

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РЕГИОНА

С. Ф. КУГАН¹⁾

¹⁾Брестский государственный технический университет,
ул. Московская, 267, 224017, г. Брест, Республика Беларусь

Дана оценка конкурентному потенциалу регионов Республики Беларусь и его важнейшему элементу – логистическому потенциалу территорий, являющемуся одним из основных факторов поддержания инвестиционного межгосударственного интереса. Определено, что ключевым элементом транспортно-логистической инфраструктуры страны являются действующие на ее территории логистические центры, развитие которых необходимо для оптимизации деятельности распределительных систем в рамках существующей схемы транспортных маршрутов. Сформулированы направления повышения транзитной привлекательности транспортно-логистической инфраструктуры в Беларуси. Отмечено, что логистический потенциал регионов республики является надежным средством усиления влияния страны на международной арене. Выявлено, что оплата транспортно-логистических услуг приносит несомненные выгоды в экономическом плане, так как в страны с высоким логистическим потенциалом направляются инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры, внедрение современной транспортной техники и технологий.

Ключевые слова: логистический потенциал; транспортно-логистические услуги; регион; складские услуги.

LOGISTIC POTENTIAL AS A FACTOR OF INCREASE OF COMPETITIVENESS OF REGION

S. F. KUHAN^a

^aBrest State Technical University, Moskovskaya street, 267, 224017, Brest, Republic of Belarus

In article the assessment of competitive capacity of regions of the republic and its major element – the logistic potential of the territories which is one of major factors of maintenance of investment interstate interest is carried out. It is determined that the logistic centers operating in its territory which development is a necessary condition for optimization of activities of distribution systems within the existing scheme of transport routes act as a crucial element of transport and logistic infrastructure of the country. The directions increase of transit appeal of transport and logistic infrastructure in Belarus are formulated because the logistic capacity of regions of the republic is a well-tried remedy of strengthening of influence of the country on the international scene. It is revealed that payment of transport logistics services brings undoubted benefits in the economic plan since to the countries with a high logistic potential investments are aimed at the development of transport infrastructure, implementation of modern transport equipment and technologies.

Key words: logistic potential; transport-logistic services; region; ware-house services.

Для Республики Беларусь логистика является достаточно новой отраслью, которая формирует около 7,5–8,0 % ВВП. Логистика определяет совместную деятельность всех функциональных подразделений организации по прохождению товарных потоков от поставщиков сырья через производственное предприятие к конечным потребителям. Это процесс управления движением и хранением сырья, готовой продукции и ее компонентов в хозяйственном обороте с момента уплаты денег поставщикам до момента получения платы за доставку конечной продукции потребителю. Формирование экономических

Образец цитирования:

Куган С. Ф. Логистический потенциал как фактор повышения конкурентоспособности региона // Весн. БДУ. Сер. 3, Гісторыя. Эканоміка. Права. 2016. № 3. С. 61–65.

For citation:

Kuhan S. F. Logistic potential as a factor of increase of competitiveness of region. *Vesnik BDU. Ser. 3, Gistoryja. Jekanomika. Prava.* 2016. No. 3. P. 61–65 (in Russ.).

Автор:

Светлана Федоровна Куган – кандидат экономических наук, доцент; заместитель декана по воспитательной работе экономического факультета.

Author:

Sviatlana Kuhan, PhD (economics), docent; deputy dean for educational work, faculty of economics.
sfkugan@mail.ru

отношений в современных условиях требует переоценки реализуемых территориальных стратегий социально-экономического развития с целью обеспечить оптимальное функционирование логистической инфраструктуры, рынка транспортных и логистических посредников, способных работать в новых условиях. Качество осуществления поставок, в том числе гарантия их безопасности, должно быть повышено посредством реализации мер по укреплению логистических цепочек поставок. С точки зрения перспективного развития логистических центров выбор места их дислокации должен способствовать совершенствованию поставок материальных ресурсов и расширению возможностей центров за счет повышения качества обслуживания и снижения логистических издержек.

В настоящее время конкурентоспособность региона зачастую рассматривается как система, состоящая из таких элементов, как конкурентный потенциал, эффективность использования ресурсов, конкурентные стратегии хозяйствующих субъектов и др. В состав конкурентного потенциала региона входит также логистический потенциал территории, являющийся важным фактором поддержания инвестиционного интереса во взаимодействии государств.

Термин «логистика» в экономическом словаре определяется как управление материально-техническим обеспечением, товарно-материальными запасами [1].

