

технологические и организационные изменения в мировой торговле.

Международная таможенная организация (World Customs Organization), членами которой являются 179 стран, обеспечивающих 98% мировой торговли, разработала меры по улучшению таможенных процедур с учетом универсализации и безопасности субъектов таможенной деятельности:

- единый документ, обеспечивающий управление, юридические, технические и административные процедуры обработки международного груза;
- единая модель обработки данных во всех национальных таможнях;
- единая система управления рисками;
- единая структура стандартов безопасности;
- методология исследования временных интервалов прохождения процедур.

Кроме положительных факторов, необходимо отметить и имеющиеся отрицательные моменты для развития транзитивных возможностей логистического потенциала территорий:

- 1) высокие налоговые ставки;
- 2) ограниченный доступ к финансам;
- 3) коррупция;
- 4) несправедливые методы конкурентов;
- 5) низкий уровень образования трудоспособного населения.

Рассмотренные факторы подтверждают важность развития транзитивных возможностей логистической системы с прямыми отношениями между субъектами на региональном, национальном и международном уровнях.

Это подводит нас к выводу о том, что определенный уровень транзитивных возможностей, достигаемый в конкретный момент времени, влияет на макро-, мезо-, и микросреду функционирования бизнеса.

### **Литература**

1. Терминологический словарь библиотекаря по социально-экономической тематике. – СПб.: Рос. нац. биб-ка, 2011. – 136 с.
2. Проценко, И.О. Формирование и реализация потенциала стратегической логистики: дис. д-ра экон. наук: 08.00.05 / И.О. Проценко. СПб., 2006. – 274 с.
3. Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 гг. [Электронный ресурс]: Постановление Совета Министров Республики Беларусь, 18 июля 2016 г., №560 // Национальный Интернет-портал Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://www.pravo.by/novosti/novosti-pravo-by/2016/july/10723/> – Дата доступа: 29.01.2019.
4. Внешняя торговля Республики Беларусь / Национальный статистический комитет Республики Беларусь; редколлегия: И. В. Медведева (пред.) [и др.]. – Минск: Национальный статистический комитет Республики Беларусь, 2018. – 389 с.

УДК 658.78

**Пискур Ю. В.**, студентка

УО «Брестский государственный технический университет»

г. Брест, Республика Беларусь

## **ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЛОГИСТИЧЕСКОГО СЕРВИСА И ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Логистический сервис представляет собой комплекс логистических услуг, который способствует максимальному удовлетворению спроса потребителей.

Логистическая инфраструктура – это то, с помощью чего осуществляется

логистический сервис.

Логистическая инфраструктура подразделяется на транспортную, складскую и информационную. Эти виды инфраструктуры могут быть как собственные, так и привлеченные. Складская, транспортная, информационная инфраструктуры связаны и обязательно должны быть высокого уровня для максимально быстрого и точного выполнения заказа. Таким образом, при четком взаимодействии всех видов инфраструктуры логистический сервис способен ускорить процессы организации и предоставления логистических услуг.

Логистический центр объединяет все инфраструктуры и представляет логистический сервис.

В Республике Беларусь насчитывается 48 логистических центров. Из них 12 государственных, остальные принадлежат частным предприятиям. В Минской области находится свыше 30 логистических центров, так как через нее проходят основные транспортные развязки. Ниже представлена схема размещения логистических центров Республики Беларусь.



Рисунок 1 – Схема размещения логистических центров Республики Беларусь

По оценкам экспертов, по состоянию на 30 сентября 2018 г. общая площадь крытых складских помещений класса «А» составляет более 812 тыс. м<sup>2</sup>, из них склады общего пользования составляют 653 тыс. м<sup>2</sup>, склады временного хранения и таможенные склады – 107 тыс. м<sup>2</sup>, низкотемпературные склады и склады-холодильники – 52 тыс. м<sup>2</sup>. Площадь современных контейнерных терминалов составляет более 150 тыс. м<sup>2</sup>. Для сравнения, площади складов класса «А» и «В» в районе Варшавы составляют около 2,6 млн м<sup>2</sup>. Совокупная же площадь логистических центров, представленных в Польше, превышает 9 млн м<sup>2</sup>. А общий объем современных складских помещений в Киевском регионе составляет более 2 млн м<sup>2</sup>.

