

ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В УСЛОВИЯХ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

К. С. Круглик, Е. Э. Головчанская,
Белорусский государственный университет, г. Минск

Аннотация. Рассмотрены теоретические аспекты сущности логистической деятельности и ее специфики в условиях евразийской экономической интеграции. Исследованы особенности инфраструктуры логистической деятельности Беларуси, а также проанализирована логистическая деятельность в стране, уточнены преимущества транспортной логистики и предложен сравнительный анализ ее эффективности со странами ЕАЭС.

Ключевые слова: логистическая деятельность, транспортная логистика, инфраструктура, затраты, эффективность, интеграция.

K. S. Kruglik, E. E. Golovchanskaya,
Belarusian state University, Minsk

Abstract. Theoretical aspects of the essence of logistics activity and its specifics in the conditions of the Eurasian economic integration are considered. The features of the logistics infrastructure of Belarus are studied, as well as the logistics activity in the country is analyzed, the advantages of transport logistics are clarified and a comparative analysis of its effectiveness with the countries of the EEU is proposed.

Keywords: logistics activities, transport logistics, infrastructure, costs, efficiency, integration.

Актуальность: Расширение интеграционных действий считается тем требуемым условием, которое путем реализации инноваторских проектов и программ в системе международных отношений, способно гарантировать вероятность преодоления ресурсных ограничений и гарантировать максимальное внедрение инноваций не только в хозяйственную деятельность [1]. Актуальность этой статьи состоит в том, что в условиях евразийской экономической интеграции, формирования ее инфраструктуры, ужесточения рыночной конкурентной борьбы увеличивается потребность в оптимизации расходов по всей логистической цепи. Из всех логистических расходов по части анализа существенную долю составляют транспортные затраты (от 20 до 40%) [3]. В этой связи совершенствование управленческих решений в логистической сфере требует особого внимания.

Цель исследования – выявление особенностей транспортной логистики Республики Беларусь, ее места в системе евразийской экономической интеграции и определение ориентиров ее развития.

Экспортно-ориентированный характер экономики Республики Беларусь, а также ее вовлеченность в межнациональный рынок товародвижения требуют изучения теоретических и практических нюансов логистической деятельности и разработки системных мер развития государственной логистической системы и ее приспособления в соответствии с тенденциями мировой практики и международными условиями.

Логистика как наука занимается исследованием материальных и нематериальных потоков и обладает огромным количеством подвидов. Транспортная логистика занимается обеспечением транспортировки грузов с применением разных типов транспорта. В настоящее время часть расходов на транспортировку продуктов составляет приблизительно 50% от общих логистических расходов. При этом качество транспортировок может оказывать значительное воздействие на снижение транспортных расходов, в доле, сравнимой с себестоимостью перевозки грузов. Как раз поэтому транспортная логистика считается важным звеном в современном бизнесе.

Логистическая инфраструктура – это динамическая система социальноэкономических объектов, обеспечивающих работу макро-, мезо-, а также микрологистических систем путем координации интеграции потоковых процессов с целью оптимизации цепей и сетей поставок[2].

Невозможно пересмотреть значимость транспорта в экономике государства. Именно транспорт содействует стремительному развитию производства и процессов глобализации. Улучшение логистической инфраструктуры дает возможность справляться с внушительными дистанциями за сравнительно небольшой период времени, совершенствовать внешнеэкономические связи.

Для оценки эффективности логистической деятельности необходимо:

Проанализировать инновационные подходы к оценке эффективности логистической деятельности

Проанализировать структуры модели совместных логистических расходов

Знать структуру и выполнить факторный анализ основных показателей логистики на основании модели совместных логистических расходов

Оценить воздействие факторов на основные показатели логистики с применением интегрального метода экономического анализа.

Подход к определению категории эффективности логистической системы обуславливается исходя из ее определения: главная задача этой системы – гарантировать управление логистическими потоками на основе использования информационных технологий. Из чего следует, результативность логистической системы представляет собой уровень успешности решения логистических вопросов путем информационной концепции.

