

отсутствие единых разрешений в отношении третьих стран в области осуществления грузоперевозок.

Заключение. На сегодняшний день развитие внешнеэкономических связей имеет определяющее значение для любой страны мира. Процессы интернационализации и глобализации всё сильнее подталкивают страны к тесной экономической интеграции. Для Республики Беларусь данный процесс обуславливается целым рядом факторов: относительно низкий объём внутреннего рынка, экспортная ориентированность промышленности, сложившиеся в советские времена, производственно-сырьевые цепочки, сложная демографическая ситуация, малый размер экономики и значительная степень ее открытости. Все это актуализирует активное участие Беларуси в интеграционном процессе в рамках Евразийского экономического союза.

СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Давыденко, Е.Л. Внешнеторговая политика малой экономики в условиях либерализации международной торговой системы – Минск, 2008: Белорусский государственный университет – 278 с.
2. Шкваря, Л.В. Международная экономическая интеграция в мировом хозяйстве: учебное пособие по направлению "Экономика" и экономическим специальностям – М.: Инфра-М, 2013. – 313 с.
3. Товарная структура экспорта. [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://belstat.gov.by/homep/ru/indicators/small_annual1.php. – Дата доступа: 23.12.2016.
4. Участие Беларуси в Евразийском экономическом союзе. [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.research.by/webroot/delivery/files/pp2014r05.pdf>. – Дата доступа: 23.12.2016.
5. Евразийская экономическая интеграция: цифры и факты. [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org>. – Дата доступа: 23.12.2016.

Материал поступил в редакцию 26.01.2017

CHETYRBOK N.P. Prerequisites of participation of Belarus in the Eurasian Economic Union

This article analyzes the conditions of Belarus' participation in the Eurasian Economic Union. The article describes the positive aspects of the integration process for our country. Belarus - a country with a small open economy. The specifics of the industrial production, the limited resource base, demographic issues in the field of cause relevance of this study. The last years are characterized by a decrease in GDP growth, a decrease in labor productivity growth in the external debt. All of this requires action in integration processes.

УДК 336.242

Куган С.Ф.

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Введение. Развитие экономики, а также нарастание темпов глобализации и наращивание объемов совместной деятельности различными странами повышает значимость развития логистики на территориях транзитных регионов республики Беларусь. Взаимодействие участников рынка нацелено на устранение барьеров на пути движения логистического потока.

В транспортном комплексе Беларуси более 14 тыс. организаций всех форм собственности, порядка одного миллиона единиц коммерческих транспортных средств, более 100 тыс. км автомобильных дорог и 5,5 тыс. км железнодорожных путей общего пользования,

а также порядка 1,7 тыс. км внутренних водных путей, а также порядка 12 тыс. км магистральных трубопроводов. Более 280 тыс. человек или 6,3% от общей численности занятых в экономике республики работает в транспортной системе. Основной транспортный потенциал сосредоточен в столице (40%), Гомельской (15%) и Брестской (13%) областях. Транспортная составляющая в валовом региональном продукте варьируется от 4% в Минской обл. до 10,4% в Минске [1].

Место и роль транспорта в экономике республики характеризуется такими показателями, как доля в валовом внутреннем продукте – порядка 7%, почти половина (48%) – в экспорте услуг, более 8% – в инвестициях в основной капитал.

Страна	Интегральный показатель LPI (место страны)				
	2007 г.	2010 г.	2012 г.	2014 г.	2016 г.
Литва	2,78 (58)	3,13 (45)	2,95 (58)	3,18 (46)	3,63 (29)
Польша	3,04 (40)	3,44 (30)	3,43 (30)	3,49 (31)	3,34 (33)
Эстония	2,95 (47)	3,16 (43)	2,86 (65)	3,35 (39)	3,36 (38)
Латвия	3,02 (42)	3,25 (37)	2,78 (76)	3,40 (36)	3,33 (43)
Казахстан	2,12 (133)	2,83 (62)	2,69 (86)	2,70 (88)	2,75 (77)
Украина	2,55 (73)	2,57 (102)	2,85 (66)	2,98 (61)	2,74 (80)
Россия	2,37 (99)	2,61 (94)	2,58 (95)	2,69 (90)	2,57 (99)
Узбекистан	2,16 (129)	2,79 (68)	2,46 (117)	2,39 (129)	2,40 (118)
Беларусь	2,53 (74)	—	2,61 (91)	2,64 (99)	2,40 (120)
Армения	2,14 (131)	2,52 (111)	2,56 (100)	2,67 (92)	2,21 (141)
Киргизия	2,35 (103)	2,62 (91)	2,35 (130)	2,21 (149)	2,16 (146)

Рисунок 1 – Страны СНГ, Балтии и Польши в рейтинге «Индекс эффективности логистики за 2007–2016 годы [2]

Куган Светлана Федоровна, к.э.н., доцент, заместитель декана экономического факультета, доцент кафедры менеджмента Брестского государственного технического университета. Беларусь, БрГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.

