

***И. А. Шнып***

*ishnyp@gsu.by*

*Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины, Беларусь*

## **НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

В статье проанализировано развитие логистической деятельности в Республике Беларусь, выявлены тенденции и проблемы в функционировании логистической системы страны, предложены направления развития логистической деятельности.

Логистическая деятельность охватывает все отрасли экономики и оказывает существенное влияние на повышение ее эффективности. Необходимость развития логистической системы Республики Беларусь обусловлена интеграцией страны в общемировые товарные потоки. Белорусские ученые активно работают в области поиска оптимальных решений в процессе формирования логистической системы республики (В.Г. Булавко, И.А. Еловой, Ф.Ф. Иванов, Д.В. Курочкин, П.Г. Никитенко). Они анализируют международный опыт функционирования логистических операторов в контексте организации интегрированных цепей поставок (А.Д. Молокович, И.И. Полещук) [1, с. 52].

Работа по созданию логистической инфраструктуры и эффективному ее использованию в 2008–2015 годах проводилась в рамках реализации Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года, утвержденной постановлением Совета Министров РБ от 29.08.2008 г. № 1249. В ходе ее реализации создано 20 логистических центров (в рамках программы планировалось построить 50 логистических центров) и более 5 тыс. новых рабочих мест. Их общая складская площадь составила более 400 тыс. кв. метров. Созданные логистические центры являются в основном подразделениями торговых организаций, либо их площади предоставляются в аренду.

Самыми привлекательными регионами для строительства логистических центров остается Минский (за МКАД, вблизи II и IX трансъевропейских транспортных коридоров) и Брестский (граница с Польшей) регионы. В Минском регионе находятся 30, в Брестском регионе – 6 логистических центров. Восемь логистических центров являются мультимодальными, т.е. имеют подъездные пути двух и более видов транспорта, остальные обслуживаются только автомобильным транспортом.

По состоянию на начало марта 2017 года в республике действует 42 логистических центра. Общая площадь складов класса «А» и «В» составляет более 670 тыс. кв. метров. Из них склады общего пользования составляют 520 тыс. кв. метров, склады временного хранения и таможенные склады – 107 тыс. кв. метров, низкотемпературные склады и склады холодильники – 43 тыс. кв. м.

Основными тенденциями 2015–2016 гг. в сегменте складской недвижимости стали: рост количества вакантных площадей и расторгающихся контрактов, падение арендных ставок и продажной стоимости квадратного метра, изменение структуры спроса, отказ многих девелоперов от строительства новых объектов складского назначения.

В 2015–2016 гг. предложение складских площадей в Беларуси серьезно превысило спрос, что привело к снижению арендных ставок и росту вакантности площадей. Данная ситуация была вызвана не только экономическим кризисом в стране, но и укрупнение некоторых розничных операторов, которые являются одними из крупнейших арендаторов складов. В частности, магазины сети «Доброном», перешедшие под управление сети «Евроопт», перестали эксплуатировать складские помещения в связи с наличием у оператора собственных распределительных центров.

Рентабельность логистических услуг, оказываемых логистическими операторами, остается в большинстве случаев крайне низкой, а складские площади заполненными на 40–60 %. Привлекательность инвестирования в строительство логистических центров в Беларуси также значительно снизилась.

Недостаточное развитие логистической деятельности в Беларуси характеризует индекс эффективности логистической системы (logistics performance index – LPI). В 2007 г. Всемирным банком была разработана методика, позволяющая оценить текущее состояние логистической отрасли страны. Она заключается в расчете индекса эффективности логистической системы (LPI), который проводится 1 раз в 2 года. Результаты исследования публиковались в 2007, 2010, 2012, 2014, 2016 гг. В оценке эффективности логистической системы в 2010 г. Республика Беларусь не участвовала. Методология LPI включает учет по пятибалльной шкале шести оценочных критериев и расчет на их основе среднего значения индекса по каждой стране.

В качестве оценочных критериев используются:

- эффективность оформления таможенными органами (таможня, англ. *customs*);
- качество логистической транспортной информационно–технологической инфраструктуры (инфраструктура, англ. *infrastructure*);
- простота и доступность международных поставок (международные перевозки, англ. *international shipments*);
- уровень компетентности логистического обслуживания (качество и компетентность, англ. *logistics quality and competence*);
- возможность отслеживания международной поставки (отслеживание прохождения грузов, англ. *tracking and tracing*);
- своевременность поставок (англ. *timeliness*).

Значения индекса LPI по Республике Беларусь отражены в таблице 1 [2].