К концу 2018 г. площадь складов класса «А» увеличится на 90 тыс. м<sup>2</sup> и составит более 900 тыс. м<sup>2</sup>. Прогнозируется, что в 2019 г. площадь складских помещений класса «А» достигнет 1 млн м<sup>2</sup>, в 2020 г. – 1 млн 100 тыс. м<sup>2</sup>.

Замедление развития логистических центров и логистики в целом связано со следующими внешними факторами:

- отсутствие инвестиций в развитие инфраструктуры;
- несформированность рынка 3PL-услуг (комплексный логистический аутсорсинг) – провайдер данного уровня имеет свой автопарк; решает задачи как полного, так и комплексного обслуживания; владеет терминальными комплексами портах и ж/д станциях;

- отсутствие интегрированного логистического комплекса 4PL – аутсорсинг. Грузовладельцы не стремятся обращаться в логистические компании с целью полной организации грузоперевозки. Аутсорсинг логистических услуг практически не применяется в республике. В Китае его доля на рынке транспортно-логистических услуг составляет 48%, в Европе – 65%, в России – 23%, а в Беларуси – не более 3%;

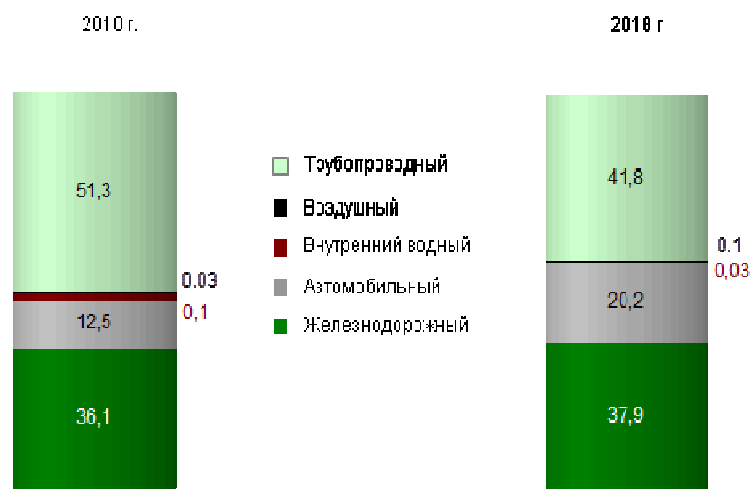
- нехватка квалифицированных кадров;
- высокие издержки, в том числе и налоговые;
- ограничения пропускной способности;
- недостаточный уровень корпоративных объединений в однородной среде товародвижения;

- высокая арендная ставка.

На сегодняшний день уровень логистического сервиса Беларуси достигает 2PL, то есть частичного аутсорсинга. При таком сервисе компания берет на себя часть логистических функций (планирование, складирование, формирование логистической цепочки), однако она прибегает к привлечению сторонней транспортной организации (подрядчика), так как сама не обладает собственным транспортом. Обычно в этом случае привлеченная фирма имеет ограниченный функционал и регион перевозок и использует свой транспортный парк (материальные активы).

Это также является подтверждением того, почему логистические центры работают как обычные складские помещения. По мнению эксперта, логистический сервис стал менее рентабельным, поэтому и слабо развивается. В 2016 году его доходность составляла 15,5%, а в 2017 г. упала более чем в два раза.

В Литве, Латвии, Польше, России уровень логистического сервиса достигает 3PL, что уменьшает конкурентоспособность Республики Беларусь на рынке логистических услуг. Уровень 3PL является наиболее распространенным и не фокусируется на логистике как основной области бизнеса, является компанией среднего размера (логистические затраты настолько велики, что наем третьей стороны для реализации конкретного процесса становится прибыльным). Стоит отметить, что развитость транспортной инфраструктуры присуща Беларуси, но в узловой инфраструктуре уступает Литве и Латвии.



**Рисунок 2 – Структура грузооборота Республики Беларусь по видам транспорта**

Необходимо обратить внимание на то, что в республике очень низкий грузооборот воздушным транспортом. Во все мире он все больше набирает популярность. В связи с этим Беларусь выглядит менее привлекательной, хотя и транзитная страна.

Одной из важнейших проблем является и совершенствование системы электронного документооборота.

Именно по этим причинам логистические центры не могут функционировать так, как должны, и Беларусь все больше теряет способность конкурировать на рынке логистических услуг.