Economy	LPI rank		LPI score				% of highest performer	Customs		Infrastructure		International shipments		Logistics quality and competence		Tracking and tracing		Timeliness	
	Rank	Lower bound	Upper bound	Score	Lower bound	Upper bound		Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
Mali	109	82	136	2.50	2.28	2.73	46.6	94	2.45	109	2.30	112	2.48	105	2.46	120	2.36	106	2.93
Tunisia	110	74	139	2.50	2.21	2.78	46.4	147	1.96	93	2.44	133	2.33	90	2.59	84	2.67	99	3.00
Guatemala	111	85	136	2.48	2.28	2.67	45.8	91	2.47	127	2.20	120	2.41	130	2.30	110	2.46	100	2.98
Honduras	112	85	137	2.46	2.25	2.67	45.3	126	2.21	143	2.04	97	2.58	110	2.44	99	2.53	108	2.91
Myanmar	113	89	137	2.46	2.26	2.66	45.2	96	2.43	105	2.33	144	2.23	119	2.36	94	2.57	112	2.85
Zambia	114	95	137	2.43	2.26	2.60	44.3	119	2.25	113	2.26	106	2.51	114	2.42	119	2.36	124	2.74
Benin	115	98	136	2.43	2.27	2.59	44.3	130	2.20	97	2.39	104	2.55	104	2.47	129	2.23	130	2.69
Solomon Islands	116	85	144	2.42	2.16	2.67	43.9	79	2.60	124	2.21	139	2.28	112	2.43	132	2.18	121	2.76
Albania	117	95	139	2.41	2.22	2.60	43.8	121	2.23	148	1.98	110	2.48	102	2.48	135	2.15	94	3.05
Uzbekistan	118	89	145	2.40	2.16	2.65	43.5	114	2.32	91	2.45	130	2.36	116	2.39	143	2.05	114	2.83
Jamaica	119	102	136	2.40	2.27	2.53	43.4	109	2.37	120	2.23	117	2.44	125	2.31	116	2.38	136	2.64
Belarus	120	98	139	2.40	2.21	2.58	43.4	136	2.06	135	2.10	92	2.62	125	2.32	134	2.16	96	3.04
Trinidad and Tobago	121	102	137	2.40	2.26	2.53	43.3	104	2.38	104	2.34	137	2.31	132	2.28	127	2.28	119	2.79
Venezuela, RB	122	104	137	2.39	2.25	2.53	43.1	145	1.99	102	2.35	113	2.47	122	2.34	106	2.48	127	2.71
Montenegro	123	95	147	2.38	2.15	2.61	42.8	125	2.22	138	2.07	101	2.56	127	2.31	117	2.37	131	2.69
Nepal	124	87	150	2.38	2.09	2.66	42.7	149	1.93	112	2.27	109	2.50	140	2.13	109	2.47	104	2.93

Рисунок 2 – Индекс эффективности логистики – 2016 г. [2]

По итогам исследования Всемирного банка «Индекс эффективности логистики – 2016» Беларусь резко ухудшила свои позиции в рейтинге (LPI - Logistics Performance Index), опустившись на 21 позицию. Для сравнения, наша страна занимала 99 место в 2014 г., 91-е в 2012 г., 74-е в 2007 г. (рисунок 1). На этот раз страна заняла далеко не самое почетное, 120-е место среди 160 охваченных исследованием стран, разместившись по соседству с Ямайкой и Тринидадом [2]. LPI – индекс, рассматривающий легкость осуществления поставок товаров и состояние торговой логистики на национальном и международном уровне. Показатель измеряет эффективность работы цепей поставок в международной торговле и оценивается каждые два года (2007, 2010, 2012, 2014 и 2016).

В совокупности по шести субиндикаторам исследования Беларусь набрала только 2,4 балла, что составляет 43,4 % от лучшего результата в рейтинге (Германия – 4,23 балла).

Величина индекса складывается в результате оценки следующих шести факторов: эффективность таможи; качество инфраструктуры; простота организации международных перевозок; компетенция в логистике; возможность отслеживания грузов; соблюдение сроков поставки.