В процессе оценки эффективности логистики должны учитываться как показатели, определяющие саму логистическую концепцию, так и показатели, определяющие работу этой концепции. Часть таких показателей (частные) отображает единичные составляющие эффективности логистической деятельности, а другая часть (общие) определяет формирование логистической концепции в целом. Общие и частичные показатели оценки эффективности логистической деятельности компании представлены в таблице 1.

Группа частных показателей зависит от области деятельности и специализации конкретного предприятия. Эффективность логистики на микроуровне могут характеризовать показатели, которые сложно подлежат точным измерениям и, соответственно, могут получить только приближенную или относительную количественную оценку.

Таблица 1. Система показателей эффективности логистической деятельности

Общие показатели
Уровень логистической конкурентоспособности
Уровень логистического потенциала
Окупаемость (рентабельность) логистических затрат
Частные показатели

Группа организационно-технологических показателей	Группа инфраструктурно-объектных показателей
Уровень: скорости, надежности, производительности, качества, ритмичности, оборота	Уровень: емкости, пропускной способности, износа, использования мощностей, обслуживания

Источник: собственная разработка

Одним из ключевых методологических принципов логистической концепции считается применение системного подхода. Суть системного подхода состоит в анализе объектов формирующих логистическую систему, как единую целостность. Системный подход дает возможность анализировать исследуемый объект, как совокупность взаимосвязанных подсистем, объединенных общей целью, присутствием внешних и внутренних связей, обеспечивая при этом эффективное формирование конкурентной среды.

Характеристика инфраструктуры логистической деятельности в РБ в евразийской экономической интеграции

Потребность развития логистической системы Беларуси обусловлена интеграцией государства в общемировые товарные потоки и повышением эффективности деятельности субъектов товарно-транспортного рынка и их конкурентоспособности.

Интеграция государства в общемировые товарные потоки устанавливает приоритеты формирования логистической концепции Беларуси, нацеленные на увеличение степени развития логистической инфраструктуры, обеспечивающей свободное прохождение товарно-транспортного потока через территорию государства и соединение с логистическими системами остальных стран (их экономических объединений).

Условное возникновение логистики в Беларуси положено в 2003 г., когда основополагающие логистические структуры, соответствующие международным стандартам в некой степени, возникли на базе государственных предприятий «Белмагистральавтотранс» и «Брестгрузавтосервис». В тот момент белорусский рынок логистики характеризовался как гетерогенный, так как на нем не было явных лидеров, а действовало огромное количество мелких и средних компаний, использующих устаревшую технику. Эти компании не вкладывали инвестиции в усовершенствование качества услуг и сервиса.

Логистическая инфраструктура Беларуси построена на эффективном использовании географического расположения. Благодаря тому, что РБ расположена на пересечении двух трансграничных транспортных коридоров, определенных согласно международной классификации под номером «II» («Запад-Восток») и под номером «IX» («Север-Юг») с ответвлением «IXB» и по сути соединяет ЕАЭС и ЕС, существуют потенциальные возможности для стимулирования транзита пассажиров и груза.

Транспортная система страны является важнейшим элементом логистической инфраструктуры РБ и представлена железнодорожным, автомобильным, водным речным, воздушным и магистральным (трубопроводным) транспортом.

Главными достоинствами логистической системы РБ считаются:

наличие транспортных коммуникаций, обладающих значительной пропускной способностью в международном сообщении (железные дороги, международные автодороги);

создание и осуществление современных технологий передвижения товаров, высокая степень контейнеризации (посуточно пропускается до 10 контейнерных поездов с маршрутной скоростью 1200-1400 км в день);

достаточно большой уровень сохранности перемещаемых продуктов;

многовекторный вид экономических отношений РБ (доля товарооборота с государствами ЕАЭС – 49%, ЕС – 25%, Азии – 12%);

системный подход к формированию сферы логистических услуг и инфраструктуры, предложенный в гос.программах (осуществление за 10 лет двух специальных долгосрочных государственных проектов).