Для выявления уровня качественных показателей логистики Республики Беларусь необходимо использовать индекс интенсивности логистики (LPI). По данным на 2018 год, Беларусь находится на 103 месте в общем рейтинге стран. Страны-соседи с более высоким уровнем логистического сервиса в общем рейтинге стран расположились следующим образом: Польша – 28 место, Литва – 54 местно, Латвия – 70 место, Россия – 75 место. Индекс интенсивности логистики Республики Беларусь отстает от стран-соседей, и это говорит о том, что по многим показателям логистические услуги уступают.

На радаре предавлены основные показатели индекса интенсивности логистики Беларуси, Европы и Центральной Азии на 2018 год.

Исходя из карты основных показателей, своевременность имеет более высокую оценку, в то время как остальные показатели находятся примерно на одинаковом уровне. Из этого следует, что проблем в пути доставки груза по территории Республики Беларусь не возникает или они разрешаются в кратчайшие сроки. Самые низкие показатели в таможенном оформлении и международных поставках. Низкий показатель в международных поставках отражает сложность организации перевозок по конкурентоспособным ценам. Сложность и длительность таможенного оформления приостанавливает время выполнения всех поставок через Беларусь.

## Беларусь 2018

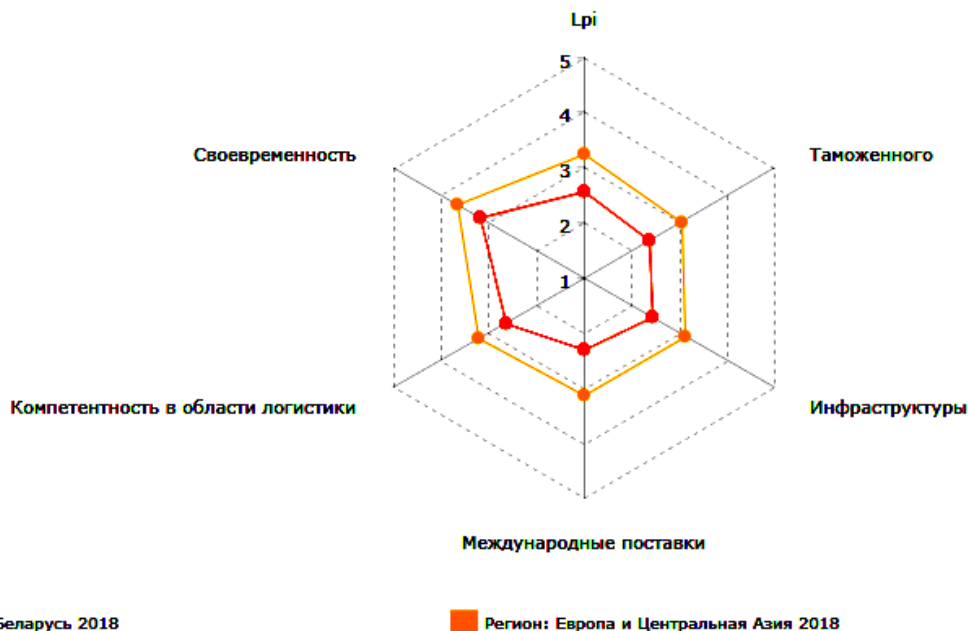


Рисунок 3 – Карта основных показателей

По всем показателям Беларусь уступает Европе и Центральной Азии, поэтому для развития логистической системы Республики Беларусь необходимо интегрироваться в общемировые товарные потоки, развивать и совершенствовать уровень и качество предоставляемых услуг, повышать качество и контроль за обслуживанием автомобильных дорог.

На данный момент реализуется достаточно много программ по развитию логистической системы, и результат их реализованности показывает общий рейтинг стран, в котором Беларусь поднялась на 17 позиций.

### Литература

1. Курочкин, Д.В. Логистика : практикум / Д. В. Курочкин. – 2-е изд. – Минск : ФУАинформ, 2014. – С. 8.
2. Курочкин, Д.В. Транспортная логистика. Оптимизация затрат: справочник экономиста / Д.В. Курочкин. – Минск: ООО «Промкомплекс», 2017. – 112 с.
3. Транспорт и связь в Республике Беларусь: статист. сб. – Минск. Нац. статист. комитет Республики Беларусь, 2012. – 152 с.
4. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>.
5. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.belstat.gov.by>.
6. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://logistics.ru/warehousing/news/rezultaty-issledovaniya-sovremennoy-skladskoy-infrastruktury-v-respublike-belarus>.

УДК 656.078

**Рамская Л. К.**, магистрант  
УО «Брестский государственный технический университет»,  
г. Брест, Республика Беларусь