

ТРУДНОСТИ В СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ ЛОГИСТИКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

В. Ю. Лазинская,

студент факультета экономики и права

Витебский филиал Учреждения образования Федерации профсоюзов Беларуси

«Международный университет «МИТСО», г. Витебск

Научный руководитель:

З. М. Андреева,

старший преподаватель кафедры логистики и менеджмента

Витебский филиал Учреждения образования Федерации профсоюзов Беларуси

«Международный университет «МИТСО», г. Витебск

Логистика в настоящее время – это неотъемлемая часть внешнеторговой деятельности как одной организации, так и целой страны [1]. Логистика становится наиболее эффективным инструментом управления хозяйствующими субъектами и бизнесом. С помощью логистики товары до потребителя доставляются точно в срок с наименьшими затратами, что в конечном счете оказывает значительное влияние на улучшение положения организации как внутри страны, так и на мировых рынках товаров и услуг, капитала и информации.

В Республике Беларусь логистика является относительно молодой сферой деятельности. Ее появление и стремительное развитие обусловлено динамичными изменениями на рынке, высокой конкуренцией и желанием потребителя получать качественной товар.

Беларусь обладает определенным логистическим потенциалом. Прежде всего, Беларусь является логистическим перекрестком (мы находимся на ключевых транспортных маршрутах, связывающих Западную Европу с Востоком, Черноморское побережье со странами Балтийского моря), расположенным на стыке ЕАЭС и Европейского союза, обладающим значительными культурными и экономическими возможностями. Кроме того, социальная стабильность и развитая инфраструктура, в том числе транспортная, делает Беларусь одним из важнейших звеньев экономического мирового пространства.

Целью современной логистической системы является своевременная поставка с наименьшими затратами готовой продукции, сырья и комплектующих изделий в соответствии с потребностями предприятий, организаций и населения.

Для координации транспортно-логистической деятельности и предоставления различных транспортно-логистических услуг создаются специальные транспортно-логистические организации. Особенностью функционирования транспортно-логистических организаций в Республике Беларусь является то, что в большинстве своем они выполняют лишь некоторые транспортно-логистические услуги. Многие из них – это 1PL- либо 2PL-операторы. Однако существуют некоторые факторы, которые препятствуют развитию логистики в Республике Беларусь.

К внешним факторам, сдерживающим развитие логистики в Республике Беларусь, следует отнести: недостаточное количество инвестиций в развитие инфраструктуры, несформированность рынка 3PL-услуг (провайдер логистических услуг третьего уровня 3 PL способен решать задачи полного и комплексного логистического обслуживания, использует любые виды транспорта, имеет свой подвижной состав, владеет терминальными комплексами в портах или на железнодорожных станциях и собственными складскими помещениями), отсутствие системного интегратора уровня 4PL (провайдер логистики четвертого уровня 4 PL – логистические компании, способные выполнять все то, что характеризует провайдера логистики третьего уровня, плюс «управленческая логистика») [2], недостаточную квалификацию персонала, несовершенство законодательства, излишнее администрирование таможенного и других видов контроля, высокие налоговые и иные

затраты, слабую интеграцию в международную и европейскую логистические системы, недостаточное развитие дорожной инфраструктуры.

Развитие внутренней логистики сдерживается дисбалансом в распределении населения по территории страны и сосредоточенности объектов производства. Пятая часть населения республики проживает в г. Минске и его окрестностях, тут же сосредоточены производственные мощности.

Чтобы понять, каково состояние логистики в Республике Беларусь, можно обратиться к рейтингу стран по индексу эффективности логистики.

Индекс эффективности логистики (Logistics Performance Index) отражает характеристику цепи поставок с учетом количественных и качественных показателей. LPI рассчитывается на основе данных международных, национальных или региональных логистических и складских операторов.

Критериями оценки развития логистики являются: эффективность таможенного и пограничного оформления, качество торговой и транспортной инфраструктуры, простота организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам, качество и компетентность логистических услуг, отслеживание прохождения грузов, своевременность поставок грузов.