По показателю «эффективность таможи» Беларусь на 136-м месте, «качество инфраструктуры» – на 135-м, «простота организации международных перевозок» – на 92-м, «компетенция в логистике» – на 125-м, «возможность отслеживания грузов» – на 134-м, «соблюдение сроков поставки» – на 96-м (рисунок 2).

В настоящее время значительно выросло количество нормативных правовых актов, регулирующих таможенные правоотношения. При растаможивании грузов необходимо предоставлять множество документов, доказывать стоимость ввезенного товара в целях уплаты таможенных пошлин. Нередки случаи конфискации иностранных тягачей на таможенной границе ЕАЭС. Положительной оценки заслуживают эксперименты по внедрению электронной очереди на границе, процедур автоматического выпуска товаров. С ноября прошлого года в Беларуси проводится эксперимент по автоматическому совершению таможенных операций по выпуску отдельных категорий товаров в соответствии с процедурой таможенного транзита (республиканский пункт таможенного оформления «Брузги2», РПТО «Новая Гута», «Мокраны», «Бигосово1», «Бенякони1»). Данная процедура доступна при выполнении следующих условий:

- декларант таможенного транзита обладает статусом уполномоченного экономического оператора или таможенного перевозчика;

- таможенным органом назначения является таможенный орган Республики Беларусь;
- в отношении товаров не установлены запреты и ограничения, подлежащие соблюдению при перемещении через таможенную границу Евразийского экономического союза в Республике Беларусь;
- товары перемещаются в опломбированных транспортных средствах, зарегистрированных в Республике Беларусь.

В случае соблюдения всех необходимых условий выпуск товаров в соответствии с процедурой таможенного транзита осуществляется программными средствами, используемыми в таможенных органах Республики Беларусь, автоматически, без участия должностных лиц таможенных органов. Таким образом, в рамках эксперимента с ноября 2015 г. по июль 2016 г. выпуск товаров в соответствии с процедурой таможенного транзита осуществлен по 111 транзитным декларациям. Применение данной технологии позволяет сократить время совершения таможенных операций, а среднее время нахождения транспортного средства в зоне таможенного контроля РПТО «Брузги-2» составляет 17 минут.

Сегодня внимание участников рынка приковано к новому Таможенному кодексу ЕАЭС. Разработчики утверждают, что с принятием документа таможенное оформление на внешних границах ЕАЭС будет унифицировано, а условия перемещения товаров заметно упростятся. Новый кодекс имеет высокую степень готовности и, как ожидается, вступит в силу в конце 2016 – начале 2017 года, после его ратификации каждым государством – членом ЕАЭС.

Несмотря на то, что на 1 августа 2016 года количество логистических центров в стране достигло 40, а общая площадь их складов – 650 тыс. кв. м, Беларусь откатилась с 86-го на 135-е место по показателю «качество торговой и транспортной инфраструктуры». РБ является транзитным элементом в торговле между ЕС и РФ. Самые короткие дороги, соединяющие страны Западной Европы, Скандинавии и Балтии со странами СНГ, а также Южную и Центральную Европу с северо-западными регионами России, проходят через территорию республики. В соответствии с Республиканской программой развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016 – 2020 годы планируется совершенствование условий логистической деятельности, повышение эффективности использования инфраструктуры, необходимой для оказания логистических услуг и транзитного потенциала Республики Беларусь.

С целью обеспечения конкурентоспособности на рынке железнодорожных транспортных услуг и создания привлекательных условий транспортировки грузов Белорусская железная дорога

проводит гибкую тарифную политику, оперативно реагирует на изменения, происходящие на транспортном рынке.

По субиндексу «качество логистических услуг и компетентность» Беларусь опустилась со 116-го на 125-е место. Это снижение связано с тем, что полноценный рынок 3PL не сформирован, комплексность логистических услуг низкая, ощущается и недостаток квалифицированных кадров. Подготовка логистов в высших учебных заведениях республики начата в 2005 г. и к настоящему моменту более 10 университетов осуществляют подготовку специалистов в данной области. Логистические центры и система высшего образования республики находится в постоянном взаимодействии.

