

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ БЕЛАРУСИ: ЕГО ОЦЕНКА И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

И.И. Полещук*

Статья посвящена вопросам эффективности логистики в Беларуси. В ней анализируются результаты международного опроса по эффективности логистики в различных странах мира с помощью показателя LPI. Оценивается уровень использования логистического потенциала в республике. Показаны резервы и перспективы расширения логистических возможностей с целью повышения конкурентоспособности национальной экономики и улучшения позиции страны в международном рейтинге.

Ключевые слова: логистический потенциал, логистические системы, цепи поставок, эффективность логистики, логистические центры.

JEL-классификация: F13, R40, R50.

Логистика как инструмент устойчивого развития в условиях экономической интеграции

Активное обращение к логистике в Республике Беларусь обусловлено существенными изменениями условий хозяйствования предприятий и организаций. К их числу можно отнести:

- развитие сферы услуг;
- переориентация традиционного производства на работу «под заказ»;
- необходимость использования преимуществ геополитического положения и транзитного потенциала страны;
- увеличение общей стоимости транспортных услуг (что связано с расширением предлагаемого покупателям ассортимента товаров и ростом цен на топливо);
- обострение проблемы сбыта произведенной продукции и рост запасов готовой продукции на складах предприятий (особенно в кризисный период);
- бурное развитие информационных и коммуникационных технологий (создающее условия для гибкого реагирования производственных и торговых систем на быстро изменяющиеся приоритеты потребителя);
- вхождение в международные цепи поставок в результате усиления процессов

глобализации и интеграции в мировой экономике.

Международный опыт убеждает, что использование логистики позволяет существенно сократить временной интервал между приобретением сырья и полуфабрикатов и поставкой готового продукта потребителю, способствует резкому уменьшению материальных запасов, ускоряет процесс получения информации, повышает уровень сервиса. С использованием современного логистического управления потоковыми процессами можно экономить до 15–20% совокупных издержек по производству и доведению товаров до потребителей. Сокращение логистических издержек на 1% эквивалентно 10%-му увеличению объема продаж. Логистика представляет собой один из наиболее динамичных и важных секторов экономики развитых стран, на который приходится около 10% ВВП.

Макроэкономические эффекты, сопутствующие созданию эффективного современного логистического механизма, выражаются также в снижении уровня инфляции за счет уменьшения логистических затрат, оптимизации складских запасов и высвобождении «замороженных» финансовых ресурсов, увеличении доступности то-

* Полещук Ирина Ивановна (i.poleshuk@rambler.ru), доктор экономических наук, профессор Белорусского государственного экономического университета (г. Минск, Беларусь).

варов за счет снижения потребительских цен, повышении качества и уровня жизни населения и конкурентоспособности экономики в целом (Еловой и др., 2007).

Кроме роли логистики, которую она выполняет в национальном масштабе, оказание логистических услуг представляет собой высокоэффективный бизнес. По данным Белстата, рентабельность реализации услуг в логистических центрах республики в 2011 г. составляла 29,4%.

Эффекты логистики достигаются, в первую очередь, за счет того, что применение ее современной концепции управления цепями поставок кардинально меняет традиционную философию управления экономическими системами. Она исходит из тезиса, что организация может достичь максимального значения рыночной стоимости и эффективности деятельности не в конкурентной среде со своими поставщиками или потребителями, а благодаря совместным партнерским усилиям по достижению конкурентных преимуществ конечного в цепи поставок продукта (услуги).

В этих условиях между собой конкурируют не отдельные предприятия, а цепи поставок, в состав которых входят все предприятия, организации, участвующие в создании конечного продукта. Выводя определенный товар (услугу) на рынок, цепи поставок могут отличаться конфигурацией, технологиями производства, структурой каналов распределения продукции и другими параметрами, определяющими их оптимальность. Цепи поставок охватывают не только предприятия-звенья внутри одной страны, а простираются за ее границы, образуя систему глобальной логистики.

Оценка эффективности логистических систем и цепей поставок

Эффективность функционирования логистических систем и цепей поставок может оцениваться по различным критериям, например таким, как надежность поставок, оперативность функционирования, гибкость, издержки функционирования и эффективность управления логистической инфраструктурой, уровень использования информационных и коммуникационных технологий и др. (Лукинский, Шульженко, 2011).