Осуществление проектов развития логистической системы в РБ дает возможность поэтапно создать инфраструктуру лог. центров различных типов, а также совершенствовать на предприятиях, оказывающих логистические и сопутствующие им услуги, необходимую емкость складских площадей.

Эффективность транспортной логистики Республики Беларусь в евразийской экономической интеграции

Из-за потребности в увеличении эффективности деятельности субъектов товарнотранспортного рынка и их конкурентоспособности устанавливает приоритеты формирования логистической системы, направленные на увеличение доходности логистической деятельности и привлечение товаро-транспортных потоков к перемещению через территорию страны.

Сформированы сети логистических центров в нуждающихся в международных транспортных коридорах и объектах урбанизации, наряду с поддержкой значительной эффективности в системе товаро- также грузодвижения, сопровождаются значимым мультипликативным эффектом, который выражается и в прочих секторах экономики, таких как строительный комплекс, область оптовой и внешней торговли, банковское и производственно-техническое обслуживание. Также в областях по производству оборудования для терминалов, контейнеров также подвижного состава транспорта; формировании региональных рынков продуктов также услуг, информационных и телекоммуникационных систем и, в конечном итоге, - в повышении валового национального продукта и валового внутреннего продукта государства.

По эффективности таможенного оформления у нашей страны 112-е место, что на 24 позиции выше показателя 2016 г.; по качеству инфраструктуры – 92е (43 позиции вверх), по компетентности и качеству логистических услуг – 85-е место. По субиндексам «отслеживание прохождения грузов» и «своевременность поставок грузов» РБ заняла 109ю и 78-ю позиции соответственно, а вот по простоте перевозок опустилась с 92-й позиции на 134-ю. В 2018 г. опережают Беларусь по индексу развития логистики Украина, Казахстан, Россия, Армения, Узбекистан (табл. 2) .

Таблица 2. Индекс эффективности логистики в странах СНГ, Прибалтики и Польше за 2007/2018 гг.

Страна	2007		2010		2012		2014		2016		2018	
	LPI Индекс	LPI рейтинг	LPI Индекс	LPI рейтинг	LPI Индекс	LPI рейтинг	LPI Индекс	LPI рейтинг	LPI Индекс	LPI рейтинг	LPI Индекс	LPI рейтинг
Польша	3,04	40	3,44	30	3,43	30	3,49	31	3,34	33	3,54	28
Эстония	2,95	47	3,16	43	2,86	65	3,35	39	3,36	38	3,31	36
Литва	2,78	58	3,13	45	2,95	58	3,18	46	3,63	29	3,02	54
Украина	2,55	73	2,57	102	2,85	66	2,98	61	2,74	80	2,83	66
Латвия	3,02	42	3,25	37	2,78	76	3,4	36	3,33	43	2,81	70
Казахстан	2,12	133	2,83	62	2,69	86	2,7	88	2,75	77	2,81	71
Россия	2,37	99	2,61	94	2,58	95	2,69	90	2,57	99	2,76	75

Армения	2,14	131	2,52	111	2,56	100	2,67	92	2,21	141	2,61	92
Узбекистан	2,16	12	2,79	68	2,46	117	2,39	129	2,4	118	2,58	99
Беларусь	2,53	74	-	-	2,61	91	2,64	99	2,4	120	2,57	103
Киргизия	2,35	103	2,62	91	2,35	130	2,21	149	2,16	146	2,55	108
Молдова	2,31	106	2,57	104	2,33	132	2,65	94	2,61	93	2,46	116
Туркменистан	-	-	2,49	114	-	-	2,30	140	2,21	140	2,41	126

Источник: собственная разработка

Из стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в рейтинге LPI значительно улучшилось положение Казахстана, он переместился с 88-го места (2014 г.) на 77-е в 2016 г. и на 71-е в 2018 г. Также Киргизия заметно повысила свой показатель: со 146-го места до 108-го. Армения хоть и в 2016 г. сдала свои позиции до 141-го места, но к 2018 г. вернула до 92-го (рис. 1.3).

