для логистической деятельности. Современный логист должен быть специалистом, хорошо осведомленным относительно организации процесса перевозки товара, способов и условий его хранения, особенностей работы с транспортными службами и таможней.

**5. Качество отслеживания перемещения грузов и своевременности их доставки.** Применение информационных технологий в области организации транзита и логистического обслуживания грузопотоков целесообразно развивать по следующим направлениям:

- расширение практики применения белорусскими операторами систем электронного документооборота в рамках концепции EDI для связи всех контрагентов транспортно-логистического процесса;
  - формирование и внедрение стандартов электронного документооборота, в первую очередь на базе европейского набора стандартов UN/EDIFACT;
  - унификация программного обеспечения, лежащего в основе информационных систем транспортно-логистических центров страны;
  - определение и закрепление на законодательном уровне юридического статуса электронных документов;
  - формирование коммуникаций для обеспечения устойчивой многоканальной связи между транспортно-логистическими центрами, таможенными органами и другими субъектами рынка;
  - организация систем по сбору, обработке и анализу информации о внутренних и транзитных грузопотоках и перевозках, а также о самих участниках транспортно-логистической деятельности;
  - расширение использования в сфере транспортно-экспедиционного обслуживания систем штрихового кодирования GS1 и радиочастотной идентификации RFID;
  - обеспечение включения транспорта в глобальную логистическую систему путем использования геоинформационных систем и систем глобального позиционирования (в частности, GPS и ГЛОНАСС).
- В целях повышения индекса LPI необходимо:
- повышение инвестиционной привлекательности логистической системы;
  - ускоренное формирование рынка 3PL услуг и переход к концепции 4PL (создание системного интегратора в области логистики);
  - совершенствование нормативного регулирования логистической деятельности;
  - создание системы достоверной статистической отчетности по логистическим показателям;
  - повышение уровня подготовки кадров для логистической деятельности;
  - реструктуризация логистических систем стран ЕАЭС и их интеграция в Евразийскую логистическую систему.

#### Список использованных источников

1. Центр «БАМЭ-Экспедитор» [Электронный ресурс]: электронные данные. – Режим доступа: <http://www.baif.by/novosti/v-belarusi-deistvuyut-34-logisticheskikh-tsentra/>. – Дата доступа: 01.07.2015.
2. Рейтинг экономик Doing Business 2015 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://russian.doingbusiness.org/rankings/>. – Дата доступа: 25.07.2015
3. Global Connectedness Index 2014 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.dhl.com/en/about\\_us/logistics\\_insights/studies\\_research/global\\_connectedness\\_index/global\\_connectedness\\_index.html/](http://www.dhl.com/en/about_us/logistics_insights/studies_research/global_connectedness_index/global_connectedness_index.html/). – Дата доступа: 26.07.2015.
4. Connecting to Compete 2007: Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and Its Indicators [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/Trade/LPI2007.pdf>. – Дата доступа: 12.07.2015.
5. Connecting to Compete 2012: Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and Its Indicators [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/Trade/LPI2012.pdf>. – Дата доступа: 12.07.2015.
6. Connecting to Compete 2014: Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and Its Indicators [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/Trade/LPI2014.pdf>. – Дата доступа: 14.07.2015.
7. Григорьева, А. Куда уехал индекс эффективности логистики / А. Григорьева // Экономическая газета. – 2014. – № 77. С. 4.
8. Ивуть, Р. Б. Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования ее транспортно-логистической системы / Р. Б. Ивуть, А.Ф. Зубрицкий, А.С. Зиневич // Новости науки и технологий. – 2015. – № 1. – С. 1933.
9. Государственный таможенный комитет [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://gtk.gov.by/ru/epi/>. – Дата доступа: 14.07.2015.