Индекс эффективности логистики для каждой страны рассчитывается на основе опросов международных, национальных и региональных логистических операторов, транспортно-экспедиторских компаний, предоставляющих услуги по организации перевозок грузов железнодорожным, автомобильным, морским, речным или воздушным транспортом, а также складских операторов.

Рассмотрим ситуацию с LPI в Республике Беларусь в сравнении со странами ЕАЭС (табл. 1).

Таблица 1 – Индекс эффективности логистики в странах ЕАЭС на период 2007 – 2018 гг.

	2007 г.		2010 г.		2012 г.		2014 г.		2016 г.		2018 г.	
	Индекс LPI	Место в мире	Индекс LPI	Место в мире	Индекс LPI	Место в мире	Индекс LPI	Место в мире	Индекс LPI	Место в мире	Индекс LPI	Место в мире
Беларусь	2,53	74	–	–	2,61	91	2,64	99	2,40	120	2,57	103
Казахстан	2,12	133	2,83	62	2,69	86	2,70	88	2,75	77	2,81	71
Киргизия	2,35	103	2,62	91	2,35	130	2,21	149	2,16	146	2,55	108
Россия	2,37	99	2,61	94	2,58	95	2,69	90	2,57	99	2,76	75

Примечание – Источник: составлено автором по [3].

Сравнительный анализ позиций Беларуси и стран – членов ЕАЭС по индексу эффективности логистики LPI в 2007 – 2018 гг. показал следующее: стартовые позиции Беларуси в 2007 году были самые высокие: LPI = 2,53 и 74-е место в мире; далее Россия: LPI = 2,35 и 99-е место; затем Киргизия: LPI = 2,35 и 103-е место; потом Армения: LPI = 2,13 и 131-е место; далее Казахстан: LPI = 2,12 и 133-е место в мире. Однако к концу периода в 2018 году ситуация изменилась не в пользу Беларуси: самые высокие позиции у Казахстана: LPI = 2,81 и 71-е место в мире, затем Россия: LPI = 2,76 и 75-е место, далее Армения: LPI = 2,61 и 92-е место, потом Беларусь: LPI = 2,57 и 103-е место в мире, далее Киргизия: LPI = 2,55 и 108-е место в мире. Видно, что в группе стран ЕАЭС Беларусь уступила лидирующие позиции трем странам-партнерам (рис 1).

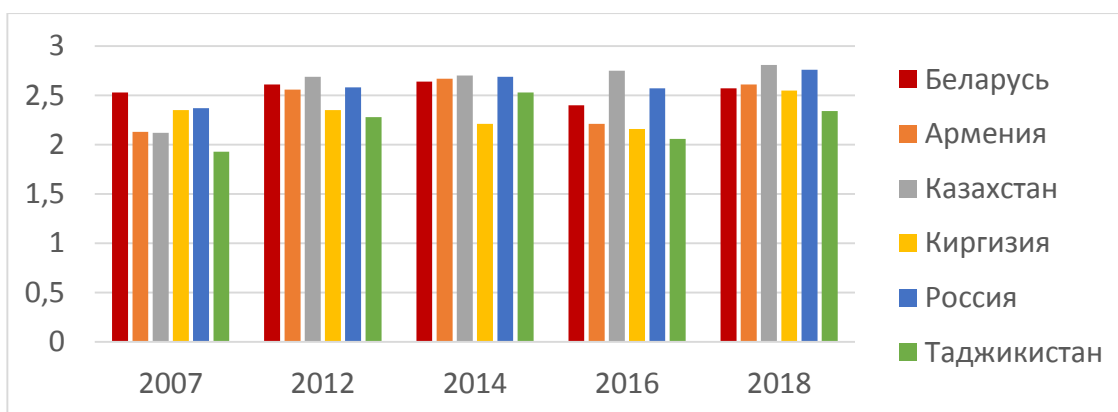


Рисунок 1 – LPI в странах ЕАЭС в 2007 – 2018 гг.

Рассмотрим, какие именно показатели повлияли на снижение индекса эффективности логистики Республики Беларусь (табл. 2).

