

МАТЕМАТИЧЕСКИЕ И ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫЕ МЕТОДЫ ЭКОНОМИКИ

УДК 658.75

ОЦЕНКА ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ БЕЛАРУСИ МЕЖДУНАРОДНЫМИ ЭКСПЕРТАМИ

С.Ф. КУГАН

канд. экон. наук, доцент,
заместитель декан экономического факультета
Брестского государственного технического университета, г. Брест

Аннотация

В статье проведен анализ основных индикаторов оценки логистической системы Республики Беларусь, проводимых международными экспертами для расчета логистического индекса LPI. Даны рекомендации совершенствования логистического потенциала как важного элемента логистической системы Беларуси.

Ключевые слова: логистическая система, индекс LPI, логистический потенциал.

Abstract

In the article the analysis of the main indicators of assessment of the logistics system of the Republic of Belarus is conducted by international experts to calculate logistic LPI. Recommendations to improve the logistics capacity as an important element of the logistics system of Belarus.

Key words: logistics system, the LPI index, logistic potential.

ВВЕДЕНИЕ

Современный экономический кризис значительно углубил проблемы как предприятий и организаций, так и регионов республики. В этих сложных условиях, не смотря на все трудности, продолжает свое развитие отечественная логистическая система. Динамика ее развития определяется, прежде всего, гибким реагированием на приоритеты потребителей, сокращением временного интервала между приобретением товара и доставкой его посреднику или конечному пользователю. Оценка самой системы и ее потенциала становится необходимым действием при прогнозировании дальнейшего развития логистической системы и поиске резервов повышения ее эффективности в будущем.

Анализ научных работ таких авторов как Б.А. Райзенберг, О.А. Фрейдман, В.А. Луков, М.С. Чикинова, Г.Х. Пфоль, А.Н. Горяинов, И.П. Кузнецова, С.А. Уваров, В.А. Осовцев, Я.И. Шрамко, А.С. Стоцкая позволил сделать вывод о том, что анализ и повышение логистического потенциала, выступающего в качестве важнейшего элемента логистической системы, становится важной экономической задачей.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

Важность развития международного транзита грузов и рынка транспортно-логистических услуг в Беларуси во многом предопределяется наличием на ее территории важнейшего инфраструктурного элемента – сети автомобильных дорог общего пользования длиной 86,6 тыс. км, в том числе около 75,0 тыс. км (86,6 %) дорог с твердым покрытием. Плотность дорожной сети республики составляет 417 км на 1000 км² территории и является одной из самых высоких среди стран СНГ (для сравнения, в европейской части России этот показатель составляет порядка 200 км, а в европейских странах с развитой сетью автодорог – в среднем равен 906 км) [1].

Для предприятий, деятельность которых связана с организацией логистических процессов (от погрузки, транспортировки до складирования и реализации), существует ряд показателей, являющихся достаточно важными, в оценке их действий в сфере логистики. Показатели предприятия складываются в общую оценку государства, которое, в свою очередь, обладает индивидуальными особенностями в организации логистической системы, в состав которой входят не только таможенные процедуры, но и складские модули с их инфраструктурой, а также транспортные магистрали и пр.

Одной из общепринятых систем оценки развития логистических систем является индекс эффективности (Ljgistics Performance Index – LPI), который публикуется Всемирным банком раз в два года. Расчет итогового индекса складывается на основе средневзвешенной оценки шести базовых показателей: эффективность и прозрачность таможенных процедур, качество транспортной инфраструктуры и информационных технологий в логистике, доступность организации международных перевозок, качество региональной логистической среды и компетентность персонала, возможность отслеживания международных грузов, своевременность доставки груза в пункт назначения (рис. 1).

В основе данного исследования заложены такие научные методы, как анкетирование и экспертный опрос, которые позволяют оценить состояние логистической системы и компаний, занимающихся оказанием логистических услуг по каждой исследуемой стране с последующим

отнесением ее в соответствующую группу (с максимальным уровнем развития, высоким, средним и низким). Так как расчет индекса осуществляет по пятибалльной системе, то индекс LPI представлен следующими цифрами относительно группы: страна с максимальным уровнем развития логистической системы – 3,14-5,00; высокий – 2,53-3,14; средний – 2,29-2,53, и низкий – 1,00-2,29.

