

ИНДЕКС ЭФФЕКТИВНОСТИ ЛОГИСТИКИ LPI КАК ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

К. Д. Чуприс,

студентка 4 курса ГИУСТ БГУ

Научный руководитель:

*кандидат физико-математических наук,
доцент Л. Г. Третьякова (ГИУСТ БГУ)*

Индекс эффективности логистики LPI (*Logistics Performance Index*) был разработан Всемирным банком совместно с университетом г. Турку (Фин-

ляндия) в 2007 году и на сегодняшний день опубликован по итогам 2007, 2010, 2012 и 2014 гг. [1].

Индекс эффективности логистики отражает характеристику цепи поставок с учетом количественных и качественных показателей. LPI рассчитывается на основе данных международных, национальных или региональных логистических и складских операторов.

Оценка эффективности логистики осуществлялась по шкале от 1 (минимум) до 5 (максимум) баллов на основании экспертных оценок [2]. Сравнительные данные о значении индекса эффективности логистики Республики Беларусь за периоды 2007, 2012, 2014 годы представлены в таблице.

Таблица – Оценка эффективности логистики в Республики Беларусь

	2007	2012	2014
Индекс LPI	2,53	2,61	2,64
Место в мире	74	91	99
Количество стран-участниц	150	155	160

Анализируя данные таблицы, видим, что индекс эффективности логистики LPI в Республике Беларусь повысился с 2,53 до 2,64, а место среди стран-участниц понизилось. Такая тенденция свидетельствует об отставании развития логистической системы по сравнению с другими странами. Проанализируем причины этого состояния, используя анализ значений субиндексов LPI по Республике Беларусь за 2007, 2012, 2014 годы (см. рисунок).

Одним из наиболее проблемных показателей для Республики Беларусь является эффективность работы таможенной и пограничного контроля – спад в 2012 и 2014 гг. с 2,67 в 2007 до 2,5 в 2014 году. В 2007 г. произошли улучшения в нормативной базе: было принято постановление от 21 марта 2007 г. № 7/26, где были согласованы и утверждены схемы пропуска через государственную границу. В это время утратила силу Типовая технологическая схема взаимодействия государственных служб контроля на пограничных пунктах пропуска, утвержденная Государственным комитетом пограничных войск Республики Беларусь 14 сентября 1995 г. Спад в 2012 объясняется экономическим кризисом 2011 г. Инфляция в Беларуси за 2011 год составила 108,7 %, цены на непродовольственные товары выросли на 112 %, на пассажирские перевозки – на 105,6 %.

Один из важнейших субиндексов, характеризующий развитие торговой и транспортной инфраструктуры, уменьшился с 2,67 в 2007 до 2,55 в 2014 году. В 2014 году субиндекс понижался по причине недостаточного развития сферы услуг и придорожного сервиса. Если в 2012 г. в нашей стране были предприняты попытки увеличения придорожного

сервиса, то к 2014 они сократились, а в европейских странах наоборот, набрали обороты.

Следует отметить положительную динамику, связанную с ростом показателей по субиндексам: международные перевозки и своевременность поставок. В этом направлении проводилась большая работа, дающая положительные результаты.

Снизился показатель качества логистических услуг – с 2,65 в 2012 году до 2,46 в 2014. В Республике Беларусь наблюдается неразвитость рынка 3PL-услуг. Логистические центры в Беларуси оказывают лишь отдельные виды логистических услуг, что препятствует минимизации издержек. Также завышены ставки на аренду складских помещений, что связано с недостатком конкуренции.

Показатель отслеживания прохождения грузов уменьшился с 2,71 до 2,51. Это является следствием неэффективной работы таможенных органов, что вызвано слабым информационным оснащением и недостатками в управлении организационной структурой.

К основным факторам, препятствующим эффективному развитию логистической системы в Республике Беларусь, относятся:

- недостаточность складских помещений класса А и В, оборудованных системой температурного контроля;
- низкая пропускная способность железной дороги и дорогие телекоммуникации;
- плохая дорожная инфраструктура, в частности возле таможен;
- высокие ставки аренды складских помещений (связан с недостатком конкуренции);
- слабо развитый рынок 3PL-провайдеров, а 4PL-провайдеры отсутствуют вовсе.

Используя улучшения показателей субиндексов LPI как один из инструментов повышения качества логистической системы Республики Беларусь и улучшения ее индекса на мировой арене, целесообразно предложить следующие мероприятия:

1. Обновление программных и технических средств; совершенствование нормативной базы;

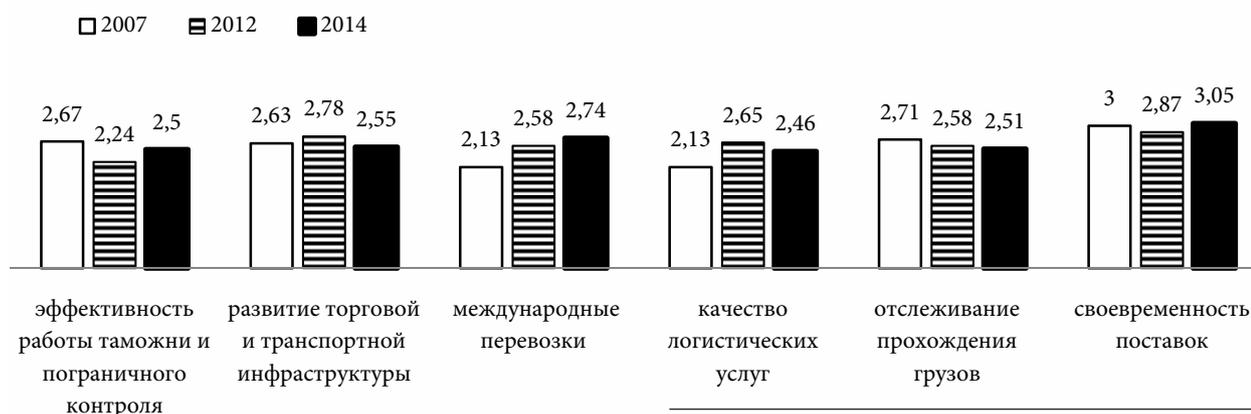


Рисунок – Индекс LPI по критериям эффективности

применение электронного декларирования, что позволило бы сократить время проведения таможенных операций.

2. Развитие инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска; развитие кадрового потенциала, что улучшило бы условия для таможенного оформления и увеличило бы скорость обслуживания.

3. Таможенное оформление импортных поставок с применением электронного декларирования.

4. Организация работы в стране 3PL, 4PL и в перспективе 5PL – логических провайдеров. 5PL – логистический провайдер, оказывающий весь ком-

плекс логистических услуг с применением информационных технологий.

Таким образом, несмотря на субъективную оценку развития логистической системы на основании индекса эффективности логистики LPI, его анализ может оказать существенное влияние на положительные тенденции ее развития в нашей стране.

Литература

1. Всемирный банк [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.worldbank.org> – Дата доступа: 04.12.2015
2. Курочкин, Д. В. Логистика : практикум / Д. В. Курочкин. – 2-е изд. – Минск : ФУАинформ, 2014. – С. 8.