Таблица 2 – Критериальные составляющие индекса LPI Республики Беларусь

Беларусь	2007 г.	2012 г.	2014 г.	2016 г.	2018 г.
Эффективность таможенного и пограничного оформления	2,67	2,24	2,50	2,06	2,35
Качество торговой и транспортной инфраструктуры	2,63	2,78	2,55	2,10	2,44
Простота организации международных перевозок	2,13	2,58	2,74	2,62	2,31
Качество и компетентность логистических услуг	2,13	2,65	2,46	2,32	2,64
Отслеживание прохождения грузов	2,71	2,58	2,51	2,16	2,54
Своевременность поставок грузов	3,00	2,87	3,05	3,04	3,18
Внутренние затраты на логистику	3,13	–	–	–	–

Примечание – Источник: составлено автором по [3].

Данные табл. 2 показывают, что рост индекса LPI Республики Беларусь к 2012 году повысился по сравнению с 2007 годом за счет улучшения качества торговой и транспортной инфраструктуры, которая увеличилась с 2,63 до 2,78, простоты организации международных перевозок, которая увеличилась с 2,13 до 2,58, и качества и компетентности логистических услуг, которые увеличились с 2,13 до 2,65. Отрицательное влияние оказала эффективность таможенного и пограничного оформления, понизившаяся с 2,67 до 2,24. Ухудшилось отслеживание прохождения грузов, которое в 2007 году составляло 2,71, а в 2012 году составило 2,58. А также своевременность поставок грузов снизилась с 3,00 до 2,87.

В 2014 году индекс LPI в Республике Беларусь снова увеличился, несмотря на снижение качества торговой и транспортной инфраструктуры до 2,55, качества и компетентности логистических услуг до 2,46 и ухудшение отслеживания прохождения грузов до 2,51. Добиться повышения индекса LPI Беларуси по сравнению с предыдущим годом получилось за счет улучшения эффективности таможенного и пограничного оформления до 2,50, простоты организаций международных перевозок до 2,74 и своевременности поставки грузов до 3,05.

В 2016 году индекс LPI Республики Беларусь значительно уменьшился. Этому способствовало ухудшение сразу всех показателей. Эффективность таможенного

управления снизилась до 2,06, качество торговой и транспортной инфраструктуры снизилось до 2,10, простота организации международных перевозок снизилась до 2,62, качество и компетентность логистических услуг снизилось до 2,32, отслеживание прохождения грузов снизилось до 2,16 и своевременность поставок грузов снизилась до 3,04 (рис. 2).

