

УДК 330.341.42

## **ТЕНДЕНЦИИ И ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Кулаков И. А., доцент каф. менеджмента;  
Кулакова Л. О., ст. преподаватель каф. управления,  
экономики и финансов

Брестский государственный технический университет  
г. Брест, Беларусь

Учитывая размеры Республики Беларусь (малая экономика), неаделённость страны углеводородными ресурсами, зависимость от внешних рынков и, прежде всего, российского, недостаточную степень технологичности и инновационности экономики, мы не имеем права не использовать каждый шанс для развития, пренебрегать альтернативными факторами роста, к одним из наиболее значимых сегодня, учитывая георасположение и традиционное амплуа транзитной территории, относят формирование и полноценное функционирование логистической системы.

Через территорию Беларуси пролегают важнейшие транспортные коридоры, а именно, критские коридоры II, IX, IXA и IXB. По состоянию на 01.06.2017 г. в Республике Беларусь действует 41 логистический центр, из которых 19 создано в рамках Программы развития до 2015 года, остальные – вне Программы, 11 из них государственные, инвесторами 30 выступили частные национальные и иностранные компании. В совокупности объём логистических и транспортно-экспедиционных услуг в 2016 г. составил 3,17 млрд. BYN, из них логистических – 246,5 млн. BYN. В числе логистических услуг переработка транзитных грузов 59,7 составила млн. BYN [2].

Однако более существенными являются качественные, а не количественные показатели логистических центров. Так, например, лишь 8 логистических центров являются сегодня мультимодальными, остальные оперируют автомобильным транспортом. Биржевые склады есть только у 3 логистических центров. Добровольную сертификацию согласно СТБ 2306-2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации» на 14.02.2017 г. прошли 4

оператора. С внешнеторговыми потоками работают только 9 субъектов хозяйствования. Логистические услуги уровня логистического оператора оказывают 7 логистических центров. В низкотемпературном режиме работают лишь 2 предприятия. Из всех только 3 логистических центра имеют современные контейнерные терминалы. 8 занимаются переработкой лишь собственных грузопотоков. Как минимум, 2 оператора были вынуждены прекратить свою деятельность в сфере логистики в 2016 г. 10 субъектов хозяйствования в основном выступают в роли арендодателей складских площадей.

Кроме того, общая площадь складских зданий класса «А» и «В» составляет около 700 тыс. м<sup>2</sup>. Специалистами прогнозируется рост площадей такого типа к 2018 году до 800 тыс. м<sup>2</sup> и более, а к 2020 г. – до 900 тыс. м<sup>2</sup>. В радиусе Варшавы размер общей площади складов класса «А» и «В» - это 2,6 млн. м<sup>2</sup>, в целом по Республике Польша – более 9 млн. м<sup>2</sup>, а у южной соседки Украины в Киевской области – 2 млн. м<sup>2</sup>. Есть к чему стремиться и над чем работать.

С другой стороны, несмотря на сравнительно скромные размеры имеющихся складских площадей в Республике Беларусь, на данном рынке наметились весьма негативные тенденции: не востребованность и недозагруженность площадей, падение спроса на многие логистические услуги, в том числе, ответственного хранения. Следствием этих причин явился целый ряд других проблем, таких, как снижение ставок аренды (5-7 евро за 1м<sup>2</sup> площади класса «А», 4-5 евро за 1м<sup>2</sup> площади класса «В» и 2-3 евро за 1м<sup>2</sup> площади класса «С»), падение стоимости услуг ответственного хранения (0,30 – 0,55 BYN/ 1европаллету /1 сутки). Если средний годовой доход с 1 м<sup>2</sup> складской площади возрос в 1,4 раза, то затраты на его содержание увеличились в среднем в 4,6 раз [3].

В результате белорусские логистические центры предлагают клиентам всё более скромные, весьма ограниченные пакеты услуг, далекие от международных образцов комплексности (предоставляется не более 15 видов услуг из 88, установленных СТБ 2306-2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации»). По этим же причинам инвестирование в строительство логистических центров становится всё менее привлекательным.

Объём транспортно-экспедиционных услуг в 2016 г. достиг 2,93 млрд. BYN (прирост к прошлому году 40,1%), в т. ч., автомобильным транспортом – 1,51 млрд. BYN, железнодорожным –

1,22 млрд. BYN, внутренним водным – 138,1 млн. BYN, воздушным – 51 млн. BYN. Однако в натуральном выражении наблюдается устойчивое снижение совокупных объемов грузов, перевозимых всеми видами транспорта, а также общего грузооборота.

Фактический объём грузоперевозок через трансъевропейский коридор II железнодорожным транспортом в среднем в год составляет около 130 млн. т. Пропускная же способность этого коридора на порядок выше. Аналогичная ситуация наблюдается и по другим коридорам.

Количество грузовых автомобилей выросло за период 2015-2016 от 637 до 946 тыс. ед., число железнодорожных вагонов сократилось с 926 до 818 тыс. ед., прочих транспортных средств (ричтраки, погрузчики и т.д.) резко упало с 308 до 45 тыс.ед., что говорит об отказе транспортно-экспедиционных предприятий от собственной вспомогательной, специализированной техники, их стремлению минимизировать затраты [1].

Основной удар по белорусским перевозчикам был нанесен последствиями введения двусторонних санкций по ограничению ввоза товаров в Россию и Евросоюз, когда объёмы взаимных поставок резко сократились. Транзитная Беларусь в полной мере ощутила экономический резонанс от подобных действий. В результате, по оценкам экспертов, недоиспользование совокупного белорусского парка машин составило около 60 %.

Кроме того, актуальнейшей из проблем, усугубляющей вышеназванную, является лимитирование со стороны Российской Федерации количества выдаваемых 3-х сторонних разрешений на ввоз грузов. И это, несмотря на договорённости о равных условиях хозяйствования, заключённые в рамках Союзного государства.

К вопросам, требующим решения внутри страны, относится приобретение грузовых транспортных средств за рубежом, что связано с дополнительными затратами для белорусских субъектов хозяйствования в виде импортных таможенных пошлин и что в конечном счёте отражается на себестоимости и качестве отечественных логистических услуг.

В итоге, не выдерживая ценовой конкуренции с иностранными конкурентами, транспортно-экспедиционные компании вынужденно регистрируются на территории Республики Польша, Литвы, Латвии, Российской Федерации. Государственный бюджет Республики Бела-

реть недополучает жизненно необходимые денежные средства. Формирование полноценно функционирующей логистической системы замедляется.

Итак, основные ключи к решению множества сложных задач в логистической сфере Республики Беларусь находятся в следующих плоскостях:

- сфера международного права. Достижение конструктивного уровня договоренности с партнерами по ЕАЭС, прежде всего, с РФ;
- совершенствование внутренней законодательно-нормативной базы для логистических операторов;
- предоставление льгот, преференций и т.д. для привлечения крупных и мелких инвесторов в систему логистической деятельности.

### **Список литературы**

1. Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.baif.by/> – Дата доступа: 20.09.2017.

2. Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016 – 2020 годы. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 18.07.2016 № 560 [Электронный ресурс] / Национальный правовой интернет-портал Республики Беларусь/ – Режим доступа: <http://www.pravo.by> – Дата доступа 19.09.2017.

3. Современная складская инфраструктура в Республике Беларусь (по итогам 2016 года). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.tehnoviza.by/assets/files/log-center-v-RB-2017.pdf> . – Дата доступа 20.09.2017.