

УДК 658

**КОМПЛЕКСНОЕ РАЗВИТИЕ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
В РАМКАХ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ НА 2016–2020 гг.**

В.Л. ОБРОМПАЛЬСКИЙ
(Представлено: канд. экон. наук, доц. Е.Б. МАЛЕЙ)

Статья позволяет рассмотреть тенденции развития транспортного комплекса Республики Беларусь за 2011-2015 гг., а также оценить перспективы развития транспортно-логистической системы страны в рамках государственной программы развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016-2020 гг.

В настоящий момент на территории Республики Беларусь, занимающей выгодное геополитическое положение, активно развивается транспортно-логистическая система, постепенно увеличивается количество транспортно-логистических центров и приносимая ими прибыль. Данное утверждение основано на статистических данных за 2011 – 2015 гг., представленных в таблице 1.

Таблица 1. – Статистические данные о транспортно-логистической деятельности в Республике Беларусь за 2011-2015 гг.

Выручка транспортно-логистических центров Республики Беларусь, млн долл. США		Чистая прибыль транспортно-логистических центров Республики Беларусь, млн долл. США		Число функционирующих транспортно-логистических центров на территории Республики Беларусь	
2011 г.	2015 г.	2011 г.	2015 г.	2011 г.	2015 г.
174,0	619,5	4,9	23,9	11	18
				в том числе с иностранным капиталом	
				1	5

Примечание: собственная разработка на основании изученной экономической литературы.

Проанализировав таблицу 1, можно сделать вывод о том, что выручка от логистической отрасли в Республике Беларусь в 2015 г. составила 619,5 млн долл. США, что в 3,5 превышает значение аналогичного показателя за 2011 г., чистая прибыль логистических центров увеличилась почти в 5 раз по сравнению с 2011 г. и составила 23,9 млрд руб. Следует также отметить, что доходы от логистической деятельности в Республике Беларусь по приблизительным подсчетам равны 10% от ВВП [1]. Данный факт подчеркивает значимость транспортно-логистической отрасли для экономики Республики Беларусь в целом и позволяет рассматривать транспортно-логистическую деятельность в качестве одного из основных источников повышения уровня ВВП страны.

Увеличение прибыли транспортно-логистических центров Республики Беларусь напрямую связано с международной интеграцией Республики Беларусь, в частности, вступлением Республики Беларусь в Таможенный союз наряду с Республикой Казахстаном и Российской Федерацией. Договоренности, достигнутые при заключении договора о создании Таможенного союза позволили Республике Беларусь укрепить транзитную привлекательность государства, а, следовательно, обеспечить условия для создания благоприятного инвестиционного климата. До 2020 г. согласно государственной программе развития транспортного комплекса в Беларуси планируется строительство 50-ти логистических центров, в том числе с участием иностранных инвесторов, для обеспечения бесперебойного движения грузов, следующих транзитом через территорию страны [2].

Помимо приносимой прибыли, создание транспортно-логистических центров с иностранным капиталом дает Республике Беларусь ряд других стратегически важных преимуществ, таких как:

- развитие транспортной инфраструктуры страны;
- улучшение инвестиционного климата в Республике Беларусь;
- приток в страну иностранной валюты;
- обеспечение дополнительных рабочих мест.

Однако, несмотря на уникальное геополитическое положение Республики Беларусь и достигнутые международные соглашения в области международных грузоперевозок, для обеспечения конкурентного

преимущества на рынке международных грузоперевозок необходимо обеспечить и поддерживать высокий уровень конкурентоспособности транспортно-логистической системы страны.

Одним из основных показателей конкурентоспособности транспортно-логистической системы государства является индекс эффективности логистики LPI (Logistics Performance Index) Всемирного банка. Данный индекс рассчитывается исходя из 6 критериев:

- эффективность таможи;
- качество инфраструктуры;
- простота организации международных перевозок;
- компетенция в логистике
- возможности отслеживания грузов
- соблюдения сроков поставки.

По итогам проводимых Всемирным банком исследований за 2007, 2012, 2014, 2016 гг. в индексе эффективности логистики LPI Республика Беларусь заняла 74-е, 91-е, 99-е и 120-е места соответственно [3]. Данный факт свидетельствует об устойчивой тенденции снижения уровня конкурентоспособности логистической системы Республике Беларусь за последние 10 лет, что негативно влияет на инвестиционный климат в стране. Данная динамика не наблюдается в странах-соседях Республики Беларусь, а, следовательно, уровень конкурентоспособности логистической системы Республики Беларусь ниже по сравнению с соседними странами. Сравнительная характеристика индекса эффективности логистики в Республике Беларусь, а также в соседних странах и странах-членах Таможенного союза представлена в таблице 2.

Таблица 2. – Сравнительная характеристика индекса эффективности логистики в Республике Беларусь, а также в соседних странах и странах-членах Таможенного союза за 2007-2016 гг.

