

## **ОПТИМИЗАЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Транспорт и логистика образуют кровеносную систему современной экономики. Особенно важна эта отрасль для Республики Беларусь, имеющей открытую экономику и выгодное географическое положение на перекрестке важнейших транспортных коридоров. Однако для этого необходимы развитие транспортно-логистической системы внутри страны, а также ее включение в международную транспортно-логистическую систему.

С этой целью необходимо создание условий для улучшения социально-экономического положения страны и освоения новых рынков, повышения конкурентоспособности отечественных товаров за счет снижения транспортных издержек при перевозках автомобильным транспортом и поэтапного развития автомобильных дорог в соответствии с темпами автомобилизации страны [1].

Транспортная инфраструктура Беларуси представлена широкой сетью автомобильных, железных, воздушных дорог. В последние годы важное значение придается созданию сети транспортно-логистических центров [1].

Сегодня Республика Беларусь придает первостепенное значение динамическому развитию логистической системы. Объяснением этого является необходимость сокращения временного интервала между приобретением сырья и поставкой товаров конечному потребителю, что в свою очередь ведёт к минимизации совокупных издержек за счёт оптимизации потоковых процессов [2].

Логистическая система - это совокупность взаимодействия заинтересованных сторон в виде звеньев логистической системы, с определенными потенциальными возможностями и сферой компетентности. Транспортная логистика – это система организации доставки по перемещению каких-либо материальных предметов, веществ и пр. из одной точки в другую по оптимальному маршруту с минимальными затратами и в оптимальные сроки.

В 2007 г. Всемирным банком впервые была разработана методика оценки уровня развития логистики в различных странах. За основу при определении логистического рейтинга эксперты взяли шесть критериев оценки развития логистики в конкретной стране, на основе которых был рассчитан индекс эффективности логистики – LPI (Logistics Performance Index) [3]:

- эффективность таможенного и пограничного оформления;
- качество торговой и транспортной инфраструктуры;
- простота организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам;
- качество и компетентность логистических услуг;
- отслеживание прохождения грузов;
- своевременность поставок грузов.

Индекс эффективности логистики для каждой страны рассчитывается на основе опросов международных, национальных и региональных логистических операторов, транспортно-экспедиторских компаний, предоставляющих услуги по организации перевозок грузов различных видов транспорта.

Мы предлагаем свою качественную методику, учитывающую технологический (производственный) потенциал той или иной территории, позволяющую эффективно оценить текущее состояние логистической отрасли страны.

Выявлено, что перспективы развития транспортной составляющей белорусского рынка логистических услуг в определяющей степени зависят от следующих факторов:

- Густота транспортных коммуникаций, проходящих по территории.
- Наличие крупных транспортных узлов.
- Наличие транспортных предприятий, станций, портов и т.д.
- Структура грузопотоков.
- Интенсивность грузопотоков.
- Соответствие республиканских и региональных органов власти в области транспорта и логистики мировым тенденциям.
- Уровень логистического сервиса.
- Уровень развития существующей нормативно-правовой базы в области транспорта и логистики.
- Наличие крупных республиканских автомагистралей и железнодорожных линий и др.

На основе анализа указанных факторов были систематизированы показатели логистического потенциала по блокам – дорожное хозяйство, грузооборот, институциональные факторы, инфраструктура.

Были выявлены основные показатели: протяженность дорог с твёрдым покрытием, наличие грузовых транспортных средств у предприятий, протяжённость ж/д путей, грузооборот ж/д транспорта, грузооборот автотранспорта, гостиницы, станции технического обслуживания, автозаправки, объекты общественного питания и др.

Выбор показателей для расчета логистического потенциала нами был произведен с помощью корреляционного анализа. В результате были отобраны показатели, имеющие наибольшую связь с результирующим – валовая добавленная стоимость.

Логистический потенциал – это способность реализовывать логистические функции и операции с максимально возможным конечным результатом и минимальными необходимыми затратами.

Расчёт логистического потенциала предлагаем производить по формуле:

$ЛП = \sqrt[n]{\prod J}$ , где n-количество темпов роста, J-темп роста по каждому показателю, раскрывающей такие составляющие как дорожное хозяйство, грузооборот, инфраструктура, институциональные факторы.

Далее был рассчитан логистический потенциал по годам. На Снижение потенциала повлияло ухудшение показателей грузооборота, институциональные факторы. Несмотря на некоторое затем улучшение в настоящее время этот уровень развития не удовлетворяет потребности экономики.

Далее проводили факторный анализ. Влияние факторов в факторном анализе рассчитали по последним 2 годам, используя метод цепных подстановок, которые показали отрицательное влияние двух блоков: грузооборот и институциональные условия.

Решения по совершенствованию логистической системы требуют комплексного обоснования и расчетов не только экономических показателей, характеризующих ЛП, но и анализ логистических рисков.

Далее мы составляли SWOT-анализ угроз: где представлены угрозы логистической системы в разрезе вероятности реализации и их последствия.

Более тёмным цветом выделены угрозы, которые имеют наиболее тяжёлые последствия, такие как конфискация товара, сложность, длительность таможенных процедур, низкая пропускная способность автомобильных дорог, устаревшая нормативно-правовая база, сложность выполнения формальностей при экспорте/импорте груза, несоответствие уровня логистического сервиса мировым стандартам и др.

Рекомендации по развитию логистического потенциала региона:

**1. Дорожное хозяйство:**

– реконструкция автомобильных дорог.

**2. Грузооборот:**

– сокращение времени, стоимости и сложности выполнения формальностей при экспорте/импорте груза;  
– доступность и экономичность при организации международных перевозок.

**3. Инфраструктура:**

– расширение пропускной способности оборудования электросвязи для обеспечения пропуска европейского, российского и азиатского трафиков сети передачи данных;

– востребованность транспортного логистического сервиса, соответствующего мировым стандартам;

– развитие сети придорожного сервиса.

**4. Институциональные условия:**

– простота и эффективность проведения таможенных процедур;  
– внедрение «электронной таможни»: электронное декларирование, электронный документооборот;

– создание определённых структур, позволяющих обеспечить комплексное обслуживание процесса доставки товаров от производителя или покупателя до конечного получателя;

– совершенность нормативно-правовых актов;

– развитие законодательства в области обеспечения транзита.

Под каждый риск разработаны рекомендации для облегчения принятия решения, представленные в виде матрицы.

**Список цитированных источников**

1. О транспортно-экспедиционной деятельности: Закон Респ. Беларусь, 13.06.2006 г. № 124 – З: в ред. Закона Респ. Беларусь от 23.06.2006 г. // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2013.

2. О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: Закон Респ. Беларусь, 29.08.2008 г. № 1249 – З: в ред. Закона Респ. Беларусь от 29.08.2008 г. // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2013.

3. Фразелли, Эдвард Мировые стандарты складской логистики / Эдвард Фразелли. М.: Альпина. – 2012. – 330 с.

УДК 338

**Макаревич Е.В.**

**Научный руководитель: доцент Зазерская В.В.**

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ**

Транспорт является важнейшим фактором эффективного развития экономики. Становление рыночных отношений усиливает эту роль транспорта, так как при его непосредственном участии формируются региональные товарные рынки.

Беларусь является наиболее оптимальным связующим звеном между странами СНГ и Евросоюза. Значение этого преимущества будет усиливаться