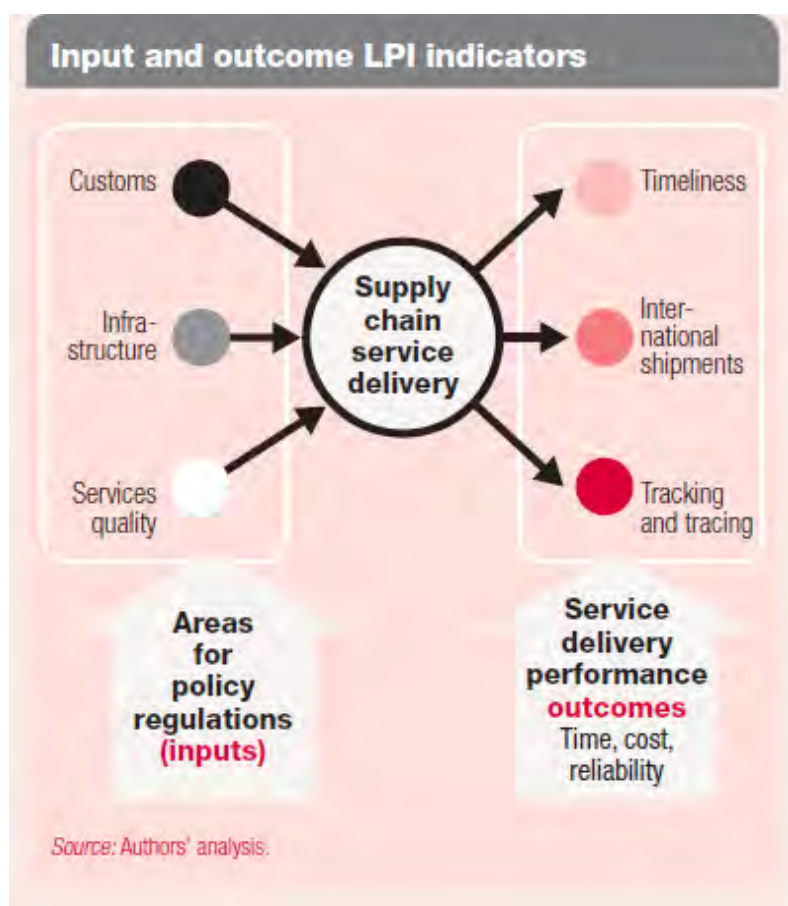


Рисунок 1 – Затраты и результаты LPI индекса. Источник: [2]

Всемирный банк в 2014 году оценил состояние логистической системы в 160 государствах. Беларусь по индексу эффективности логистической системы заняла 99 место с общим индексом 2,64. Для сравнения, страны Таможенного союза Россия и Казахстан в указанном рейтинге занимают, соответственно, 90 (2,69) и 88 (2,70) места. Лидером последнего исследования, проведенного Всемирным банком, по показателю указанного рейтинга является Германия, индекс LPI которой за 2014 год, составляет 4,12 [2].

Данные по странам участницам Таможенного союза представлены в таблице.

Международный LPI результат

Идентификаторы		Казахстан	Россия	Беларусь
LPI rank	Rank	88	90	99
	Lower bound	66	78	70
	Upper bound	121	103	127
LPI score	Scope	2,70	2,69	2,64
	Lower bound	2,47	2,60	2,42
	Upper bound	2,93	2,79	2,85
% of highest performer (% макс. использования)		54,4	54,3	52,5
Customs (эффективность таможенных процедур)	Rank	121	133	87
	Scope	2,33	2,20	2,50
Infrastructure (качество транспорта и информационных технологий)	Rank	106	77	86
	Scope	2,38	2,59	2,55
International Shipments (доступность международных поставок)	Rank	100	102	91
	Scope	2,68	2,64	2,74
Logistics quality and competence (компетентность логистики)	Rank	83	80	116
	Scope	2,72	2,74	2,46
Tracking and Tracing (способность отследить грузы)	Rank	81	79	113
	Scope	2,83	2,85	2,51
Timeliness (своевременность доставки)	Rank	69	84	93
	Scope	3,24	3,14	3,05

Источник: разработка автора на основе [2].

