

работу бизнеса на такой срок. Срок окупаемости зависит от стоимости проекта, его объема, применения тех или иных технологий. Как правило, если заказчиком выступает крупная компания с перспективами долгосрочной работы на рынке, она имеет возможность осуществлять значительные инвестиции в покупку современного оборудования, возможно, с длительным сроком окупаемости, однако отвечающего всем современным требованиям и обеспечивающего высокую производительность и эффективность. Срок окупаемости так же зависит от выбора способа автоматизации (полная, частичная или этапная) и эффективности логистических процессов, выстроенных до внедрения автоматизации [3].

#### Список использованных источников

1. Директор – бизнес-журнал для руководителей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://director.by/home/ekonomika/6751-v-belarusi-poyavyatsya-avtomatizirovannye-sklady>. – Дата доступа: 27.07.2019.
2. Tehpis – ваш технический писатель [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://tehpis.ru/info/articles/sketchproject/>. – Дата доступа: 27.07.2019.
3. Axelot – решения для логистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.axelot.ru/know/press/detail\\_34096/](https://www.axelot.ru/know/press/detail_34096/). – Дата доступа: 28.07.2019.

**Чечко В. В.**, студентка 4-го курса  
УО «Брестский государственный технический университет»,  
г. Брест, Республика Беларусь  
[lera.chechko98@mail.ru](mailto:lera.chechko98@mail.ru)

**Скок К. С.**, студентка 4-го курса  
УО «Брестский государственный технический университет»,  
г. Брест, Республика Беларусь  
[kseniaskok@mail.ru](mailto:kseniaskok@mail.ru)

### **АНАЛИЗ ИНДЕКСА ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ (LPI) СТРАН «НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ»**

Инициатива «Экономического пояса Шелкового пути» является главным направлением национальной стратегии Китая «Один пояс - один путь». В то же время все страны, которые являются потенциальными участниками этого проекта, хотят получать выгоду от транзита товаров и пассажиров, инвестиций в строительство объектов инфраструктуры, увеличения объемов внешней и взаимной торговли, повышения качества обслуживания и т. д.

Как показывает опыт всего мира, эффективность логистики и торговли играет важную роль в повышении экономического роста и конкурентоспособности страны. Поэтому политика любого государства направлена на развитие логистики как ключевого сектора экономики.

Уровень развития логистики влияет на развитие всех секторов экономики посредством производительности, конкурентоспособности и способности привлекать инвестиции, что отражается на уровне социально-экономического развития регионов страны.

Оценка работы логистики требует использования различных показателей, характеризующих эффективность и продуктивность логистики. Различные показатели измерения эффективности логистики предоставляют нужную информацию поставщикам логистических услуг. Однако эти показатели не позволяют оценить эффективность логистики в стране и роль государства в ее развитии.

Неэффективная логистика ведет к увеличению затрат, увеличению сроков доставки и неэффективному использованию финансовых ресурсов, что негативно влияет на внешнюю торговлю страны и компаний.

Результаты исследования с использованием эконометрических методов и индекса эффективности логистики, рассчитанного Всемирным банком, показали, что существует тесная связь между развитием сектора услуг и результаты логистики в стране. Чем более развит сектор услуг, тем выше уровень развития логистики. Тем не менее эффективность логистики зависит от местоположения и степень интеграции экономики страны. Качественные логистические услуги и инфраструктура оказывают сильное влияние на содействие перемещению товаров между странами.

Для оценки эффективности развития логистики в мировой практике рассмотрим индекс эффективности логистики LPI, разработанный Всемирным банком.

Индекс эффективности логистики отражает характеристику цепи поставок с учетом количественных и качественных показателей. LPI рассчитывается на основе данных международных, национальных и региональных логистических операторов.

Оценка эффективности логистики осуществляется по шкале от 1 (минимум) до 5 (максимум).