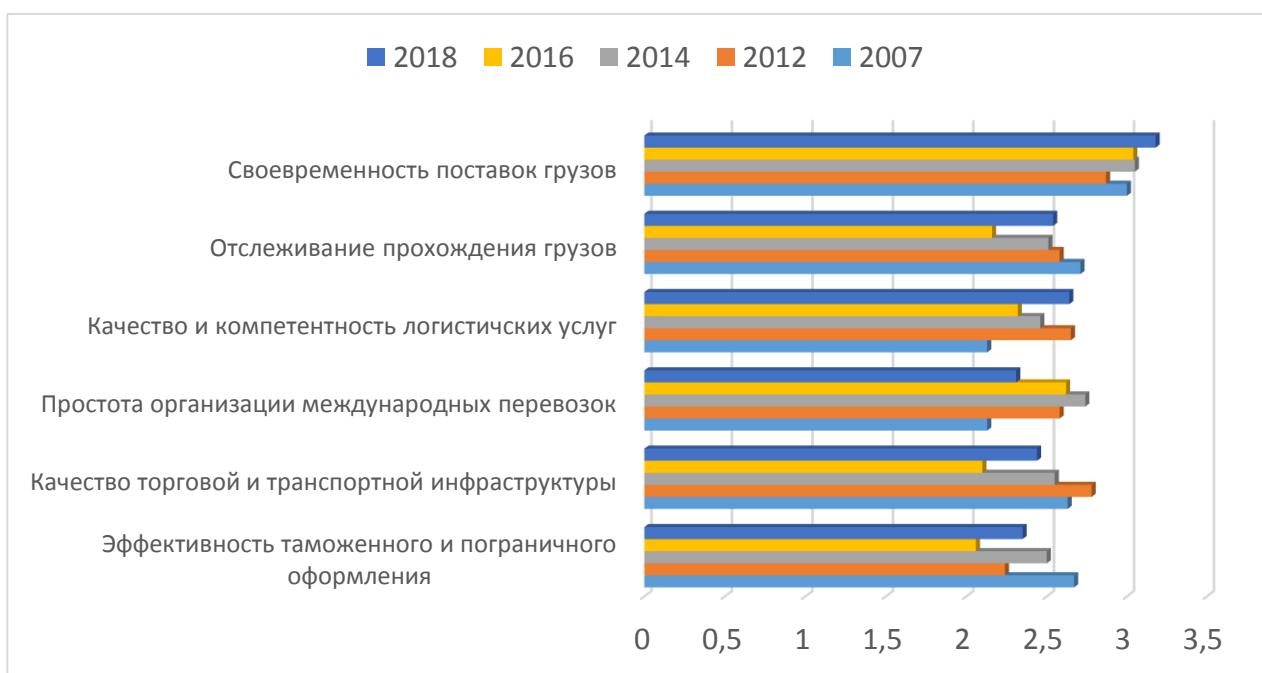


Рисунок 2 – Факторы, оказывающие влияние на динамику LPI Беларуси в 2007 – 2018 гг.

Примечание – Источник: составлено автором по табл. 2.

В 2018 году индекс LPI значительно вырос по сравнению с предыдущим годом. Положительное влияние оказало улучшение эффективности таможенного и пограничного оформления до 2,35, качества торговой и транспортной инфраструктуры до 2,44, качества и компетентности логистических услуг до 2,64, отслеживания прохождения грузов до 2,54, своевременности поставок грузов до 3,18. Единственным отрицательным фактором было ухудшение простоты организаций международных перевозок, которая снова снизилась до 2,31 (рис. 2).

Таким образом, для Республики Беларусь необходима разработка новых методик анализа критериев эффективности логистики для того, чтобы более разумно определять направления совершенствования логистики Республики Беларусь. Также для решения существующих проблем функционирования транспортно-логистических организаций Республики Беларусь необходимо провести комплекс мероприятий, которые в свою очередь затронут не только транспортно-логистическую сферу, но и иные сферы экономики. Особыми направлениями развития следует назвать поиск новых путей поставки услуг на экспорт, разработку проектов по созданию транспортно-логистических кластеров и разработку иных мероприятий, которые позволят повысить качество предоставляемых услуг и улучшат условия функционирования организаций в рамках существующей интеграции.

Список использованных источников

1. Трус, А. А. Роль транспортно-логистической деятельности в увеличении внешнеторгового потенциала Республики Беларусь / А. А. Трус // Национальная экономика Республики Беларусь: проблемы и перспективы развития : материалы IX Междунар. науч.-практ. конф. студентов, Минск, 13 – 14 апр. 2016 г. – Минск : БГЭУ, 2016.
2. Неруш, Ю. М. Проблемы эффективного функционирования транспорта в логистической системе : автореф. дис. ... д-ра экон. наук : 08.00.05 / Ю. М. Неруш ; Всеросс. заоч. фин.-экон. ин-т. – М., 2002. – 37 с.
3. Logistic Performance Index [Electronic resource] // The World Bank Group. – Mode of access: <https://lpi.worldbank.org/>. – Date of access: 13.01.2019.
4. Курочкин, Д. В. Исследование складской инфраструктуры действующих и строящихся логистических центров в Республике Беларусь / Д. В. Курочкин // Перспективы инновационного развития Республики Беларусь : V Междунар. науч.-практ. конф., г. Брест, 24 – 25 апр. 2014 г. : сб. науч. ст. / редкол.: П. С. Пойта [и др.]. – Брест, 2014. – С. 187, 188.
5. Логистика : учеб. пособие / В. И. Маргунова [и др.] ; под общ. ред. В. И. Маргуновой. – Минск : Выш. шк., 2011. – 508 с.
6. Логистическая деятельность. Термины и определения : СТБ 2047-2010. – Введ. 28.06.2010. – Минск : Бел. гос. ин-т стандартизации и сертификации, 2010. – 24 с.