Следует признать, что по внедрению IT-технологий в логистике страна отстает, поэтому спуск со 113-го на 134-е место в субиндексе «отслеживание прохождения грузов» также представляется объективным. Только крупные транспортно-логистические компании предлагают клиентам такой сервис, как online tracking (отслеживание грузов онлайн) и предоставляют web-кабинет, позволяющий оперативно получать необходимую информацию о статусе и местонахождении груза в любое время суток и в любом уголке планеты, в котором есть Интернет. В любом случае будущее логистики за современными информационными технологиями. Клиент должен иметь возможность в режиме on-line получать информацию о местонахождении груза 24 часа в сутки семь дней в неделю. Системы для управления транспортной логистикой (TMS) помогают оптимизировать работу предприятия в вопросах управления отгрузками, сотрудничества с торговыми партнерами, оплаты перевозок и пр. На сегодняшний день на рынке республики представлено много специализированных программных продуктов, поэтому достаточно сложно определиться, какой из них подходит перевозчику. Кроме того, существуют облачные сервисы, а также программное обеспечение для внедрения внутри IT-инфраструктуры компании. По результатам последнего исследования TMS Global Market Research Study – 63% компаний, использующих стандартные системы TMS, считают, что их общие транспортные расходы увеличатся не менее чем на 5%, если их предприятие вернется к ручному управлению своей транспортной логистикой. 23% респондентов заявили, что транспортные расходы увеличатся не менее чем на 10% [3].

По своевременности поставок грузов и организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам Беларусь опустилась по первому критерию с 93-го места на 96-е, по второму — с 91-го на 92-е. Следует отметить, что рынок автомобильных перевозок ЕАЭС один из самых закрытых в мире. Унификация условий перевозок внутри союза идет очень медленно. Работу перевозчиков и логистов осложняют разрешительная система, простои на погранпереходах, случаи мошенничества и кражи грузов [2].

Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод, что на региональном рынке существует проблема низкого уровня предложения качественной складской недвижимости. Из-за дефицита складских комплексов средним и мелким логистическим компаниям приходится осуществлять хранение грузов на складах низких классов (классы «С» и «Д»). Такая ситуация приводит к потере потенциальных клиентов, готовых передать складскую логистику на аутсорсинг. Современная логистическая инфраструктура в 2015 г. прирастала как за счет ввода складских объектов производственных предприятий, так и новыми складскими площадями логистических провайдеров и девелоперов.

Общая площадь складов класса «А» и «В» субъектов хозяйствования логистической направленности составляет более 640 тыс. кв. м, из них склады общего пользования занимают 510 тыс. кв. м, временного хранения и таможенные – 90 тыс. кв. м, низкотемпературные и склады-холодильники – 40 тыс. кв. м. По оценкам экспертов, в 2016–2017 гг. площадь складов класса «А» и «В» прирастет на 220 тыс. кв. м, а в 2018 г. достигнет в целом 1 млн кв. м. До конца текущего года предполагается ввести в эксплуатацию четыре логистических центра, в 2017 г. – два (рисунок 3). Так, РУП «Белтаможсервис» в 2016-м планирует открыть транспортно-логистический центр «Могилев-Белтаможсервис» (2,6 тыс. кв. м), объект в районе пограничного перехода «Брузги» (20 тыс. кв. м), в 2017-м – транспортно-логистические центры вблизи погранпереходов «Берестови-

ца» (10 тыс. кв. м) и «Каменный лог» (18 тыс. кв. м) [4]. При выборе мест размещения логистических центров необходимо учитывать в комплексе показатели транспортной работы, инфраструктурные, географические и социально-экономические факторы.

Проведение оценочных рейтингов позволяет определить наличие «узких» мест в логистических системах и принять корректирующие действия по их ликвидации. Если говорить о сравнении деятельности национальных и международных рейтинговых агентств, то можно выделить ряд отличий:

- 1) национальные рейтинговые агентства уделяют особое внимание сопровождению рейтинга после присвоения, что менее распространено в практике международных агентств;
- 2) национальные агентства кроме рейтингов предлагают информационно-аналитические услуги, т. е. ориентируются на создание деловой инфраструктуры;
- 3) национальные агентства глубже понимают специфику исследуемых регионов, что позволяет им делать более объективные оценки [5, с. 15].

Другими словами, действия национальных рейтинговых агентств по оценке состояния логистических систем направлены на реализацию сопроводительных и поддерживающих информационно-аналитических услуг в деятельности участников логистических систем.

Анализ деятельности логистических систем зачастую осуществляется через расчет интегрального показателя, предполагающего выбор частных (локальных) показателей, на основе которых строится интегральный. Далее выбирается один из методов построения интегрального показателя (рейтинговый, метод максимум-минимум или метод нормирования показателей). Наиболее рациональным представляется максимальный метод, позволяющий по каждому из выделяемых показателей определять место региона на нормированной линейке значений для анализируемых регионов, а затем, оперируя процентными пунктами, рассчитывать сводный рейтинг региона по уровню потенциала.