Сравнительную картину эффективности логистической деятельности по странам позволяют увидеть данные обзора, ежегодно проводимого Всемирным банком. «Справочник показателей эффективности логистики. LPI (Logistics Performance Index)»¹, который издает эта организация, выполняет важную информационную функцию. Его показатели дают возможность оценить, как компании разных стран объединяются в цепи поставок, свидетельствуют о недостатках в развитии логистики и ее отдельных компонентов, помогая странам сориентироваться в направлениях логистических преобразований.

Аналогично тому, как это осуществлялось в предыдущие годы, в 2012 г. расчет LPI проводился в 155 странах по шкале от 1 (min) до 5 (max). Рейтинги стран определялись на основе индивидуальных оценок почти 6000 респондентов логистических компаний. Результаты были получены путем опроса по стандартной анкете, состоящей из двух частей (международной и внутренней). В международной части респонденты оценивали шесть основных компонентов логистики. Что касается внутренней части, то респонденты предоставляли качественные и количественные данные о логистической среде в странах, где они работают. Здесь показатели результативности страны анализировались по таким основным определяющим факторам общей эффективности логистики, как логистические инфраструктура и услуги, пограничные процедуры, время и затраты в традиционных сетях поставок, в том числе по импорту и экспорту, а также надежность цепи поставок. Такой подход к расчету LPI позволил оценить не только геополитические и коммуникационные возможности рынков различных стран, но и степень включения стран в глобальные логистические сети.

Показатель эффективности логистики в международной части рассчитывался по шести компонентам логистики, которые были выбраны на основе длительных теоретических и эмпирических исследований ряда специалистов в области логистики. В их числе:

¹ Trade Logistics in the Global Economy the Logistics Performance Index and its Indicators. The International Bank Reconstruction and Development, 2012.

- Infrastructure (качество торговой и транспортной инфраструктуры);
- Customs (эффективность работы таможни и пограничного контроля);
- International shipment (легкость организации и конкурентоспособность цен международных перевозок);
- Logistics competence (компетентность специалистов в области логистики и качество логистических услуг);
- Tracking & tracing (способность отслеживать и устанавливать состояние, местонахождение и факт доставки груза);
- Timeliness (частота, с которой грузы достигают получателей в запланированные или ожидаемые сроки доставки).

Сравнение данных о рейтинге Беларуси по показателю эффективности логистики в последние годы свидетельствует о том, что, несмотря на достаточно большую проведенную работу в этой области в республике, ее общий рейтинг снизился с 74 (ее нижней оценки) в 2007 г. до 91 в 2012 г. (табл. 1). Такая отрицательная динамика

объясняется отставанием республики по темпам осуществляемых преобразований на фоне обострения конкуренции и приумножения усилий по улучшению своих позиций другими участниками опроса.

Из стран – соседей Беларуси улучшили свой рейтинг Польша, Украина, Казахстан, Россия. Ухудшила свои позиции Латвия. Поскольку индекс агрегирует шесть показателей – компонентов логистики, целесообразно проанализировать динамику их значений (табл. 2).

Из приведенных данных видно, что позиция страны улучшилась по таким показателям, как «легкость организации и конкурентоспособность цен международных перевозок», «компетентность специалистов в области логистики и качество логистических услуг». По остальным показателям-компонентам потенциал логистики в Беларуси используется далеко не полностью. Выражающие его коэффициенты внешних реализуемых возможностей (K), которые можно определить с учетом количества опрашиваемых стран и рейтинга Беларуси, характеризуются низкими значениями. Расчет показателей внешних реализуемых возможностей осуществлялся по формуле:

$$K = (N - R) / N,$$

где N – количество стран в группе;

R – рейтинг Беларуси по показателям – компонентам LPI.

Как видно из данных табл. 3, Беларусь характеризуется относительно высоким уровнем использования своих логистических возможностей лишь по показателю «качество торговой и транспортной инфраструктуры» и существенно отстает по дру-

Таблица 1

Рейтинги Беларуси и стран-соседей по индексу эффективности логистики

Страна	2007 г.	2012 г.
Польша	40	30
Литва	58	58
Украина	72	64
Латвия	42	76
Казахстан	133	86
Россия	99	95
Беларусь	74	91

Источник. Составлено по данным: Trade Logistics in the Global Economy the Logistics Performance Index and its Indicators. The International Bank Reconstruction and Development, 2012.