Индекс LPI рассчитывается как среднеарифметическое по приведенным в таблице 1 индикаторам.

Самым низким индикаторным показателем для Беларуси остается компетентность логистики (для сравнения в 2012 году: rank – 89, score – 2,65). Для повышения комплексного обслуживания процесса доставки товара от продавца к покупателю в рамках Программой развития логистической системы республики до 2015 года предполагалось сформировать достаточное количество транспортно-логистических и оптово-логистических (торговых) и многофункциональных логистических центров на всей территории страны. В целом в рамках выполнения Программы было определено 50 земельных участков для строительства и размещения логистических центров, предусмотрена реализация 36 инвестиционных проектов по строительству логистических центров (рисунок 2).

В настоящее время, общая площадь складов класса «А» и «В» (38 логистических центров) на территории республики составляет порядка 520 тыс. кв.м, из них: 4020 тыс. кв.м – склады временного хранения, 82 тыс. кв.м – таможенные склады, 36 тыс. кв.м - низкотемпературные склады и холодильники [3].

Беларусь входит в число стран с высоким уровнем логистических издержек, что существенно снижает эффективность производства и торговли, следовательно, отрицательно влияет на конкурентоспособность компаний и страны в целом. Мероприятия, реализуемые

как на уровне правительства, так и региона, должны способствовать снижению логистических издержек, повышению рейтинга Беларуси в индексе эффективности логистики (LPI), а также развитию транзитного потенциала.



Рисунок 2 – Предполагаемая схема размещения логистических центров.
Источник: [3].

Большинство логистических центров, построенных не в рамках программы, принадлежат компаниям-производителям, т.к. одной из главных проблем логистики в Беларуси остается высокий уровень ставок аренды складских помещений классов «А» и «В». Кроме того, транспортно-логистический сектор в основном представлен компаниями, которые оказывают узкий спектр логистических услуг (транспортно-экспедиционные, складские услуги). Важное место в развитии белорусского логистического бизнеса занимает аутсорсинг – передача логистических функций сторонним независимым организациям – 3PL- и 4PL-провайдерам. Его доля на рынке республики сегодня составляет не более 3% (для сравнения: в Европе – 65 %, в Китае – 48 %, в России — 23 %) [4]. В настоящее время лишь ряд логистических операторов белорусского рынка (в том числе «Белтаможсервис», «Двадцать четыре», «БЛТ-логистик» и др.) заявляют уровень оказания

услуг по технологии 3PL. Рынок 3PL-провайдеров, предоставляющих логистические услуги, выходящие за пределы простой транспортировки товаров (комплексных логистических услуг), развит слабо, а 4PL-провайдеры, представляющие интегрированную логистику всех компаний, вовлеченных в цепь поставок грузов заказчика, отсутствуют вовсе. Логистические операторы зачастую не обеспечивают комплексности логистических услуг [3].

Мировой опыт показывает, что логистические операторы 3PL возникают вслед за крупными производителями продуктов питания и товаров народного потребления, либо крупными торговыми сетями. В нашей стране количество подобных заказчиков начинает расти, однако экономика нашей страны характеризуется недостаточным использованием логистических активностей. Мировая практика показывает, что, не смотря на широкое распространение, 1PL- и 2PL-операторы уходят с мирового рынка логистических услуг, а им на смену приходят более высокоорганизованные структуры - 3PL и 4PL-операторы. Поэтому развитие белорусской логистики должно быть направлено на предоставление комплексных услуг в логистике. Тем более становление 3PL-операторов происходит за счет развития услуг 2PL-оператора.

Исходя из результатов исследования, можно сделать вывод, что достаточно большое влияние на рейтинг оказывает качество и скорость таможенных процедур, а также способности отследить грузы, перемещаемые по территории государства. Решение вопроса упрощения документооборота реализуется посредством применения электронного документооборота в соответствии с постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 9 июля 2013 г. № 599 «О некоторых вопросах создания товарно-транспортных и товарных накладных в виде электронных документов». Внедрение системы «электронного документооборота» значительно снизило время по оформлению необходимой документации, позволило создать единую информационную систему по сбору, обработке и хранению информации о грузопотоке, кодированию, поиску необходимой информации в едином формате записи этих данных, кодов и синтаксиса, что соответствует требованиям системы электронного обмена данными EDI, тем самым позволяя повысить качество работы пограничной инфраструктуры [4].

