

УДК 658.78.011.1

## ТЕНДЕНЦИИ СКЛАДСКОЙ ЛОГИСТИКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

И.А. КУЛАКОВ; Л.О. КУЛАКОВА

(Брестский государственный технический университет, Брест)

*Рассматриваются перспективы и проблемы формирования эффективной логистической системы в Беларуси. Анализируются результаты реализации Программы развития логистической системы в Республике Беларусь на период до 2015 года. Выявлены актуальные задачи, от скорости решения которых зависит конкурентоспособность страны в логистической сфере. Представлена оценка Всемирным банком эффективности логистики в Беларуси. Сделаны выводы о недостаточности усилий в данной сфере, обозначены основные причины отставания ее динамики от аналогичных показателей стран-соседей.*

**Ключевые слова:** логистическая система, логистический центр, склады класса «А» и «В», индекс эффективности логистики LPI, 1PL-, 2PL-, 3PL-, 4PL-провайдеры.

**Введение.** Республика Беларусь находится в уникальном транспортно-географическом положении, что делает её привлекательной с точки зрения логистики в своем регионе. Логистический потенциал Беларуси во многом определяет ее конкурентоспособность по отношению к странам, способным также быть центрами транспортной и логистической активности.

Потенциал транспортного коридора страны должен быть максимально использован, что позволит констатировать факт существования современной логистической системы в рамках государства.

Формирование логистической системы на макроуровне началось, прежде всего, с принятия ряда законодательных актов, выражающих общую концепцию и стратегию логистики. Важнейшие из них – это Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года, утвержденная постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29.08.2008 № 1249, Государственная программа развития транзитного потенциала Беларуси на 2011–2015 годы, утвержденная Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 20.12.2010 № 1852 [1; 2].

В сфере госрегулирования логистической системой Республики Беларусь Правительство поставило задачи перед Министерством транспорта и коммуникаций и Министерством торговли. Первому предписано выполнять государственное регулирование деятельности в области логистической системы, а также создавать условия для развития организаций всех форм собственности, осуществляющих деятельность в области логистики. Министерств торговли обязали участвовать в разработке и реализации государственного регулирования логистической системы.

Задачи госорганов определены постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 26.06.2015 № 532 «О внесении дополнений и изменений в Положение о Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, утвержденное постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31.07.2006 № 985, и в Положение о Министерстве торговли Республики Беларусь, утвержденное постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 25.06.2013 № 527».

**Основная часть.** Прошедший 2015 год стал важным этапом, завершающим реализацию Программы развития логистической системы Республике Беларусь на период до 2015 года и Государственной программы развития транзитного потенциала Беларуси на 2011–2015 годы, подвёл итоговую черту достижениям и проблемам в области логистики за несколько лет, анализ которых позволит выработать ключевые векторы и конкретные мероприятия по дальнейшему развитию национальной логистической системы.

Встает закономерный вопрос, что было сделано в данной сфере за последние годы в Беларуси, насколько реализованы намеченные Программами цели?

Под логистической системой Республики Беларусь понимается сложная организационно-завершенная, структурированная экономическая система, которая состоит из транспортно- и оптово-логистических (торгово-логистических) взаимосвязанных между собой объектов на территории Беларуси и организаций, располагающих транспортными, складскими, экспедиторскими, информационными, финансовыми, сертификационными, страховыми, производственными ресурсами и взаимодействующих посредством информационного обмена в целях достижения эффективного управления перемещением товаров.

Программой развития логистической системы в Республике Беларусь на период до 2015 года предполагалось интенсивное строительство логистических центров, для чего было отведено 50 земельных участков [1]. Фактически же в 2015 году в Республике Беларусь функционировало 37 логистических центров; 10 действующих логистических центров имеют склады временного хранения, таможенные склады, пункты таможенного оформления, и только 7 центров уже сегодня оказывают комплексные логистические услуги.

Совокупная площадь складов класса «А» и «В» составила около 520 тыс. кв. м, из них: 4020 тыс. кв. м – склады временного хранения; 82 тыс. кв. м – таможенные склады; 36 тыс. кв. м – низкотемпературные

склады и холодильники. Для сравнения, суммарная площадь логистических центров в Польше составляет свыше 7 млн м<sup>2</sup>, из них только вблизи Варшавы порядка 2,6 млн м<sup>2</sup>.

В рамках Программы развития логистической системы в Республике Беларусь на период до 2015 года было построено 18 логистических центров, 8 из которых – государственные. Остальные логистические центры принадлежат компаниям-производителям. Выручка логистических центров за 9 месяцев 2015 года составила 5,2 трлн руб. и превзошла аналогичный показатель 2014 года в 1,3 раза. Чистая прибыль составила 266,6 млрд руб., увеличившись тем самым на 30% [3].