Таблица 2

Рейтинги Беларуси по показателям – компонентам логистики

Показатель	2007 г.	2012 г.
Качество торговой и транспортной инфраструктуры	54	65
Эффективность работы таможни и пограничного контроля	50	119
Легкость организации и конкурентоспособность цен международных перевозок	127	107
Компетентность специалистов в области логистики и качество логистических услуг	120	91
Способность отслеживать и устанавливать состояние, местонахождение и факт доставки груза	6	97
Частота, с которой грузы достигают получателей в запланированные или ожидаемые сроки доставки	78	114

Источник. Составлено по данным: Trade Logistics in the Global Economy the Logistics Performance Index and its Indicators. The International Bank Reconstruction and Development, 2012.

гим показателям: «эффективность работы таможни и пограничного контроля», «способность отслеживать и устанавливать состояние, местонахождение и факт доставки груза», «частота, с которой грузы достигают получателей в запланированные или ожидаемые сроки доставки».

Достаточно высокое значение показателя «качество торговой и транспортной инфраструктуры» было достигнуто в результате того, что в республике, в соответствии с «Программой развития логистической системы на период до 2015 года», реализуется 48 инвестиционных проектов. В их рамках привлечено инвестиций на сумму более 380 млн долл. США. Всего планируемый объем инвестиций до 2015 г. в эту отрасль составит более 1 млрд долл. Общая площадь запланированных к строительству до 2015 г складских помещений класса А – свыше 700 тыс. кв. метров.

В республике введены в эксплуатацию и функционируют 11 логистических центров, среди которых «Брест-Белтаможсервис», «Минск-Белтаможсервис», «БЛТ-Логистик», «Озерцо-Логистик», «БелВингес-Логистик», «ШАТЕ-М Плюс», «Двадцать четыре», «Белмагистральавтотранс», «Брествнештранс», «Минск-Кристалл» и «ИнтерСтройПортал Плюс», в которых продолжается работа по развитию складской инфраструктуры. Для наиболее полной реализации транзитного потенциала республики предстоит усилить работу по созданию дополнительных условий для эффективного функционирования логистических центров, опираясь на многолетний опыт работы логистических центров соседних стран.

Ведется активная работа по созданию логистических объектов, полностью соответствующих современным европейским нормам. Так, для обеспечения оказания полного комплекса сопутствующих услуг в логистическом центре «Прилесье» (Минская область), крупнейшем из строящихся в республике, запланировано создание заправочной станции, магазина запасных частей и шин, мойки легкового и грузового автотранспорта, грузового шиномонтажа, торгово-выставочной зоны, включающей выставочные помещения, гостиницу, рестораны, магазины и офисы. Логистический центр расположен на пересечении II и IXВ международных транспортных коридоров и реализуется иранскими инвесторами. Реальные возможности улучшения позиции Беларуси в рейтинге LPI имеются и по другим направлениям.

Эффективность работы таможни и пограничного контроля

Большой потенциал логистики по показателю-компоненту «эффективность работы таможни и пограничного контроля» заложен и может быть реализован в рамках созданного единого экономического пространства (ЕЭП) Беларуси, России и Казахстана. Между странами – членами ЕЭП отсутствуют границы, что упрощает передвижение товара, капитала, ликвидируются дублирующие функции таможенных органов.

Упрощение таможенных процедур в рамках ЕЭП приведет к значительному сокращению финансовых махинаций на границе и уменьшению провоза фальсифицированных или незадекларированных товаров. Немаловажную роль играет и совершен-

Таблица 3

Коэффициенты внешних реализуемых возможностей Беларуси по показателям-компонентам

Показатель	2007 г.	2012 г.
Качество торговой и транспортной инфраструктуры	0,640	0,581
Эффективность работы таможни и пограничного контроля	0,667	0,232
Легкость организации и конкурентоспособность цен международных перевозок	0,153	0,310
Компетентность специалистов в области логистики и качество логистических услуг	0,200	0,413
Способность отслеживать и устанавливать состояние, местонахождение и факт доставки груза	0,560	0,374
Частота, с которой грузы достигают получателей в запланированные или ожидаемые сроки доставки	0,480	0,264

Источник. Составлено по данным: Trade Logistics in the Global Economy the Logistics Performance Index and its Indicators. The International Bank Reconstruction and Development, 2012.

ствование технических средств таможенного контроля. Для удобства физических и юридических лиц заполнение таможенных деклараций будет осуществляться в on-line режиме через Интернет, что позволит ускорить процесс подачи декларации. Планируется развивать электронный таможенный документооборот, внедрить систему электронного управления рисками.