Слово «потенциал» происходит от лат. *potentio* 'сила' и обозначает совокупность средств, условий, необходимых для ведения, поддержания, сохранения чего-нибудь [2]. Говоря о логистическом потенциале, принимают во внимание прежде всего перемещающийся объем материальных ресурсов, который способен поддержать потоки информационных финансовых ресурсов. Следует помнить о том, что перемещение материального потока невозможно без субъектов, воздействующих на него; материальных средств, с помощью которых проводится воздействие; наличия договорных связей, без которых материальный поток останется недвижим; структур, поддерживающих запасы товаров. Современные исследования в области логистики свидетельствуют о том, что понятие «логистический потенциал» сводится исключительно к величине грузооборота территориального объекта и рассчитывается путем суммирования объемов внутрирегиональных, транзитных, межрегиональных, международных перевозок. Таким образом, логистический потенциал современными исследователями представляется как абсолютный показатель, выраженный в тонно-километрах.

Два международных транспортных коридора, которые проходят по территории Беларуси, а также сформировавшаяся общая граница с государствами Европейского союза определяют повышение логистического потенциала страны и создают возможности для роста экспорта логистических услуг. Ключевым элементом транспортно-логистической инфраструктуры страны выступают действующие на ее территории логистические центры. По состоянию на 28 января 2016 г. в Беларуси функционировали 38 логистических объектов. Из них 20 созданы в рамках Программы развития логистической системы Республики Беларусь (далее – Программа). Государственными являются 11 логистических центров, остальные созданы за счет средств инвесторов национальных (производственные предприятия, транспортно-логистические компании, логистические операторы, дистрибьюторы, ретейлеры, девелоперы) и иностранных (из России, Азербайджана и Ирана).

В соответствии с Программой в Республике Беларусь были введены в эксплуатацию и в настоящий момент осуществляют деятельность 19 логистических центров, общая площадь которых составляет более 370 тыс. м²: «Брест-Белтаможсервис», «Минск-Белтаможсервис», «Минск-Белтаможсервис-2», «Гомель-Белтаможсервис», ООО «Брествнештранс», ИП «БЛТ-Логистик», ООО «Двадцать четыре», ОАО «Белмагистральавтотранс», ОАО «Озерцо-Логистик» и др. (рисунок) [3].

Важным показателем реализации логистического потенциала Республики Беларусь является объем логистических услуг по обработке транзитных грузов на территории страны. К сожалению, статистические исследования не дают точной картины фактического грузопотока, что затрудняет его оценку и прогнозирование.

Логистические услуги принято разделять по видам операций. К транспортным услугам относят авиаперевозки, автомобильные, интермодальные перевозки (последовательная транспортировка груза в одной и той же грузовой единице). К складским услугам относят хранение, упаковку и сортировку товаров. Кроме указанных выше, логистическими являются также сопроводительные услуги, а именно: управление поставками, кросс-докинг (логистическая операция, при которой исключается этап хранения товара на складе), таможенные услуги, страхование. В Республике Беларусь наиболее развитым считается сектор транспортных услуг, складские услуги характеризуются как развивающиеся, а такая сопроводительная услуга, как консультирование в области логистики, лишь начала распространяться в стране.

На данный момент возможность глобального мониторинга движения материальных ресурсов на территории Республики Беларусь отсутствует. В связи с этим возникают трудности при расчете, какому количеству транспортных организаций целесообразно существовать на рынке логистических услуг республики.

- ◆ Действующие логистические центры
- Логистические центры, планируемые к вводу в 2016 г.
- △ Логистические центры, планируемые к вводу в 2017 г.
- Логистические центры, планируемые к вводу в 2018 г.
- ◆ Логистические центры, планируемые к вводу в 2021 г.