До сих пор большой проблемой остается организация инфраструктуры телекоммуникаций. Решение это вопроса возможно через модернизацию магистральных сетей передачи данных, с использованием оборудования большей пропускной мощности.

Для качественного отслеживания грузов необходимо продолжить внедрение системы GPS-навигации транспортных средств. Приближение к

европейскому пониманию этого вопроса произошло за последние три года, когда в стране заработала электронная система сбора платы за проезд BelToll. По сравнению с 2013 годом сейчас протяженность платных дорог в Беларуси увеличилась почти в три раза – до 1512 км. Около 600 км из них (или 40%) – в Минской области [5].

Движение транспортного средства обязательно должно сопровождаться пакетом информации не только о каждой перемещаемом грузе, но и о реквизитах и характеристиках товара. Современные высокотехнологические системы GPS мониторинга транспорта позволяют осуществлять обзоры деятельности и движения транспортных средств. С их помощью стало возможным планирование логистики, проведение мониторинга движения транспортных средств по всему маршруту в режиме реального времени с помощью цифровой карты, отслеживание расхода топлива, и получение обзора данных об объеме, времени, месте заправки или потребления топлива. А также, осуществление контроля скорости, обзора траекторий, рабочего времени и местоположения транспортных средств, составление сопроводительной документации, анализ использования транспортного средства. При использовании таких систем можно получать самую оперативную информацию и на основании этого принимать управленческие решения.

ВЫВОДЫ

Для Беларуси логистика, как экономическое направление, является достаточно новым, и она формирует не более 8,0 % ВВП. Для сравнения, в некоторых государствах Евросоюза данный показатель достигает 30 %.

Исследование показало, что в регионах республики не проводится регулярный мониторинг ряда показателей, необходимых для оценки логистического потенциала и разработки детальной стратегии развития логистической сферы, поддерживающих экономические программы территорий. Это затрудняет проведение анализа и не дает возможности наиболее точного определения величины инвестиций.

Развитие транспортной и информационной инфраструктуры регионов неоднородно из-за особенностей государственного и частного финансирования. Однако связи, установившиеся в процессе осуществления товарообмена, требуют их приведения к единому уровню, за счет чего время на доставку материальных ресурсов в регионах и за их пределами сократится.

Существующие проблемы в развитии складского комплекса связаны с тем, что все регионы имеют разные характеристики с точки зрения

их маркетингового позиционирования в системе международного и межрегионального обмена.

Таким образом, выбор направления стратегии наращивания логистического потенциала зависит от специфики развития хозяйства регионов, размещения производительных сил и удобства экономико-географического положения территорий по отношению к республиканским транспортным магистралям. Логистические процессы в организации перевозок грузов стимулируют развитие и инновационные процессы в транспортном комплексе страны, обеспечивая экономию финансовых средств и усиливая взаимосвязь различных видов транспорта, заменяющую простую конкуренцию между ними. Особенно актуально это стало в условиях развития интеграционных процессов в рамках единого экономического и таможенного пространства ЕврАзЭС.

ЛИТЕРАТУРА

1. 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 (32). С. 19-33.
 2. 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: 10.06.2016.
 3. Логистика Беларуси. Выполнили план? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.eneca.by/ru_logistika_belaruss0. – Дата доступа 13.06.2016.
 4. Жук, И. В. Транзитный потенциал Беларуси: планы и реальность / И.В.Жук, В.С.Миленький // Белорусский экономический журнал. – 2014. – № 2. – С. 97–115.
 5. Транспорт и логистика Республики Беларусь 2014: справочно-информационное издание / под общей редакцией Н.В.Горбеля. – Минск: Центр «БАМЭ-Экспедитор», 2014. – 86 с.
- Статья поступила в редакцию 25 августа 2016 года.*