Показатели рассчитываются по формулам:

- 1) $\text{Тек}^{\text{зн}}$ – Мин^{зн}, если максимальное значение ранжируемого показателя соответствует наилучшей позиции региона в списке;
- 2) Макс^3 – $\text{Тек}^{\text{зн}}$, если максимальное значение ранжируемого показателя соответствует наихудшей позиции региона в списке;
- 3) $\text{Макс}^{\text{зн}}$ – Мин^{зн};

где $\text{Тек}^{\text{зн}}$ – значение показателя для рассматриваемого региона;

$\text{Макс}^{\text{зн}}$ – максимальное значение показателя из рассматриваемой выборки регионов;

Мин^{зн} – минимальное значение показателя из рассматриваемой выборки регионов [6].

Еще одной методикой, применимой к нашим условиям, является оценка инвестиционной привлекательности по методике рейтингового агентства «Эксперт». Указанная методика оценивает риски и инвестиционный потенциал по следующим видам: ресурсный, производственный, потребительский, инфраструктурный, инновационный, инфраструктурный, институциональный, трудовой, финансовый. Ранг региона определяется равным значению индекса инвестиционного потенциала: относительному отклонению от среднего государственного уровня потенциала, принятого за единицу.

Все методики рейтинговых оценок можно разделить на три большие группы:

- 1) экспертные балльные оценки (Методика Гарвардской школы бизнеса; методика журнала «Euromoney»; Методика присвоения кредитного рейтинга);
- 2) эконометрические оценки суммы ранговых мест, часто с применением различных весовых коэффициентов значимости частных показателей или весовых баллов (методика экономического департамента Банка Австрии; методика РА «Эксперт»; методика Совета по размещению производственных сил Министерства экономического развития и торговли РВ и РАН; методика К. Гусевой; методика А.И. Бланка);
- 3) эконометрические оценки статистических показателей (методика экономического департамента Банка Австрии; методика РА «Эксперт»; методика К. Гусевой; методика А.И. Бланка).



Местоположение участка (инвестор)	Подъездные пути	Складская инфраструктура, тыс. кв. м
БРЕСТСКАЯ ОБЛАСТЬ		
ТЛЦ, г. Брест, ул. Лейтенанта Рябцева, 44 (ЗАО «Белтерминал ТЛЦ»). Инвестиционный проект	А и ЖД (УК и ШК)	–
Опдово-логистический центр, г. Брест, ул. Инженерная, 19 (РУТП «Белимпортторг»). Инвестиционный проект	А и ЖД (УК и ШК)	Имеются здания и складские помещения – 50
ВИТЕБСКАЯ ОБЛАСТЬ		
ПЛК «ИПЛ парк Орша», Оршанский район, г.п. Болбасово, ул. Заводская, 1 (ООО «ИПЛ Комплекс»). Ввод в эксплуатацию в 2018 г. (первая очередь)	А, В, ЖД (УК и ШК)	Планируются СВХ, СОП – 50, КТ, ПТО
ЛЦ «Белвест», Витебский район (СООО «Белвест»). Ввод в эксплуатацию в 2020 г.	А	СХ класса «А» – 2,5
	А	Проектируется
ГРОДНЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ		
ТЛЦ «Каменный Лог», вблизи пункта пропуска «Каменный Лог» (РУП «Белтаможсервис»). Ввод в эксплуатацию в 2017 г.	А	Планируются СВХ – 18
ТЛЦ «Брузги», вблизи пункта пропуска «Брузги» (ИЧЛУП «Влате Логистик»). Ввод в эксплуатацию в 2016 г.	А	Планируются СВХ класса «А» – 20
ТЛЦ «Берестовица», вблизи пункта пропуска «Берестовица» (ИЧЛУП «Влате Логистик»). Ввод в эксплуатацию в 2017 г.	А	Планируются СВХ класса «А» – 10
МИНСКАЯ ОБЛАСТЬ		
ТЛЦ, Смолевичский район, вблизи Национального аэропорта «Минск» (ИООО «АОИ Логистик Парк»). Ввод в эксплуатацию в 2021 г.	А и В	Проектируется
СК «Ельница», Минский район, д. Ельница (компания «А-100 Девелопмент»). Ввод в эксплуатацию в 2016 г.	А	Планируются СОП – 13
МОГИЛЕВСКАЯ ОБЛАСТЬ		
ТЛЦ «Могилев-Белтаможсервис», г. Могилев, ул. Крупской, 230 (РУП «Белтаможсервис»). Ввод в эксплуатацию в 2016 г.	А и ЖД (ШК)	Планируются СВХ класса «А» – 2,6
КТ «СТЛ Логистик», территория СЭЗ «Могилев» (СООО «СТЛ Логистик»). Ввод в эксплуатацию в 2016 г.	А и ЖД (ШК)	КТ
<p>Условные сокращения: А – автомобильные, ЖД – железнодорожные (УК – узкая колея, ШК – широкая колея), В – воздушные, СВХ – склад временного хранения; ТС – таможенный склад; СОП – склад общего пользования; СХ – склад-холодильник; КТ – контейнерный терминал; СК – складской комплекс; ПТО – пункт таможенного оформления; ПЛК – производственно-логистический комплекс, ЛЦ – логистический центр, ТЛЦ – транспортно-логистический центр, ТолЦ – торгово-логистический центр</p> <p>Условные обозначения:  – складская логистика,  – складская логистика [в т.ч. биржевая],  – транспортная логистика,  – таможенная логистика,  – аренда, продажа складских площадей,  – обслуживание собственных грузопотоков</p>		

