

времени простоя на границе, поиску источников финансирования и механизмов реализации разработанных программ и мероприятий [9].

Список использованных источников

1. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.belstat.gov.by>. – Дата доступа: 16.03.2019.
2. Национальный интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Грузоперевозки: особенности использования различного транспорта – Минск, 2013 г. – Режим доступа: <http://beltamogproekt.by/wp/gruzoperevozki-osobennosti-ispolzovaniya-razlichnogo-transporta>. – Дата доступа: 18.03.2019.
3. Транспорт и логистика в Республике Беларусь // Центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов «БАМЭ-Экспедитор»: справочник. – Минск, 2012. – С. 29–31.
4. Национальный интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Проблемы в грузоперевозках – Минск, 2013 г. – Режим доступа: <http://gruzoperevozki-rb.by/forum/thread16.html> – Дата доступа: 18.03.2019.
5. Международные грузоперевозки: оценка эффективности работы АТС / В. Довнар // Наука и инновации. – 2010. – №1(83). – С. 57.
6. Эффективное использование АТС в международных грузоперевозках / В. Довнар // Наука и инновации. – 2010. – №2(84). – С. 34.
7. Ассоциация международных экспедиторов и логистов «БАМЭ-Экспедитор» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.baif.by>. – Дата доступа: 14.03.2019.
8. Международный рынок транспортно-логистических услуг и перспективы белорусской логистики / Л. Климович // Журнал международного права и международных отношений [Электронный ресурс] 2012. – № 1. – Режим доступа: <http://www.evolutio.info/content/view/1938/215/> – Дата доступа: 18.03.2018.
9. Пути совершенствования транспортной логистики в Республике Беларусь [Электронный ресурс] / Транспортная логистика – 2009. – Режим доступа: <http://bibliofond.ru/view.aspx?id=662197#1>. – Дата доступа: 06.04.2018.

ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА НА РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Худинская М. В.

Развитие торговли ежегодно увеличивает объемы перевозок грузов в международном сообщении, темпы прироста которых превышают темпы прироста мировой торговли за счет увеличения объемов внутрипроизводственных перевозок полуфабрикатов, запасных частей и комплектующих ТНК, доля которых составляет около 30% от всех перевозимых международных грузов.

Рост транспортных перевозок обусловлен разветвлением сетей грузопотоков, это, в свою очередь, вызвано глобализацией мировых рынков (экономики), что является преобразованием мирового пространства в единую зону, его открытие для беспрепятственного перемещения товаров, услуг, информации и капитала.

Вместе с ростом объемов перевозок грузов растут требования к качественным показателям международной логистики. Глобализация мировой экономики привела к значительному усилению конкуренции. В прошлом компании сравнивали себя с компаниями, действующими в одном городе, а теперь их конкурентами стали компании, располагающиеся не только в одной стране, но и по всему миру, даже на других континентах. Теперь компания, выходящая на международный рынок, должна по всем показателям соответствовать общемировому уровню. Это заметно повысило роль и, следовательно, требования к международной логистике, функциями которой являются не только перевозка грузов между предприятиями, находящимися в разных государствах, хранение товаров в пути, таможенные процедуры, но и организация слаженной работы провайдеров, участвующих в доставке [1, 67].

Исходя из этого, можно утверждать, что только крупные международные логистические компании, имеющие представительства во многих странах, обладающие широкой сетью посредников, обеспеченные прогрессивными технологическими средствами, а также различные объединения логистических компаний, способны эффективно функционировать в современных условиях.

По данным Европейской логистической ассоциации, комплексность услуг логистических компаний в странах Евросоюза составляет около 70 %, в то время как в Беларуси едва достигает 15 % [2, 55].

Это, в свою очередь, послужило толчком для роста числа крупных логистических компаний за счет концентрации собственности, в том числе, за счет слияний и поглощений.

Важно отметить, что в связи с последним, возрастает роль логистических посредников в современной международной логистике, принимающих на себя ответственность за выполнение большинства операций, связанных с организацией и управлением международной логистической цепью поставок компании [2, 45].