В конечном итоге эффективность логистической деятельности в целом и Программы в частности определяется не только и не столько определенным количеством логистических центров, сколько степенью соответствия белорусских центров, предприятий, инфраструктуры Беларуси потребностям рынка, рыночному спросу, то есть доминирующим фактором является конкурентоспособность логистических услуг с точки зрения их качества и стоимости. Главная цель – оптимальная интеграция национальной логистической системы в глобальную систему распределения финансовых, товарных, сервисных, информационных и трудовых потоков, обеспечение транзитной привлекательности белорусского государства, диверсификация экспорта логистических услуг, увеличение его доходности.

Таким образом, можно констатировать, что экономика Республики Беларусь характеризуется недостаточным использованием логистических активностей, о чем свидетельствует сравнительный анализ индекса эффективности логистики LPI (Logistics Performance Index), который один раз в два года составляется Всемирным банком совместно с университетом города Турку. Индекс LPI измеряет качество логистических систем по всей цепи поставок услуг в стране и дает оценку исходя из двух позиций: национальной и международной.

За 7-летний период динамика показателя LPI положительная (рис. 1), однако рейтинг Беларуси в мировом зачете ухудшается. Такая ситуация объясняется опережающими темпами развития логистики зарубежных стран по сравнению с Республикой Беларусь.

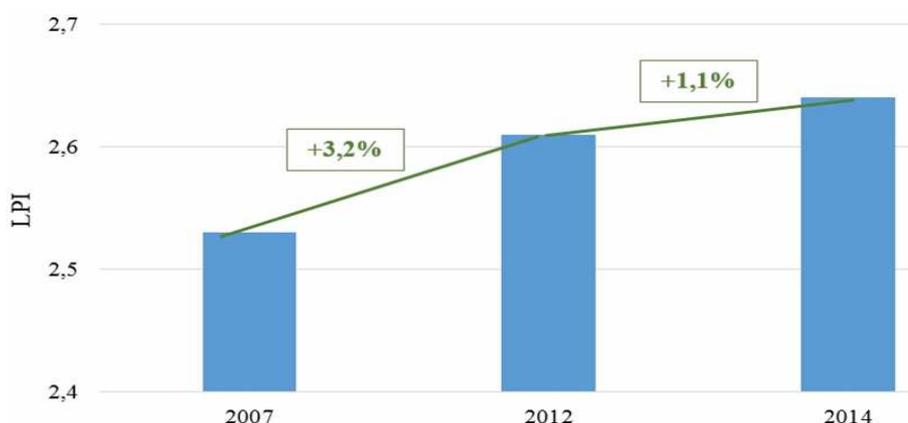


Рисунок 1 – Индекс эффективности логистики LPI Республики Беларусь

Источник: [4].

Замеры рейтинга осуществлялись трижды: в 2007, 2012 и в 2014 годах (табл. 1). И если 8 лет назад Беларусь занимала 74-е место со значением индекса 2,53 по пятибалльной системе, то, плавно скользя вниз, в 2014 году сместилась на 99-ю позицию – 2,64 балла. Рейтинг стран ЕАЭС по индексу LPI проиллюстрирован в таблицах 2, 3.

Таблица 1 – Рейтинг стран по индексу LPI

Наименование страны	Замеры рейтинга по годам				Изменение позиции с 2007 по 2014 год
	2007	2010	2012	2014	
Беларусь	74	н/д	91	99	-25
Россия	99	94	95	90	9
Литва	58	45	58	46	12
Латвия	42	37	76	36	6
Польша	40	30	30	31	9
Украина	73	102	66	61	12

Источник: [4].

Таблица 2 – Логистическая привлекательность стран ЕАЭС (по пятибалльной шкале)

Наименование страны	2007 г.		2014 г.	
	Балл	Место в мире	Балл	Место в мире
Беларусь	2,53	74	2,64	99
Казахстан	2,12	133	2,70	88
Россия	2,37	99	2,69	90
Армения	2,14	131	2,67	92
Кыргызстан	2,35	103	2,21	149

Источник: [4].

Таблица 3 – Логистическая привлекательность Беларуси (по пятибалльной шкале)

Критерий оценки	2007 г.		2014 г.	
	Балл	Место в мире	Балл	Место в мире
Таможня	2,67	50	2,50 ↓	87 ↓
Инфраструктура	2,63	54	2,55 ↓	86 ↓
Международные перевозки	2,13	126	2,74 ↑	91 ↑
Качество и компетентность	2,13	120	2,46 ↑	116↑
Отслеживание прохождения грузов	2,71	66	2,51 ↓	113↓
Своевременность поставок	3	78	3,05 ↑	93 ↓

Источник: [4].

Итак, несмотря на все предпринимаемые усилия, они недостаточны, о чем свидетельствуют медленные, отстающие темпы роста эффективности логистической среды Беларуси по сравнению с другими мировыми игроками. В какой же плоскости лежат проблемы, сдерживающие развитие национальной логистической системы?

Одной из основных проблем логистики в Беларуси в настоящее время является высокий уровень ставок аренды складских помещений класса «А» и «В», что связано с недостатком конкуренции и отсутствием крупных инвесторов-логистов (рис. 2).