Индекс LPI состоит из 6 критериев:

1. Эффективность работы таможни и пограничного контроля.
2. Развитие торговой и транспортной инфраструктуры.
3. Международные перевозки.
4. Качество логистических услуг.
5. Отслеживание прохождения грузов.
6. Своевременность поставок.

В настоящее время страны Западной Европы и развитые азиатские регионы имеют сильное лидерство по уровню развития логистики, но логистические системы развитых стран, лидирующие в рейтинге LPI, не являются идеальной моделью для копирования, поскольку каждая из них, во-первых, не лишена недостатков, а во-вторых, ориентирована на специфику конкретного региона. Развитие зарубежной логистики и ее инвестирование осуществлялось в разных странах по индивидуальным сценариям с учетом особенностей национальной экономической политики, географических и демографических особенностей, урбанизации и уровня развития общей инфраструктуры конкретных регионов. Общей чертой логистических систем на развитых рынках Европы, Америки и Азии является ориентация на модернизацию посредством внедрения современных информационных технологий и расширения спектра IT-услуг.

Все вышеперечисленное должно положительно повлиять на факторы, влияющие на индекс эффективности логистики, который должен позволить основным маршрутам Шелкового пути поднять общую позицию в рейтинге Всемирного банка.

В таблице приведено среднее значение уровня развития логистики (индекс LPI) в группах стран, где проходят основные маршруты ЭШП. А именно – крупные страны регионального уровня (Китай, Россия, Турция и Иран); страны Центральной Азии (Казахстан, Узбекистан, Кыргызстан, Таджикистан и Туркменистан); страны Закавказья (Азербайджан, Грузия и Армения); и страны СНГ (Украина, Беларусь и Молдова и др.).

Таблица 1 – Оценка критериев LPI по группам стран за 2018 год

Страны	Индекс LPI	Эффективность работы таможни	Развитие торговой и транспортной инфраструктуры	Международные перевозки	Качество логистических услуг	Отслеживание прохождения грузов	Своевременность поставок
ЕС	3,53	3,35	3,48	3,42	3,51	3,57	3,88
Крупные региональные страны	3,07	2,73	3,10	3,01	3,08	3,08	3,46
Страны СНГ	2,63	2,35	2,33	2,64	2,55	2,63	3,22
Страны Закавказья	2,47	2,43	2,48	2,50	2,29	2,31	2,79
Страны Центральной Азии	2,46	2,27	2,33	2,40	2,36	2,48	2,88
Среднее значение в мире	2,86	2,67	2,72	2,83	2,82	2,90	3,24

Таблица 1 показывает, что с точки зрения развития логистики за 2018 год лидерами среди этих групп стран являются европейские страны (3,53 балла) и крупные региональные страны (3,07); худшие показатели развития логистики в странах Центральной Азии (2,46) и странах Закавказья (2,47). В странах ЕС и странах регионального уровня значение показателя LPI выше мирового, а остальные страны имеют значение показателя ниже среднего значения в мире.

На рисунке показаны рейтинги и значения индекса эффективности логистики (LPI) стран Шелкового пути и стран, потенциально связанных с ним.