Несмотря на это, структура национального логистического рынка значительно отличается от структуры мирового рынка, что во многом определяется низким уровнем развития логистического сегмента. Доля логистических услуг в нашей стране составляет около 17 % объема рынка, в то время как в мире – 52 %. Доминирующим сегментом этого рынка остаются грузовые перевозки (их доля превышает 80 %). При этом следует подчеркнуть, что в республике логистические услуги не выделены как экономический вид деятельности, в связи с чем возникают сложности при расчете доходов от оказания таких услуг [2, 172].

По оценкам исследований, национальный бизнес уступает мировому в оказании услуг по комплексному обеспечению логистики, включая закупку, таможенное оформление, сбыт, финансирование, информационные услуги, организацию и обслуживание цепочек поставок, организацию контрактной работы по внешнеэкономической деятельности, управленческий и организационный консалтинг [3, 43].

Главной проблемой в повышении спроса на услуги в логистических центрах является их ценовая политика.

Из 74 логистических функций, определенных СТБ 2306, логистические центры предлагают 15–20, притом, что для этого имеются правовые и технические возможности, (например, кросс-докинг реализует несколько логистических центров). Владельцы логистических центров в условиях экономической неопределенности, высоких процентных ставок по кредитам, при больших инвестиционных рисках ориентированы на скорейший возврат финансовых вложений. Соответственно они используют высокомаржинальные виды деятельности, а не долгосрочные программные продукты. Среди других особенностей белорусской логистики можно выделить тот факт, что на этапе планирования создания некоторых логистических центров допущены ошибки в части их специализации, поскольку не учтено отсутствие подъездных железнодорожных путей, не предусмотрено функционирование таможенных структур и не использованы в полном объеме принципы сетевого взаимодействия – только 35 субъектов, оказывающих логистические услуги, применяют интеграционные пакеты обмена данными с внешними средами [3, 43].

Для определения путей достижения европейского уровня логистического сервиса необходимо выявить те факторы, по которым Беларусь отстает больше всего.

Одна из самых известных систем комплексных оценок эффективности логистической деятельности представлена в индексе эффективности логистики Всемирного банка (LPI).

Значение индекса эффективности логистики (Logistics Performance Index - LPI) от 1 до 5 баллов определяется на основе оценки шести показателей: эффективности таможенного и пограничного оформления; качества торговой и транспортной инфраструктуры; простоты организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам; качества и компетентности логистических услуг; возможность отслеживания прохождения грузов; своевременности поставок. И чем выше показатель индекса страны, тем более развитой является ее логистическая система [4, 16].

При анализе данных видим, что из пяти показателей самое низкое значение у Беларуси «Таможня», оно составило всего 2,30, а также «Инфраструктура» - 2,39. Самое высокое значение у показателя «Своевременность поставок» - 2,92.

Таким образом, Республика Беларусь занимает 103 место из 160 стран и уступает в рейтинге «Эффективность логистики» за 2017 г. своим партнерам по Евразийскому экономическому союзу - Казахстану (71 место) и России (75 место), Армении (92), Узбекистану (99) и опережает Кыргызстан (108 место), Молдову (116).

В 2014 г. страна занимала 99-е место из 160 стран мира, в 2012 г. – 91-е среди 155 стран, в 2007 г. Беларусь была на 74-м месте среди 150 стран, а в 2016 – 120-е место из 160 стран. Судя по показателям эффективности логистики, в Беларуси сохраняется относительно низкое значение индекса LPI, что свидетельствует о необходимости значительного повышения темпов развития транспортно-логистических услуг в стране, а также увеличения ее транзитной привлекательности для международных перевозчиков [5].

Деятельность логистических центров в Республике Беларусь регламентируется «Республиканской Программой развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016-2020 гг.», а также государственными стандартами.

Целью программы развития логистической системы и транзитного потенциала является: совершенствование условий логистической деятельности, повышение использования инфраструктуры, необходимой для оказания логистических услуг и транзитного потенциала Республики Беларусь.

Так же для повышения привлекательности компании взяли курс на интегрированный подход к оптимизации деятельности всех участников цепи поставок в соответствии с общей конечной целью — качественное удовлетворение потребителя, в отличие от оптимизации локальных функций каждого участника цепочки [1, 54].