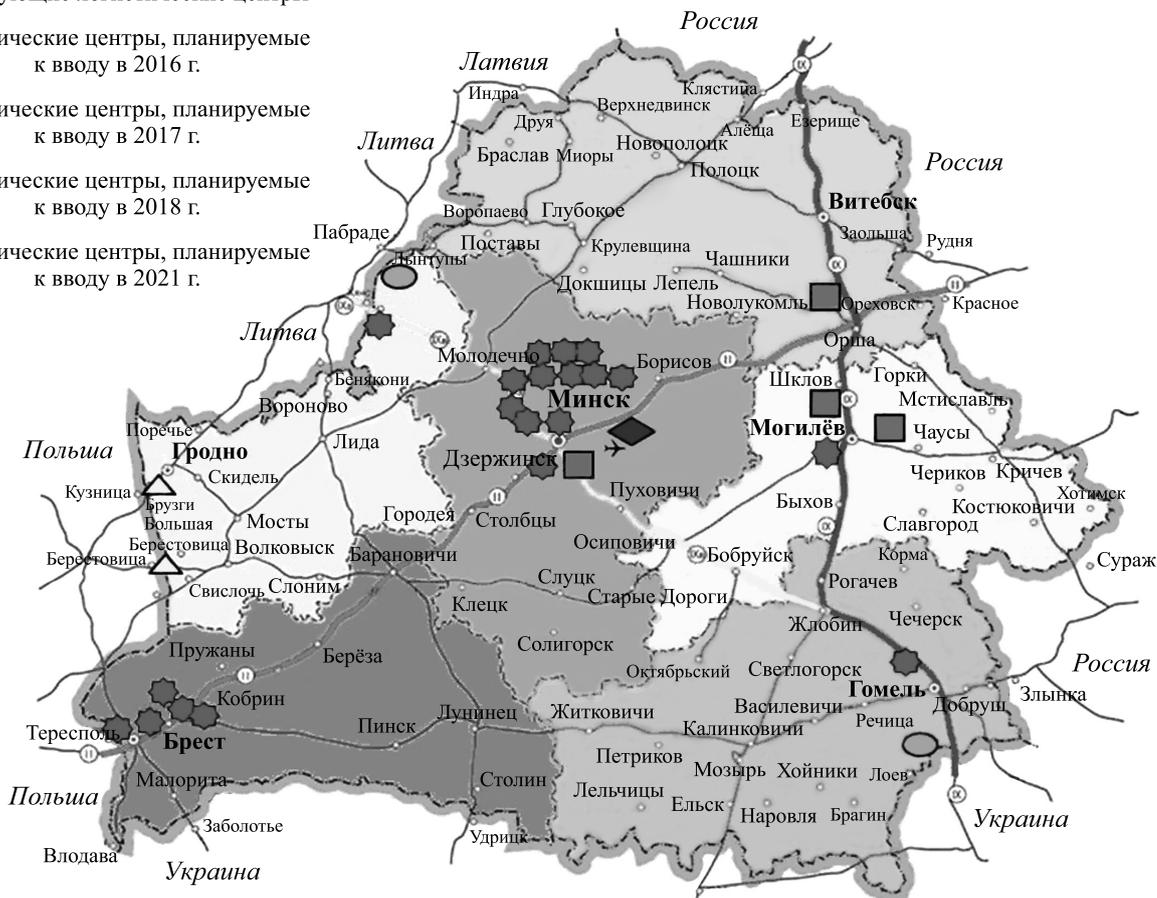


Схема размещения логистических центров в Республике Беларусь

Для составления характеристики логистического потенциала региона необходимо выполнить следующие операции:

- описать транспортную систему региона;
- исследовать объекты системы распределения;
- измерить складской потенциал региона;
- проанализировать величину торгового оборота как одного из факторов, определяющих перспективы развития логистической системы;
- провести статистический анализ грузооборота по различным видам транспорта на момент времени;
- провести анализ рисков, в том числе и по причине аварийности.

По данным Национального статистического комитета Республики Беларусь, за 2015 г. общий годово-вой объем транзитных перевозок грузов через территорию Беларуси составил 447,4 млн т, или 95,7 %, по отношению к соответствующему периоду предыдущего года. Объемы грузовых перевозок за I квартал 2016 г. по всем видам транспорта составили более 96 млн т (таблица) [3].

Грузовые перевозки по видам транспорта за I квартал 2016 г.

Вид транспорта	Объем перевозок грузов, тыс. т
Трубопроводный	33 751,1
Железнодорожный	28 020,4
Автомобильный	34 086,2
Воздушный	10,2
Внутренний водный	176,4
Всего	96 044,3

Для прогнозирования грузопотоков и деятельности логистических центров в регионах необходимо знать объемы перевозок грузов по направлениям и на основе данных рассчитывать индекс транзитного грузооборота. Для этого необходимо знать величину (объем) грузооборота по i -му виду груза, долю i -го вида груза в объеме грузооборота и долю i -го направления доставки груза.

Анализ динамики транзитного грузооборота позволяет рассчитать темпы роста грузопотока как среднюю геометрическую величину. Значение темпов роста может быть использовано для составления прогноза на несколько периодов. При этом необходимо учитывать тот факт, что существенное влияние на величину грузопотока оказывает законодательная база в сфере таможенного регулирования прохождения грузов, а также внешнеэкономическая политика государства.

Определение логистического потенциала региона необходимо для оптимизации распределительных систем, действующих в рамках существующей схемы транспортных маршрутов, а также для совершенствования логистической системы региона (как части товаропроводящей системы страны) на уровне внешнеторговых связей.

Важной задачей при оценке логистического потенциала региона является измерение его складских возможностей, связанных со следующими факторами:

- увеличение грузооборота и товарооборота;
- увеличение экспортно-импортных операций;
- активное развитие торговли и строительства, способствующее формированию территориальных запасов и востребованности складских систем классов A и B [4].