Кроме того, приняты единые требования к открытию в логистических центрах пунктов таможенного оформления, проведена оптимизация временной регламентации сроков проведения таможенных операций. Соответственно, существенно облегчается контроль за сроками оформления таможенных деклараций. В перспективе планируется создать общую электронную базу данных для всех трех стран, входящих в ЕЭП.

Введение единой процедуры таможенного транзита в рамках ЕЭП значительно упростило систему перемещения товаров при участии внешнеэкономической деятельности и снизило нагрузку на таможенные органы. Все это создает возможности для роста конкурентоспособности транзитных перевозок, особенно на самом перспективном в настоящее время направлении «Китай – Европа». Примерное сокращение времени на доставку грузов только из-за упрощения времени процедур оценивается в 1-2 дня. Имеется потенциал ускорения таможенного оформления на границах Таможенного союза (ТС).

В направлении совершенствования работы таможи и пограничного контроля особенно остро стоят вопросы отмены в рамках ТС «принципа резидентства» декларантов при таможенном оформлении товаров на таможенной территории Таможенного союза, выработки механизма администрирования взимания налога на добавленную стоимость во всех государствах Таможенного союза, а также отмены разрешительной системы для перевозчиков государств Единого экономического пространства при выполнении автомобильных перевозок на его территории, включая перевозки в третьи страны или из них. Сегодня Россия и Беларусь используют разрешительный порядок для перевозок грузов в третьи страны или из них, а с Казахстаном – еще и на взаимные грузоперевозки.

Легкость организации и конкурентоспособность цен международных перевозок

Упрощению организации международных перевозок и росту значения критерия «легкость организации и конкурентоспособность цен международных перевозок» будет способствовать реализация Соглашения о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, в соответствии с которым между странами – участниками ТС будет вестись взаимодействие на условиях формирования общего рынка транспортных услуг.

Участники ЕЭП намерены обеспечить недискриминационный доступ потребителей к услугам железнодорожного транспорта, создать условия для получения возможности железнодорожным перевозчикам пользоваться услугами инфраструктуры компаний из других стран ТС и установить общие принципы тарификации услуг железнодорожного транспорта.

В соответствии с нормами отраслевого соглашения о создании ЕЭП, в 2013 г. завершится унификация транспортных тарифов, а с начала 2015 г. все страны-участники должны предоставлять равный доступ к инфраструктуре перевозчиков государств ЕЭП.

Кроме того, проведена большая работа по созданию единых правил установления исключительных тарифов на услуги железнодорожного транспорта. Соответствующий документ одобрен экспертами всех трех сторон и внесен в Евразийскую экономическую комиссию (ЕЭК). При этом исключительные тарифы, в соответствии с новыми едиными правилами, будут предоставляться товаропроизводителям в случае отсутствия поддержки в иной форме и по согласованию с ЕЭК.

Беларусь унифицировала со странами ЕЭП тарифы на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов по территории трех государств (постановление Министерства экономики Беларуси от 17.12.2012 г. № 111 «О тарифах на перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования во внутрисреспубликанском сообщении»).

Тарифы на перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования

во внутривнутриреспубликанском сообщении установлены в размерах, обеспечивающих унификацию тарифов по видам сообщений (экспортный, импортный и внутригосударственный тарифы на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов). Уровень тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования дифференцирован в зависимости от вида грузов, расстояния перевозок, типа подвижного состава, принадлежности вагонов и т. д.

Утвержденные постановлением Минэкономики тарифы с 1 января 2013 г. стали применяться Белорусской железной дорогой для осуществления расчетов за перевозки грузов по территории Беларуси во всех видах сообщений, за исключением транзитных перевозок.

Определен также порядок изменения Белорусской железной дорогой (БЖД) уровня тарифов на перевозки грузов в рамках ценовых пределов, установленных Министерством экономики. Основным условием изменения этих тарифов является создание равных условий для конкретных товаропроизводителей на перевозки одних и тех же грузов по одному и тому же маршруту.

Такие решения были приняты в рамках выполнения Республикой Беларусь международных обязательств по унификации тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом. Это соответствует одному из ключевых соглашений по формированию ЕЭП, подписанных тремя странами в декабре 2010 г. – соглашению о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики. На первом этапе в два раза повышены внутривнутриреспубликанские тарифы и на 14% снижены экспортно-импортные тарифы. Элементы таможенно-тарифного регулирования, отрабатываемые в рамках ЕЭП, целесообразно распространять в цепях поставок с участием других государств.