Таблица 1 – Индекс LPI Республики Беларусь в 2007–2016 гг.

Критерии оценки	Значения по годам							
	2007		2012		2014		2016	
	балл	место	балл	место	балл	место	балл	место
Таможня	2,67	50	2,24	121	2,50	87	2,06	136
Инфраструктура	2,63	54	2,78	65	2,55	86	2,19	135
Международные перевозки	2,13	126	2,58	107	2,74	91	2,62	92
Качество и компетентность	2,13	120	2,65	89	2,46	116	2,32	125
Отслеживание прохождения грузов	2,71	66	2,58	98	2,51	113	2,16	134
Своевременность поставок	3,00	78	2,87	114	3,05	93	3,04	96
Индекс LPI	2,53	74	2,62	91	2,64	99	2,40	120

В индексе LPI Всемирного банка в 2016 г. Республике Беларусь заняла 120-е место в списке 160 стран мира, несмотря на то, что развитию логистической системы в стране

уделяется пристальное внимание со стороны правительства. По итогам предыдущих исследований республика занимала 74-е место (2007 г.), 91-е (2012 г.), 99-е (2014 г.). Это объясняется тем, что другие страны развивают свои логистические системы более быстрыми темпами. В 2016 году Россия заняла 99-е место в рейтинге, Казахстан – 77-е, Украина – 80-е, Литва – 29-е, Латвия – 43-е, Польша – 33-е, Германия – 1-е [2].

Индекс LPI в определенной степени субъективен, так как методология оценки эффективности логистики не является чисто научной, как признают ее разработчики из Всемирного банка. Исследование основывается на результатах опросов преимущественно международных (транснациональных) логистических компаний. При этом не ведется опрос потребителей логистических услуг, не учитываются особенности отдельных стран, например, наличие выхода к морю, площадь территории и др.

При всей субъективности низкий индекс LPI показывает, что национальный рынок логистических услуг в Беларуси развивается более медленными темпами, чем у соседей и пока еще не достаточно сформирован.

Для ускорения развития логистической системы, а также роста и диверсификации экспорта товаров и услуг, обеспечения сбалансированности внешней торговли, принята Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 гг., утвержденная постановлением Совета Министров РБ от 18.07.2016 г. № 560. Цель программы – рост объема логистических услуг в 1,44 раза и увеличение общей складской площади логистических центров в 1,4 раза к 2020 году.

Реализация программы будет способствовать совершенствованию условий логистической деятельности, повышению эффективности использования инфраструктуры, необходимой для оказания логистических услуг и расширению транзитного потенциала, что предполагает улучшение качества и комплексности логистических услуг, совершенствование правовых и экономических условий.

Направления развития логистической деятельности в Республике Беларусь:

- развитие рынка услуг логистических операторов 3PL-уровня, оптимизация совершения таможенных процедур, формирование эффективных мультимодальных схем доставки, упрощение документооборота, расширение перечня услуг, развитие аутсорсинга, использование современных технологий, привлечение в национальную логистическую систему ведущих мировых логистических операторов;

- создание национальной информационной системы мониторинга товарных и транспортных потоков, внедрение CALS-технологии управления цепями поставок, электронного документооборота, TMS-технологии управления транспортом, WMS-технологии управления складом, RFID-технологии бесконтактной идентификации, расширение применения геоинформационных систем;

- интеграция логистической инфраструктуры китайско-белорусского индустриального парка «Великий камень» и Шелкового пути в логистическую систему Беларуси, развитие научно-технического сотрудничества и внедрение наукоемкой продукции (услуг), создание логистической инфраструктуры индустриального парка в увязке с сетью логистических центров Беларуси, участие национальных резидентов в перемещении транспортных и грузовых потоков индустриального парка и Шелкового пути;

- участие в международных индексируемых рейтингах в области логистики, взаимодействие в рамках программ международного сотрудничества, расширение международного сотрудничества в сфере подготовки специалистов по логистике, исследование международного и национального логистических рынков и их отдельных элементов;

- маркетинговые исследования товарных и транспортных потоков в различных видах транспортного сообщения, развитие сети контейнерных логистических центров.

## Литература

1. Вацило, А.А. Развитие транспортно-логистических услуг в контексте реализации геоэкономического потенциала Республики Беларусь / А.В. Вацило // Экономика и управление. – 2016. – № 1 (45). – С. 52–55.
2. Сайт Всемирного банка. – Режим доступа: <http://www.worldbank.org>. – Дата доступа: 27.09.2017.

РЕПОЗИТОРИЙ ГГУ ИМЕНИ Ф. СКОРИНЫ