Таким образом, данный потенциал необходимо рассматривать как показатель мощности системы складирования региона, с помощью которого могут быть оценены оснащенность, качественная структура и перспективы роста складских площадей. Для территорий, позиционирующих себя как транзитные (а это все регионы республики), особенно актуальным является развитие складских систем высокого уровня, создание транспортно-логистических центров. Однако нельзя забывать о необходимости внутреннего обеспечения и о возможном развитии ретейлерской складской системы. Из этого следует, что для регионов с разными направлениями позиционирования критериальные границы показателя складского потенциала должны быть дифференцированы.

Кроме того, одним из приоритетных направлений повышения логистического потенциала Беларуси является реконструкция и модернизация автомобильных дорог и иной транспортной инфраструктуры, необходимой для осуществления транзита по территории страны. В одном из докладов, представленном на Первом Международном форуме-выставке деловых контактов в г. Бресте (20–22 апреля 2016 г.), была озвучена проблема необходимости совершенствования дорожной инфраструктуры посредством увеличения объемов оказания услуг придорожного сервиса, включая строительство гостиниц, кафе, автозаправочных станций, станций технического обслуживания, пунктов экстренной помощи на дорогах, а также их доведение до уровня международных стандартов по придорожному обслуживанию.

Формирование и развитие транзитно-привлекательной логистической системы на территории Беларуси предполагают дальнейшее создание мультимодальных многофункциональных транспортно-логистических центров, в том числе трансграничных терминалов, с учетом допущенных при их планировании просчетов. В частности, необходимо исключать случаи нерациональной специализации, предусматривать наличие подъездных железнодорожных путей, открывать ведомственные пункты таможенного отправления в центрах, большее внимание уделять водному и воздушному видам транспорта и т. п. [5].

Таким образом, требуется более детальная проработка технико-экономических параметров логистических центров с учетом опыта реализации успешных зарубежных проектов. Ключевым аспектом развития логистического потенциала Беларуси выступает информационное обеспечение логистической привлекательности страны, чего можно достигнуть путем внедрения современных информационных технологий в транспортные и логистические процессы. Максимальное использование систем информатизации в области организации логистического обслуживания грузопотоков целесообразно развивать по следующим направлениям: расширение практики применения систем и внедрение стандартов электронного документооборота на базе европейского набора стандартов *UN/EDIFACT*; унификация программного обеспечения; формирование коммуникаций для обеспечения устойчивой многоканальной связи между транспортно-логистическими центрами, таможенными органами и другими субъектами рынка; организация систем по сбору, обработке и анализу информации о внутренних и транзитных грузопотоках и перевозках и т. п.

По мнению экспертов, в настоящее время недостаточная привлекательность логистических центров и операторов в Республике Беларусь во многом обусловлена относительно низкой комплексностью услуг: данный показатель оценивается в 25 % по республике (в странах Европейского союза – 73 %) [6].

Логистический потенциал регионов Беларуси является надежным средством усиления влияния страны на международной арене. Оплата транспортно-логистических услуг приносит транзитной стране несомненные выгоды в экономическом плане, так как в государства с высоким логистическим потенциалом направляются инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры, внедрение современной транспортной техники и технологий.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК (*REFERENCES*)

1. Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь. 2-е изд., испр. М., 1999.
2. Толковый словарь русского языка / под ред. Д. Н. Ушакова [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.classes.ru/all-russian/russian-dictionary-Ushakov-term-53966.htm (дата обращения: 22.04.2016).
3. Грузовые перевозки по видам транспорта [Электронный ресурс] // Нац. стат. ком. Респ. Беларусь. Режим доступа: http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport/operativnaya-informatsiya_2/gruzovye-perevozki-po-vidam-transporta (дата обращения: 22.04.2016).
4. Схема размещения логистических центров в Республике Беларусь [Электронный ресурс] // М-во транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь. Режим доступа: http://www.mintrans.gov.by/ru/translogistic_306-mass_sxema-ru (дата обращения: 22.04.2016).
5. Івуть Р. Б., Зубрицкий А. В., Зіневич А. С. Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования ее транспортно-логистической системы // *Новости науки и технологий*. 2015. № 1 (32). С. 19–33 [Ivut R. B., Zubritsky A. V., Zinevich A. S. Transit capacity of Republic of Belarus in the context of its transport-logistical system formation. *Novi nauki i tekhnologii*. 2015. No. 1 (32). P. 19–33 (in Russ.)].
6. Транспорт и логистика Республики Беларусь 2014 : справ.-информ. изд. / под общ. ред. Н. В. Горбеля. Минск, 2014.

*Статья поступила в редколлегию 28.04.2016.
Received by editorial board 28.04.2016.*