Компетентность специалистов в области логистики и качество логистических услуг

Отечественные организации по мере расширения хозяйственных связей, в том

числе и международных, будут испытывать растущую потребность в специалистах, способных на высоком профессиональном уровне заниматься логистическим управлением. Качество оказания логистических услуг определяется качеством подготовки соответствующих специалистов.

Подготовка специалистов в области логистики с высшим образованием с присвоением соответствующей квалификации и выдачей диплома обеспечивается в республике системой высших учебных заведений. Сегодня в стране ряд вузов готовит специалистов в области логистики. БГЭУ – лидер среди таких вузов, он ежегодно выпускает более 200 хорошо подготовленных, дипломированных специалистов. Теоретическая подготовка по специальности «логистика» сочетается с практикой в рамках разработанной в университете программы профессиональной мобильности. Студенты, магистранты, преподаватели БГЭУ в ходе образовательных туров знакомятся с особенностями современных технологий управления объектами логистической инфраструктуры и зарубежным опытом функционирования логистических центров в Польше, Германии, Финляндии, Италии, странах Балтии (Эстония, Латвия, Литва).

Стандарты компетенций в области логистики и управления цепями поставок, которые лежат в основе обучения по этой специальности и сертификации специалистов, профессионально занимающихся логистикой, разработаны Европейским сертификационным комитетом по логистике (ЕСВЛ). Этот Комитет представляет собой независимую организацию, включающую в себя страны, добровольно придерживающиеся общепринятого европейского стандарта качества подготовки логистов. Комитет координирует работу национальных сертификационных комитетов. Принятая ЕСВЛ система компетенций отражает требования работодателей.

В соответствии со стандартами ЕСВЛ, национальную систему обучения и сертификации логистической компетенции специалистов по логистике предлагается подразделить на три уровня (ступени): операционную ступень – (ElogSO); высшую – (ElogSE); стратегическую – (ElogST).

На сертификат операционной ступени логистической компетентности может претендовать персонал операционного/функционального уровня управления логистическими процессами и видами деятельности, в том числе: транспортировкой, складированием, грузопереработкой, управлением запасами, управлением сервисом, управлением заказами, логистической поддержкой производственных операций, информационной поддержкой логистики и управления цепями поставок. Такие специалисты должны иметь среднее специальное или высшее профильное образование.

Соискателями сертификата высшей ступени логистической компетентности могут быть менеджеры или консультанты, занимающиеся планированием, координацией или контроллингом различных компонентов логистической системы, координаторы логистического процесса в функциональных сферах бизнеса компании и/или в компонентах сетевой структуры цепей поставок, инспекторы, контроллеры, аудиторы, аналитики, менеджеры высшего звена логистики компании. Эти специалисты должны закончить профессионально ориентированную магистратуру.

Сертификат стратегической ступени логистической компетентности могут получать старшие менеджеры, старшие консультанты или директора со значительным опытом работы в области логистики и управления цепями поставок (стратегические менеджеры), а также руководители высшего ранга из других сфер бизнеса, взявшие на себя должностные обязанности логиста стратегического уровня.

В дальнейшем предстоит расширить практику повышения квалификации специалистов и руководителей в области логистики, стажировку и переподготовку работников, осуществляемую в соответствии с действующим законодательством.

***Способность отслеживать
и устанавливать состояние,
местонахождение и факт
доставки груза***

Необходимым условием согласованной работы всех звеньев логистической цепи является наличие информационных систем,

которые в состоянии связать воедино всю деятельность (снабжение, производство, транспорт, складское хозяйство, распределение и т. д.) и управлять ею исходя из принципов единого информационного пространства. Система штрихового кодирования (EAN/UCC) – международный стандарт идентификации продуктов, услуг и месторасположения, дающий предприятиям и организациям различных отраслей производства, торговли возможность обмениваться необходимой информацией. Цифровой код является машиночитаемым и позволяет использовать компьютерные системы для мгновенного ввода и считывания информации.

Основным штрих-кодом для обмена информацией о товарах и грузах между производственными, транспортными и торговыми компаниями, который специально разработан для отслеживания грузопотоков, является EAN-128. В отличие от других штрих-кодов в него заносят дополнительную информацию о дате производства товара, сроках годности и т. д.

С 2006 г. все организации-изготовители Республики Беларусь обязаны производить штриховое кодирование своей продукции.