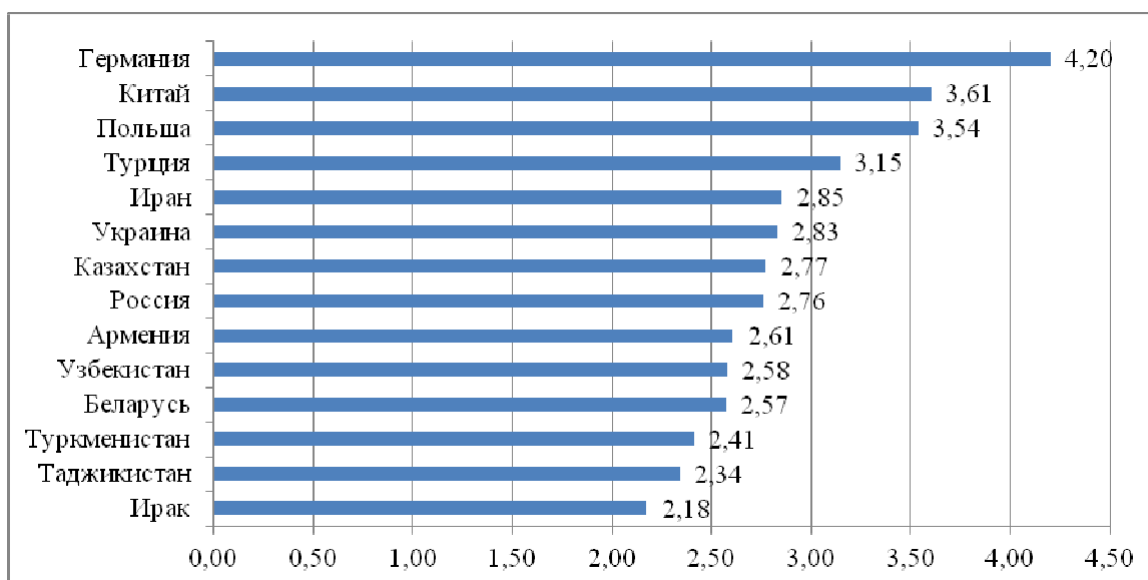


Рисунок 2 - Значения LPI стран Шелкового пути и стран потенциально связанных с ним

Лучшие показатели по сравнению со средним значением в мире в Германии, Китае, Польше и Турции. Следует отметить, что Казахстан являлся лидером среди стран СНГ по основному показателю индекса LPI в 2012, 2014 и 2016 годах, опережая все страны СНГ [1].

Среди стран СНГ потенциал роста LPI имеют транзитные страны – Казахстан, Россия и Беларусь – между Европой и Китаем в международной торговле. Для этого необходимо уменьшать транспортные тарифы, сборы и платежи, улучшать навыки специалистов, внедрять современные инновационные технологии в логистике, а также информационные технологии, отслеживать и сокращать сроки доставки.

Можно предложить ряд мер по повышению эффективности логистики в странах-членах ЕАЭС. Для этого необходимо развивать рынок 3PL-услуг; организовать уровень системного интегратора 4PL по странам ЕАЭС, повысить уровень квалификации персонала, улучшить таможенные и другие виды контроля на внешней границе, а также разработать меры по усилению интеграции в евразийскую логистическую систему.

#### Список использованных источников

1. THE WORLD BANK [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking?sort=desc&order=LPI%20S core# datatable](https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking?sort=desc&order=LPI%20S%20core#datatable) – Дата доступа: 25.07.2019.

**Левонюк И. В.**, студент 4-го курса  
 УО «Брестский государственный технический университет»,  
 г. Брест, Республика Беларусь  
[Vanya.levonyuk.99@mail.ru](mailto:Vanya.levonyuk.99@mail.ru)

## СОБСТВЕННЫЙ СКЛАД ИЛИ АУТСОРСИНГ В ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ЦЕПИ?

**Современная складская логистика** – это высокотехнологичный и весьма капиталоемкий бизнес. Очевидно, что у предпринимателя, для которого склад – просто место для хранения и перевалки грузов, и логистической компании, для которой это профильная деятельность, совершенно разные шансы эффективно организовать этот бизнес. При этом логистическая компания не только хранит грузы клиентов, но и оказывает услуги по их консолидации, комплектации партий, упаковке, бракеражу, наклейке этикеток, выписке счетов, ведению учета и многому другому. Тогда как с собственником продукции заключается контракт, где четко оговариваются права и обязанности сторон. Не говоря уже о том, что логистический оператор несет финансовую и юридическую ответственность за качество выполняемых работ [1].

Причем для многих из них важнее не сэкономить на логистике, а сфокусироваться на основных видах деятельности, повысить качество и уровень обслуживания, передав «голов-