

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНОЙ ЛОГИСТИКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

В. В. Матлаш

*Гомельский государственный технический университет
имени П. О. Сухого, Беларусь*

Научный руководитель О. В. Телегина

По мере развития рыночной экономики в стране повышение эффективности транспортного процесса требует новых подходов к организации перевозок. Транспорт как составная часть более крупной системы, т. е. логистической цепи, привел к необходимости рассматривать его в разных аспектах. Транспортный сервис в современных условиях включает в себя не только собственно перегрузку грузов от поставщика.

Одним из факторов экономического роста является развитие логистической системы, охватывающей различные сферы деятельности в стране. По мере развития рыночной экономики процесс совершенствования логистического управления товародвижением объективно приводит к усилению интеграции организаций, участвующих в перемещении товаров. Исходя из этого, возникает необходимость регулирования всей системы движения товаров [1].

Ни для кого не секрет, что логистика имеет важное значение как для конкретной компании, в частности, так и для страны в целом. В последнее время много говорят о необходимости оптимизации бизнес-процессов, сокращении затрат и развитии логистики. Это обусловлено тем, что на предпринимательскую деятельность и белорусскую экономику оказали влияние нестабильность покупательского спроса и, как следствие, увеличение запасов на складах; повышение стоимости логистических услуг; вступление республики в Таможенный союз; реализация государственных программ по совершенствованию логистической системы и использованию транспортного потенциала страны; активное развитие информационных и коммуникационных технологий; а также тот факт, что отечественные предприятия становятся участниками международных цепей поставок [5].

Для Республики Беларусь все более актуальной становится проблема соответствия общим мировым тенденциям и усиления своих позиций на рынке транспортно-логистических услуг как важнейшем секторе логистики.

Логистика в Беларуси находится на стадии формирования. Находясь в центре грузопотоков, связывающих государства Западной Европы с двумя мощными региональными рынками – Россией и странами Юго-Восточной Азии, а страны Черноморского побережья – со странами Балтийского моря.

В качестве факторов, сдерживающих развитие сферы грузоперевозок, можно выделить следующие:

- сложность таможенных процедур;
- проблемы функционирования и обустройства транспортных коридоров;
- недостаточный уровень развития логистической инфраструктуры;
- отсутствие преференций за пределами страны: нет перспективных межгосударственных соглашений, позволяющих выйти на российский рынок [2].

Транспортно-логистический сектор занимает весьма значительную долю на рынке услуг Беларуси. В настоящее время в республике функционирует более 3000 компаний и индивидуальных предпринимателей, активно занимающихся транспортом и логистикой. В последние годы крупные государственные и частные транспортно-логистические компании, логистические провайдеры, предприятия

производственного сектора и сферы услуг стали активно создавать свои складские комплексы, грузовые терминалы, транспортно-логистические центры.

В 2014 г. объем транзитного потока через Беларусь сократился на 7 %. При этом наиболее ощутимо «просели» перевозки автомобильным транспортом. По информации Государственного таможенного комитета Беларуси, объем данных перевозок уменьшился сразу на 9 %. Сокращение объемов перевозимых грузов стало причиной недополучения прибыли в размере около 10,7 млн дол. США.

Эффективность функционирования логистических систем и цепей поставок с точки зрения логистики может оцениваться по-разному. В первую очередь, это динамичное снижение затрат в каналах распределения за счет оптимизации запасов, транспортных, складских, управленческих расходов, применения современных разработок, технологий контроля и мониторинга состояния системы, а также внедрения более гибких стратегий (технологий) перераспределения логистических функций (доведения товара, маркировки, перемещения части подготовительных операций, использования общих складов, выбора посредников и др.) [3].

Экономика Беларуси характеризуется недостаточным использованием логистических активностей, о чем свидетельствуют данные обзора индекса эффективности логистики LPI. Методику оценки уровня развития логистики в различных странах разработал Всемирный банк совместно с университетом г. Турку (Финляндия). LPI измеряет удобство логистических систем по всей цепи поставок услуг в стране и дает оценку с двух позиций: национальной и международной. Данное исследование проводится раз в два года с 2007 г.

Индекс эффективности логистики – это оценка страны по 6 компонентам:

- качество и компетентность логистических услуг;
- эффективность таможенного и пограничного оформления;
- простота организации международных поставок товаров;
- соблюдение сроков поставок грузов;
- качество торговой и транспортной инфраструктуры;
- отслеживание прохождения грузов.

Международный показатель индекса выставляют торговые партнеры – эксперты в области логистики, ведущие деятельность за пределами страны, а национальный – основан на мнении специалистов, работающих в ней. Согласно полученным данным, в 2007–2014 гг. в первую десятку входят страны с наиболее развитыми логистическими системами, в том числе Германия, Нидерланды, Сингапур, Бельгия, Великобритания, Гонконг и Япония.

В 2014 г. в исследовании приняли участие 160 стран. На основании представленных данных видно, что, несмотря на повышение показателя LPI, рейтинг Беларуси ухудшается (74-е место в 2007 г. и 99-е – в 2014 г.).

С 2012 по 2014 г. по трем параметрам (качество торговой и транспортной инфраструктуры, качество и компетентность логистических услуг и отслеживание прохождения грузов) наблюдается снижение показателей. Схожая ситуация и в странах Таможенного союза.

Это происходит из-за специфичности развития самих логистических систем, обусловленных целым рядом причин:

- недостаточно прочные связи между производителями, поставщиками и потребителями, которые должны быть объединены в одну систему;
- создание логистических систем требует капитальных вложений, и достаточно значительных;
- темпы развития производственной, технической и технологической базы логистики в разных отраслях экономики в последние годы очень высоки и требуют

практически постоянного внесения улучшений или внедрения новых продуктов, что требует значительных единовременных затрат.

Необходимо создавать многофункциональные логистические центры, которые по цепочке потянут за собой сопутствующие услуги: банковские, услуги связи, таможенные, страховых компаний, сервисного обслуживания автомобилей и т. д. [4].

Таким образом, комплексное решение отмеченных задач с учетом тенденций развития мирового рынка логистических услуг позволит компаниям Республики Беларусь завоевать устойчивые позиции в международной логистике. Развитая логистическая инфраструктура страны стимулирует приток иностранных инвестиций, значительный рост объемов транзитных перевозок, формирование дополнительных конкурентных преимуществ белорусских участников рынка транспортно-логистических услуг и значительный рост экспортного потенциала страны.

Из приведенных данных становится ясно, что по развитию логистики мы серьезно отстаем от ведущих стран. Поэтому назрела острая необходимость реструктуризовать логистическую систему Беларуси и стран ТС, превратить ее в современную, динамичную, интегрированную с европейскими и другими государствами.

Л и т е р а т у р а

1. Режим доступа: <http://www.xcomp.biz/1-1-ekonomicheskie-osobennosti-logisticheskix-sistem.html>.
2. Режим доступа: http://www.asstra.by/ru/press-about-asstra/paa_2010_05_05/.
3. Режим доступа: <http://kapital.kz/expert/25573/za-schet-logistiki-v-stranah-chlenah-ts-formiruetsya-10-12-vvp.html>.
4. Режим доступа: <http://www.zis.by/publications/perspektivy-razvitiya-logistiki-v-belarusi>.
5. Режим доступа: <http://www.innosfera.org/node/3191>.