В стране создана и функционирует в соответствии с международными правилами и стандартами система маркировки продукции (товаров) штриховыми идентификационными кодами. Этими нормативными техническими и правовыми актами установлено, что первоисточником информации о правомерности использования субъектами хозяйствования Республики Беларусь штриховых идентификационных кодов является Депозитарий штриховых кодов (ДШК). ДШК – это база данных, в которой фиксируются все товарные номера и характеристики продукции с префиксом «481», выдаваемые товаропроизводителям (поставщикам) Республики Беларусь – членам международной системы автоматической идентификации GS1 (ранее EAN).

В соответствии с правилами и стандартами международной системы автоматической идентификации GS1, информация о регистрируемом товаре должна содержать описание его основных характеристик и потребительских свойств. Это позволяет как

внутри республики, так и на международном уровне гарантировать уникальность штрихового кода, соответствие его только одному конкретному товару и неповторимость кода в мировом экономическом пространстве.

Важное значение для функционирования логистической системы Республики Беларусь в соответствии с Программой развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. имеет внедрение современных систем навигации, связи и телематики для транспортных средств, осуществляющих перевозки грузов. Новые электронные технологии позволяют усилить контроль за законностью перемещения через границы транспортных средств и грузов при одновременном ускорении и упрощении процедур в автомобильных пунктах пропуска за счет создания «зеленого коридора» и предварительного электронного оформления (декларирования) партий товара до прихода транспортных средств в пункт пропуска.

Для улучшения процесса отслеживания товара ведется работа по внедрению проекта «Логистический сервер организации», который встраивается в системы управления организации для обеспечения учета логистических операций по управлению производством, складом, транспортировкой и безопасностью с применением средств радиочастотной идентификации (RFID).

Возможности систем слежения и отдала от их использования в цепях поставок очень высоки на всех видах транспорта. В мире эксплуатируется около 170 видов систем слежения и диспетчеризации автотранспорта, причем более половины для определения местоположения транспортных средств используют датчики спутниковой навигационной системы GPS/NAVSTAR, которая обеспечивает достаточно точное определение координат, курса и скорости объекта с указанием точного времени практически в любом месте земного шара круглосуточно. Для передачи радиочастотного сигнала могут использоваться технические и информационные возможности Международной спутниковой системы мобильной связи Inmarsat-C либо Европейской спутниковой системы мобиль-

ной связи Euteltracs, навигационной системы GPS/NAVSTAR, низкоорбитальной системы GLOBALSTAR либо среднеорбитальной системы ICO Global.

Частота, с которой грузы достигают получателей в запланированные или ожидаемые сроки доставки

Одним из важных критериев эффективности цепей поставок является доставка товара в оговоренные сроки. Почти столь же значимым является отсутствие ошибок в комплектации грузов или документации. Требования к соблюдению оговоренных сроков доставки гораздо выше и терпимость к ошибкам значительно ниже в странах с высоким уровнем развития логистики. Для Беларуси коэффициент внешних нереализуемых возможностей по показателю «частота, с которой грузы достигают получателей в запланированные или ожидаемые сроки доставки» в 2012 г. составил всего 0,264. Это свидетельствует о недооценке фактора времени в обеспечении эффективности логистических цепей, необходимости укрепления дисциплины поставок.

Наряду с географией перевозок и скоростью в пути следования, важным фактором, влияющим на время доставки, является процедура пограничного оформления. Практика показывает, что сроки можно сократить на всех этапах этого процесса, но особенно – оформления грузов по прибытии. Странам с низким уровнем развития логистики, в том числе Беларуси, необходимо совершенствовать организацию работы службы пограничного контроля, чтобы уменьшить бюрократизм, избыточные и непрозрачные процедурные требования, а также физические проверки. Хотя время, затрачиваемое на таможенную очистку товаров, представляет собой лишь небольшую долю от общего времени осуществления перевозки, оно резко возрастает, если товары подвергаются физической проверке. В странах с низким уровнем развития логистики нередко одни и те же партии грузов подвергаются многократным проверкам разными службами. Могут иметь место хищения грузов.

Международная практика свидетельствует, что поставки часто или почти все-

гда задерживаются из-за обязательного складирования. Отсутствие надежности и непредсказуемые задержки генерируют высокие вынужденные логистические затраты в логистических системах и их низкую производительность.

Одним из основных показателей в области международной логистики является время задержки импортных контейнеров в портах. Решение вопроса об ответственности за задержки часто начинается со взаимных обвинений органов контроля и портовых властей в медленном оформлении грузов и частных операторов (подозреваемых в использовании порта в качестве склада).