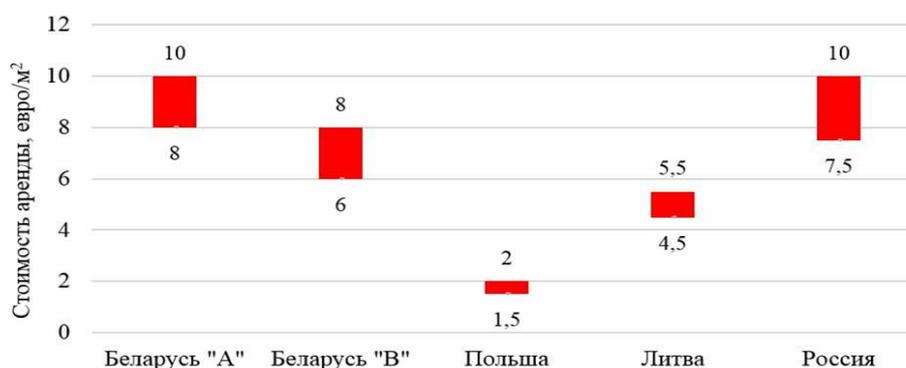


Рисунок 2 – Ставки аренды складских помещений по странам

Источник: [3].

Строительство логистических центров осуществлялось в большинстве случаев за счет инвесторов-застройщиков (девелоперов) и резидентов Республики Беларусь, не готовых к долгосрочным масштабным проектам, ожидающих быструю отдачу, эффект от сдачи в аренду или продажи площадей, с узкой сферой деятельности: дистрибуция, ритейл, транспортно-экспедиционная деятельность. В Польше предложение значительно превышает спрос, поэтому и ставки в 5–6 раз меньше, чем в Беларуси.

Кроме высоких ставок на аренду, в логистике существует еще одна проблема, которую предстоит решить. Так, транспортно-логистический сектор в Беларуси в основном представлен компаниями, которые оказывают узкий спектр логистических услуг (транспортно-экспедиционные, складские услуги). Мировой же опыт показывает, что в развитых странах 1PL- и 2PL-операторы сегодня уже не востребованы. Белорусский рынок 3PL-провайдеров (комплексных логистических услуг) развит слабо, а 4PL-провайдеры,

которые обеспечивали бы интеграцию всех компаний, вовлеченных в цепь поставок грузов для заказчика, отсутствуют вовсе. Поэтому развитие белорусской логистики должно быть направлено на создание высокоорганизованных структур – 3PL- и 4PL-операторов, предоставляющих комплексные виды услуг в логистике. С другой стороны, многие руководители сегодня психологически не готовы передать на аутсорсинг логистической компании управление всей цепочкой поставок, так как логистический оператор помимо профессионализма должен обладать фактором доверия у заказчика (первоочередный фактор), а приобретение деловой репутации – процесс долговременный.

**Заключение.** Проведенное исследование свидетельствует, что по развитию логистики Республика Беларусь значительно отстает от ведущих стран мира, в том числе от стран-соседей. Следовательно, назрела необходимость совершенствовать логистическую систему Беларуси и трансформировать ее в эффективную, динамичную, интегрированную с европейскими и другими государствами.

Потенциал транспортной инфраструктуры и логистической системы Беларуси, перспективы участия республики в проекте «Экономический пояс Шелкового пути» – основные направления, на которых будет сосредоточено внимание Министерства транспорта и коммуникаций в ближайшие годы.

Поступила 15.03.2016

#### ЛИТЕРАТУРА

1. О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 29 августа 2008 г. № 1249 [Электронный ресурс] // Национальный правовой интернет-портал Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://www.pravo.by>. – Дата доступа: 28.01.2016.
2. Об утверждении Государственной программы развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 20 декабря 2010 г. № 1852 [Электронный ресурс] // Национальный правовой интернет-портал Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://www.pravo.by>. – Дата доступа: 28.01.2016.
3. Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.baif.by>. – Дата доступа: 28.01.2016.
4. The World Bank [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://data.worldbank.org/russian>. – Дата доступа: 20.02.2016.

Поступила 29.02.2016

#### PERSPECTIVES AND PROBLEMS OF LOGISTIC DEVELOPMENT IN BELARUS

*L. KULAKOVA, I. KULAKOU*

*The article discusses perspectives and problems in formation of effective logistic system in Belarus. There have been considered the results of realization Logistics Development Program in Belarus till 2015. Besides there've been found out actual goals, achievement of which influences on competitive power of the country in logistic sphere. The article shows The World Bank assessment of logistics performance in Belarus, draws conclusions about the lack of efforts in this sphere, marks the main reasons why logistics dynamics lags behind the same results of neighboring countries.*

**Keywords:** *logistical system, logistics center, warehouses “A” and “B” class, logistics efficiency index LPI, 1PL-, 2PL-, 3PL-, 4PL-providers.*