Рисунок 3 – Характеристика строящихся объектов логистической инфраструктуры [4]

Методики, которые применяют методы свода отдельных показателей в интегральный рейтинг, показывают лишь то, что один регион лучше или хуже другого по группам признаков. Основным недостатком является то, что, указывая место региона в рейтинге, не показывается, насколько один регион превосходит другой. Определение весов показателей также производится экспертным путем, что только добавляет субъективную оценку результатов.

Заключение. Преимущество наличия индикаторов в оценке логистического потенциала и их измеряемости позволяет быстро создавать точные отчеты о событиях. Однако крупной проблемой остается теоретическая обоснованность индикаторов. Другой проблемой является статичность рейтингов: они рассматривают прошедшие события и условия, которые могут не иметь никакой связи с будущим.

В итоге применение большинства из упомянутых методик, во-первых, требует проведения ряда трудоемких и дорогостоящих экспертных процедур и, во-вторых, не дает возможности убедиться в адекватности полученных результатов из-за отсутствия в методике объективного критерия достоверности. Таким образом, расчет рейтинговых показателей приводит к тому, что результаты рейтингов можно рассматривать только с позиции доверия к подобным результатам.

Косвенным подтверждением недостаточной методологической проработки вопросов оценки логистического потенциала с учетом территориального фактора в настоящее время является полное

отсутствие даже каких-либо попыток осуществить переход от констатации текущего положения дел к прогнозированию.

СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Транспортный комплекс республики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.baif.by/novosti/transportnyi-kompleks-respubliki>. – Дата доступа: 10.10.2016.
2. По Индексу эффективности логистики LPI Беларусь на 120 месте [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.baif.by/novosti/po-indeksu-effektivnosti-logistiki-lpi-belarus-na-120-meste>. – Дата доступа: 06.10.2016.
3. Какие TMS системы позволяют грузовладельцу сэкономить до 30% транспортных расходов? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.logists.by/library/view>. – Дата доступа: 10.10.2016.
4. Предложение складских площадей превышает спрос [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.baif.by/stati/predlozhenie-skladskih-ploschadei-prevyshaet-spros>. – Дата доступа: 07.10.2016.
5. Леонов, С.Н. Кредитоспособность региона / Отв. ред. П.А. Минакир; рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. исследований. – Хабаровск: РИОТИП, 2003. – 144 с.
6. Кузнецова, О.В. Системная диагностика экономики региона [Текст] / О.В. Кузнецова, А.В. Кузнецов. – 4-е изд. – М.: ЛЕ-НАНД, 2016. – 232 с.

Материал поступил в редакцию 16.10.2016

KUGAN S.F. Analysis of a condition of development of logistic system of Republic of Belarus

The analysis of a situation in national economy and certain regions from the point of view of logistic appeal in recent years confirms need of the choice of an optimum technique of assessment of the logistic potential which is a component of regional competitiveness. It is necessary for increase in logistic capacity of the region carries out its assessment, relying on the techniques recognized as at us, and abroad. An attempt of assessment of logistic appeal of the republic is made. Benefits and shortcomings of the considered techniques, and also possibilities of their application in Republic of Belarus are revealed.