В портах, где логистика функционирует эффективно, время задержки может составлять два или три дня. В главных портовых пунктах развивающихся стран Азии, Северной Африки, Ближнего Востока и Латинской Америки оно составляет около семи дней, а в отдельных случаях – четырнадцать дней.

К задержкам и непредсказуемости может приводить также неэффективность в управлении информацией. Задержки и непредвиденные расходы ограничивают общую эффективность функционирования цепей поставок.

Государственно-частное партнерство как условие роста эффективности логистики

Глобальная логистика требует, чтобы сложные международные цепи поставок обеспечивали оптимальное движение материальных потоков. Однако доступ к глобальной сети логистических услуг во многом определяется факторами государственного администрирования. Государственные органы могут финансировать создание и развитие логистической инфраструктуры, улучшать регулирование предоставления логистических услуг, поскольку эффективная логистика и содействие торговле играют важную роль в повышении национальной конкурентоспособности. Одновременное участие многих секторов экономики и государства в этих процессах может создавать трудности при принятии обоснованных решений.

Как показывает мировой опыт, создание национального логистического меха-

низма практически невозможно без поддержки государства, в том числе взаимодействия с госорганами, включая таможенную, организации партнерства с грузоперевозчиками и другими участниками, обеспечивающими логистические процессы. Причем органы государственного управления должны сосредоточиться на решении тех проблем, которые не под силу другим институтам. Это – разработка генеральной программы развития логистики с учетом комплекса экономических, транспортных, экологических, социальных и иных факторов, а также правового, организационного и методического обеспечения. При этом следует совершенствовать и контролировать выполнение норм и правил эксплуатации терминальных объектов, качество логистических процедур и соблюдать другие обязательные требования.

Логистические процессы, организуемые и оптимизируемые частным сектором, не обязательно служат оптимальным решением для экономики страны в целом. Правительства призваны создавать и сохранять институциональные основы, а также правила игры, с тем чтобы управление логистическими потоками осуществлялось в соответствии с национальной стратегией.

Государственные органы отвечают и за обеспечение адекватной инфраструктуры, например за состояние автомобильных дорог, железнодорожных линий и внутренних водных путей. Во многих развитых странах объекты логистической инфраструктуры (портов, терминалов и интермодальных транспортных центров) создаются и эксплуатируются на основе принципа государственно-частного партнерства (ГЧП).

Страны с разным уровнем экономического развития уделяют много внимания выработке перспективных программ, стратегий, создают специализированные органы управления в сфере логистики. К примеру, Германия в начале 2008 г. приняла Генеральный план для грузовых перевозок и логистики, который призван повысить конкурентоспособность логистического сектора страны и обеспечить оптимальную схему организации, финансирования и использования грузовых транспортных систем. Этот план также должен способствовать

структурным изменениям и устойчивому развитию. Генеральный план Германии был подготовлен с участием правительственных и неправительственных экспертов от всех заинтересованных секторов и содержит 27 конкретных предложений, которые должны быть реализованы после того, как будут скоординированы соответствующие политические меры.

Другим ярким примером использования принципа ГЧП служит логистический план Португалии, в соответствии с которым еще в 2006 г. были сформированы комплексные организационные структуры и схемы планирования для развития сети логистических центров в стратегических местах этой страны. Планом предусмотрено оказание государственной поддержки логистической деятельности в стране с целью более эффективного использования существующей транспортной сети и стимулирования железнодорожных перевозок и перевозок между портами страны. Задача строительства, финансирования и эксплуатации логистических центров возложена на частный сектор.

Бюро по развитию логистики создано в Китае. В Соединенных Штатах Америки в 2011 г. приступил к работе Совет по конкурентоспособности сетей поставки в сотрудничестве с Торгово-промышленной палатой.

Все больше внимания уделяется логистике в странах с формирующимся рынком. В 2011 г. в Марокко принята Хартия государственно-частного развития логистики. Южно-Африканская Республика проводит мониторинг и ежегодно публикует отчет о состоянии логистики в стране. Индонезия и Малайзия разработали и реализуют собственные национальные логистические стратегии.