Транспортный сектор, удельный вес которого в ВВП составил 5,8 % в 2017 г., играет важную роль в экономике Беларуси. На него приходится примерно 6,3 % (280 тыс. чел.) от числа занятых в Беларуси.

Проанализируем долю транспортных услуг в ВВП Беларуси (рис. 1).

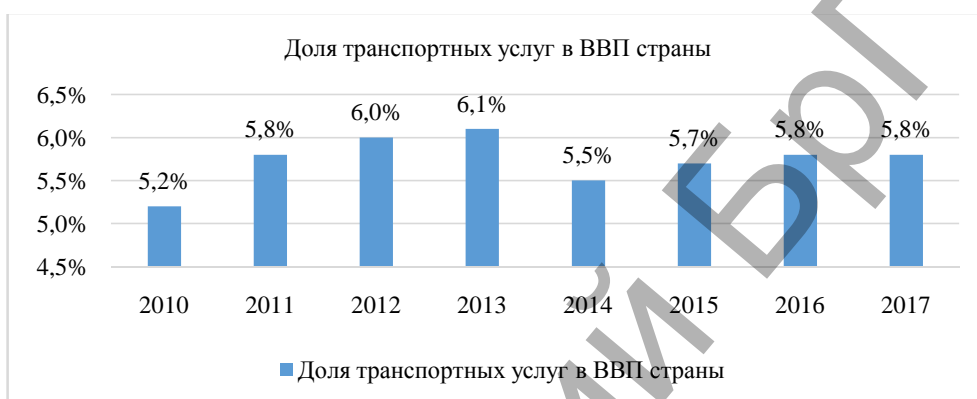


Рисунок 1 – Доля транспортных услуг в ВВП (в %)

Источник: [6, 33]

В структуре экспорта и импорта услуг в Республике Беларусь по статистике за 2012–2016 гг., транспортные услуги имеют самую большую долю. В 2017 г. транспортные услуги были оказаны на сумму 3 456,4 млн долл. (в текущих ценах) (рис. 2), что в экспорте услуг составило 42,9 %.

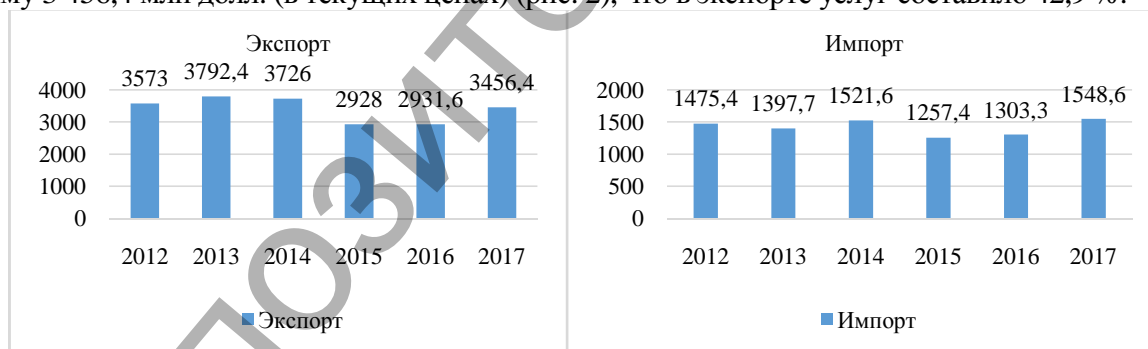


Рисунок 2 – Экспорт и импорт транспортных услуг (по методологии платежного баланса, млн долл.)

Источник: [7, 35]

Импорт транспортных услуг в 2017 г. составил 1 548,6 млн долл. или 20,5 % от импорта в 2017 г. услуг. Что касается инвестиций, направляемых в транспортную отрасль, в последние годы они составляют 9,5 % — 12,6 % всех инвестиций в основной капитал: резких скачков — увеличения или уменьшения доли инвестиций в транспорт не наблюдается. Среди полученных страной иностранных инвестиций их доля, направленная в транспортную отрасль, составляет 31,4 % в общем объеме в 2015 году (или 3 557,9 млн долл.), 37,5 % в 2014 году (5 661,3 млн долл.), 25 % в 2013 году (4 834,8 млн долл.), 29,9 % в 2012 году (4 280,3 млн долл.).