Россия набрала по LPI 2,76 балла, что позволило ей подняться сразу на 24 пункта вверх по сравнению с 2016 г. (2,57 балла; 99-е место) и занять 75-ю строку в рейтинге. Это произошло за счет улучшения значений по всем субиндексам, кроме «отслеживание прохождения грузов». Несмотря на рост показателей, на столь невысокую итоговую позицию повлияли прежде всего низкие оценки за работу таможи (97-е место), отслеживание грузов (97-е) и международные перевозки (96-е).

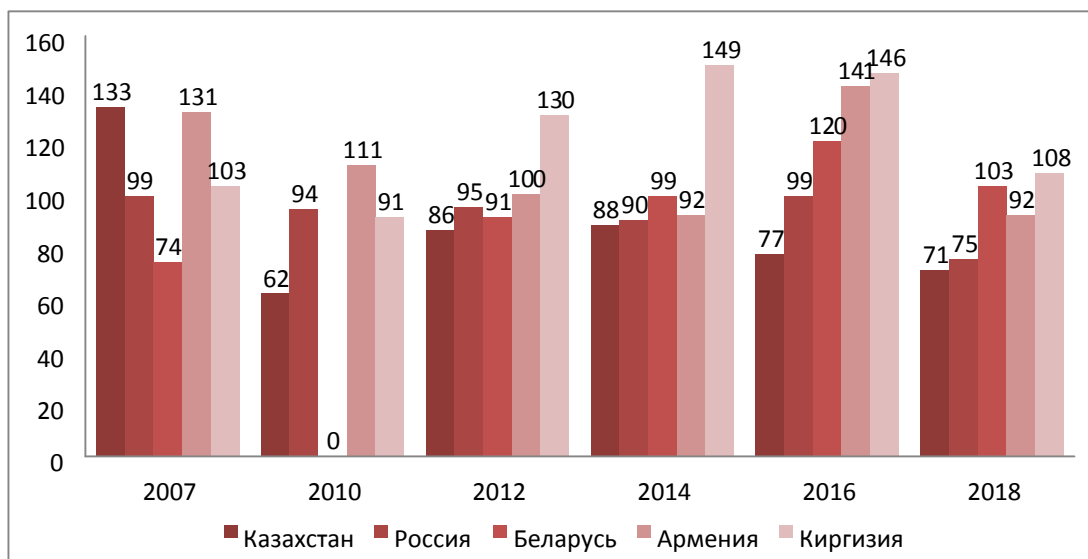


Рисунок 1 – Индекс эффективности логистики в странах – членах ЕАЭС

Источник: собственная разработка

Так, можно заметить, что наиболее развитая логистическая система среди стран ЕАЭС у Казахстана, а наименее – у Беларуси и Киргизии. Для того, чтоб повысить значения показателей развития логистики LPI, в Беларуси стоит реализовать комплекс мер сначала в области совершенствования логистической инфраструктуры и поиска новых подходов к управлению, а потом и в сфере автоматизации логистических процессов.

В конце концов, можно сделать вывод, что транспортно-логистический комплекс Республики Беларусь набирает обороты из года в год и увеличивает свои показатели. Чтобы улучшить ситуацию, в Беларуси следует осуществить комплекс мер как в области совершенствования логистической инфраструктуры и поиска новых подходов к управлению, так и в сфере механизации логистических процессов. Только общими усилиями государства и

участников логистической деятельности можно добиться улучшения рейтинга по индексу эффективности логистики и достичь целей, которые установлены Программой развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016– 2020 гг. и Концепцией развития логистической системы РБ на период до 2030 г.

Список использованной литературы:

1. Шаховская Л.С., Головчанская Е.Э. Интеграционные процессы как необходимое условие развития интеллектуальных ресурсов в системе университетов предпринимательского типа //Белорусский экономический журнал. 2016. № 2 (75). С. 31-44
2. Королева, А. А. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы: моногр. / М.М. Ковалев, А.А. Королева, А.А. Дутина. — Минск: Изд. центр БГУ, 2017. — 327 с.
3. Ивуть Р.Б., Стефанович Р.В. Основные направления развития транспортно-логистической системы Республики Беларусь// БНТУ, 2011- 132 с.