В Беларуси также продолжается работа по развитию логистики при поддержке государственных органов и на основе партнерских отношений с бизнесом. Была актуализирована Программа развития логистической системы на период до 2015 г., в том числе в части корректировки размещения участков для строительства логистических центров, а также введены требования к осуществлению логистической дея-

тельности. Разработан проект Закона Республики Беларусь «О логистической деятельности», в котором нашли отражение такие вопросы, как перечень логистических услуг, государственное регулирование, управление и контроль в области логистической деятельности; назначение и требования к логистическим центрам; порядок создания, правовые и организационные основы осуществления логистической деятельности; национальная система обеспечения и сертификации логистической компетентности физических лиц. Вместе с тем остается немало задач, которые предстоит решить для того, чтобы повысить рейтинг страны в сфере логистики и управления цепями поставок. К их числу можно отнести задачи безопасности дорожного движения, развития придорожного сервиса, расширения использования информационных и коммуникационных технологий, ликвидации перекрестного субсидирования на транспорте, унификации законодательства о трансфертном ценообразовании и др.

Подводя итог оценке логистического потенциала и степени его использования в Беларуси, можно резюмировать:

- логистика становится действенным инструментом развития экономики Беларуси и важным фактором эффективности бизнеса;
- анализ эффективности логистики на основе международных сопоставлений, проведенных Всемирным банком на основе индекса LPI, позволил констатировать низкую в 2012 г. позицию Беларуси в общем рейтинге (91 из 155 стран);
- индикатор использования логистических возможностей Беларуси относительно высок по показателю качества логистической инфраструктуры, что связано с активной реализацией программы создания сети логистических центров в стране;
- существенное улучшение в рейтинге достигнуто за счет повышения компетентности специалистов в области логистики, основная масса которых готовится сегодня в БГЭУ, что, в конечном итоге, определяет качество предоставляемых логистических услуг;
- относительно низкими показателями использования логистических возмож-

ностей по сравнению с другими странами характеризуются в Беларуси организация работы таможенной и пограничного контроля, соблюдение сроков доставки грузов, недостаточен также уровень использования информационных систем для определения местонахождения груза;

- для оптимизации цепей поставок необходимо отказаться от применения в рамках ТС «принципа резидентства» декларантов при таможенном оформлении товара, разработать механизм администрирования взимания НДС, отменить разрешительную систему для перевозчиков в ЕЭП;

- создание эффективного национального логистического механизма, как показывает передовой зарубежный опыт, невозможно без активного участия государственных органов в разработке стратегических программ, поддержания адекватной логистической инфраструктуры на основе реализации принципа государственно-частного партнерства;

- соблюдению дисциплины поставок будет способствовать решение задач безопасности дорожного движения, развития

придорожного сервиса, информационных и коммуникационных технологий. Усилия, предпринимаемые государством и бизнесом в направлении продвижения логистики, будут способствовать повышению престижа страны в глобализирующейся экономике.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ (REFERENCES)

Еловой И.А., Евсюк А.А., Ясинский В.В. 2007. *Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь*. Гомель: БелГУТ.

Elovoi I.A., Evsiuk A.A., Iasiniskii V.V. 2007. *Formirovanie transportno-logisticheskoi sistemy Respubliki Belarus*. [Formation of transport and logistic system of Republic of Belarus]. Gomel': BelGUT.

Лукинский В.В., Шульженко Т.Г. 2011. Интегральная оценка эффективности логистической деятельности с использованием ключевых показателей. *Логистика и управление цепями поставок*. № 6.

Lukinskii V.V., Shul'zhenko T.G. 2011. Integral'naiia otsenka effektivnosti logisticheskoi deiatel'nosti s ispol'zovaniem kliuchevykh pokazatelei. [Integrated assessment of efficiency of logistic activity with use of key indicators]. *Logistika i upravlenie tsepiami postavok*. No 6.

BELORUSSIAN LOGISTIC POTENTIAL: ESTIMATION AND USAGE

Irina Poleschuk¹

Authors affiliation: ¹Belarusian State Economic University (Minsk, Belarus).

Corresponding author: Irina Poleschuk (i.poleschuk@rambler.ru).

ABSTRACT. The article is dedicated to the questions of Belorussian logistic efficiency. The results of international poll about logistics efficiency using indicator LPI in different countries of the world are analyzed. The rate of logistic potential usage in the Republic of Belarus is evaluated. The reserves and perspectives of logistics opportunities expansion on purpose of native economy competitiveness growth and improvement of countries' position in international rating are shown.

KEYWORDS: logistic potential, logistic systems, chains of deliveries, efficiency of logistics, logistic centers.

JEL-code: F13, R40, R50.



Материал поступил 3.04.2013 г.