Таким образом, транспортный сектор способствует развитию внешней торговли, обеспечивает значительные поступления в страну валюты за счет экспорта транспортных услуг и вносит вклад в

платежный баланс страны. В сопоставлении со странами СНГ показатель транспортоемкости белорусской экономики находится в середине шкалы и превышает показатели стран ЕС – 0,3 тонно-км. Например, в Беларуси для производства 1 доллара ВВП требуется примерно 3 тонно-км грузоперевозок, тогда как в России и Украине этот показатель – 5,5 тонно-км. В Молдове, странах Кавказского региона и Центральной Азии, как правило, требуется от 1 до 2,5 тонно-км. Сравнительно высокая транспортноемкость в Беларуси является отражением структуры национальной экономики – удельный вес промышленности и сельского хозяйства в ВВП составляет 33,8 % [1, 66].

В результате, если у стран с аналогичным как у Беларуси географическим положением вклад логистики в ВВП 20–25 %, то у Беларуси только 6 %, зато доля транспортных издержек в конечной стоимости у нас 20–25 % против 11 % в среднем в мире. Всемирный Банк высокий уровень логистических издержек в государствах-членах ЕАЭС, в том числе Беларуси, обуславливает следующими факторами:

- неэффективное использование грузового автотранспорта внутри страны (его производительность в 4 раза ниже по сравнению с развитыми зарубежными странами);

- значительная доля внутреннего парка автомобилей характеризуется низким техническим уровнем, высокой степенью изношенности в эксплуатации, несоответствием структуре перевозимых грузов и другим эксплуатационным требованиям;

- недостаточное развитие логистических систем (из 770 существующих видов логистических услуг белорусские логисты оказывают примерно 90, в наших логистических центрах порядка 20 функций, в западноевропейских — 50–70), слабая координация при осуществлении смешанных перевозок с участием других видов транспорта;

- отсутствие эффективных перевозочных технологий в грузообработывающих узлах и на междугородных маршрутах обусловили значительное сокращение использования большегрузных автотранспортных средств и неадекватное увеличение на внутренних перевозках малотоннажного автопарка, при ликвидации системы загрузки порожних автомобилей грузом в попутном или обратном направлении [2, 46].

Международная практика показывает, что неадекватное развитие транспорта на национальном уровне приводит к завышенным затратам в производстве, сдерживанию развития других отраслей.

Подводя итоги, следует отметить, что для повышения спроса на логистические услуги необходимо проанализировать современные тенденции развития логистической среды, упростить таможенную систему, улучшить логистический сервис и качество предоставляемых логистических услуг для привлечения иностранных перевозчиков и интеграции в международную цепь поставок. Так же необходимо пересмотреть перечень предоставляемых услуг в логистических центрах и произвести изменения в ценовой политике, что позволит увеличить загрузку логистических центров и повысит привлекательность рынка для иностранных инвесторов.

Список источников и литературы

1. Ковалев, М.М. Транспортная логистика Беларуси: состояние, перспективы: моногр. /М.М. Ковалев, А.А. Королева, А.А. Дутина – Минск: Изд.центр БГУ, 2017. – 327 с.

2. Антюшеня, Д. М. Транспортно-логистическая система Республики Беларусь: становление и развитие / Д. М. Антюшеня. – Минск: БНТУ, 2016. – 222 с.

3. Козлов, В. От «уступчивости» к комплексному развитию / В. Козлов, Е. Иванов // Компас экспедитора и перевозчика. – 2015. – № 2. – С. 42–44.

4. Вашило, А. А. «Экономический бюллетень» НИЭИ Министерства экономики Республики Беларусь, 2017. № 4. С.14-22.

5. Всемирный банк [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rpi.worldbank.org/>. – Дата доступа: 09.09.2019 г.

6. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]/ статистический ежегодник. – Режим доступа: <http://www.belstat.gov.by/upload/iblock/0be/0becfeb4ff8551d54808f25ebc33ca51> – Дата доступа: 06.09.2019– Минск, 2018. – С. 489.

7. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс] // Транспорт и связь в Республике Беларусь: статистический сборник. – Режим доступа: http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport/ofitsialnye-publikatsii_11/index_9288/. – Дата доступа: 09.09.2019 г. – Минск, 2018. – С. 114.