Страна	Интегральный показатель LPI (место)				
	2007	2010	2012	2014	2016
Беларусь	2,53(74)	-	2,61(91)	2,64(99)	2,40(120)
Литва	2,78(58)	3,13(45)	2,95(58)	3,18(46)	3,63(29)
Латвия	3,02(42)	3,25(37)	2,78(76)	3,40(36)	3,33(43)
Польша	3,04(40)	3,44(30)	3,43(30)	3,49(31)	3,34(34)
Россия	2,37(99)	2,61(94)	2,68(95)	2,69(90)	2,57(99)
Украина	2,55(73)	2,57(102)	2,85(66)	2,98(61)	2,74(80)
Казахстан	2,12(133)	2,83(62)	2,69(86)	2,70(88)	2,75(77)

Примечание: источник [3].

Проанализировав таблицу 2, можно сделать вывод о том, что Республика Беларусь отстает от соседних государств по показателю индекса эффективности логистики, а также о том, что данный показатель в Республике Беларусь за 2007 – 2016 гг. практически не изменился, что свидетельствует о том, что логистика в Республике Беларусь за 2007 – 2016 гг. развивалась менее интенсивно, чем в соседних странах.

Одним из основных стоимостных показателей уровня конкурентоспособности логистической системы является стоимость аренды складских помещений на территории государства. Несмотря на ввод новых объектов складской инфраструктуры, ставки аренды складских помещений в Республике Беларусь не снижаются, а это, в свою очередь, снижает уровень конкурентоспособности транспортно-логистических центров страны. Сравнительная характеристика стоимости аренды складских помещений в Республике Беларусь и в соседних странах представлена в таблице 3.

Таблица 3 – Сравнительная характеристика стоимости аренды складских помещений в Республике Беларусь и в соседних странах в 2015 г.

Страна	Стоимость аренды складских помещений класса «А», долл. США за км ²	Стоимость аренды складских помещений класса «В», долл. США за км ²
Беларусь	10,0-12,0	6,0-9,0
Литва	4,5-5,5	2,5-4,0
Латвия	4,7-5,5	3,0-4,5
Польша	1,5-2,0	0,5-1,0
Россия	7,5-10	5,5-6,5
Украина	6,9-8,5	4,5-6,0
Казахстан	5,5-6,0	6,0-7,5

Примечание: источник [4].

Проанализировав таблицу 3, можно сделать вывод, что стоимость аренды складских помещений в Республике Беларусь сравнительно велика, что снижает их привлекательность для международных партнеров.

Следовательно, для повышения уровня конкурентоспособности логистической системы страны рекомендуется разработать политику по активному внедрению инноваций в логистическую деятельность, позволяющих значительно снизить расходы на содержание логистических центров, а, следовательно, снизить стоимость аренды складских помещений. Основой для этой политики является один из пунктов государственной программы развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016-2020 гг., согласно которому необходимо улучшить инвестиционную привлекательность транспортного комплекса и развивать государственно-частное партнерство [4].

Для ускорения процесса внедрения инноваций целесообразно использовать опыт стран с лучшими показателями в логистической отрасли, в частности, Германии. По итогам 2016 г. Германия заняла первое место среди всех стран мира по индексу эффективности логистики LPI. В 2015 г. на международной логистической выставке-ярмарке «LogiMAT 2015» в г. Штутгарт (Германия) Дом системного программирования LUNZER + PARTNER GmbH (Германия) представил новую информационную технологию «LOGSTAR» для применения в логистике. Новая система основана на использовании концептуально нового программного обеспечения, которое сочетает операции сканирования, фотографирования, документирования и передачи данных в реальном времени через локальную беспроводную сеть WLAN или систему GPRS/UMTS [5]. Внедрение данной или аналогичных систем позволит увеличить производительность транспортно-логистических центров, сократить издержки, связанные с хозяйственной деятельностью транспортно-логистических центров, а, следовательно, повысить их эффективность и уровень конкурентоспособности.

Однако, несмотря на своевременный ввод в эксплуатацию инновационных разработок в области транспортной логистики, конъюнктура современного рынка международных грузоперевозок перевозок не позволяет обеспечить и поддерживать конкурентные преимущества без целенаправленной и выверенной государственной поддержки потенциально прибыльных инвестиционных проектов, в частности транспортно-логистических центров.

Наиболее важными направлениями государственной программы развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016-2020 гг. являются упрощение документооборота, а также пересмотр существующей системы административной ответственности.

Особое внимание при формировании законодательных актов в области транспорта и логистики должно уделяться льготному налогообложению деятельности транспортно-логистических центров с иностранным капиталом.

Также для увеличения конкурентоспособности транспортно-логистических центров Республики Беларусь в рамках государственной программы развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016-2020 гг. рекомендуется провести ряд реформ, связанных с земельным налогом, так как местные советы депутатов, которым законодательно предоставлено право установления повышающих коэффициентов к ставкам земельного налога не более чем в 2,5 раза, создают дополнительную нагрузку на деятельность транспортно-логистических центров, максимально используя повышающий коэффициент, применяемый к логистическим центрам, расположенным на подведомственных территориях [6].

В целях сохранения финансовой устойчивости логистических предприятий рекомендуется ввести оценку кадастровой стоимости земли для установления ставок земельного налога в национальной валюте. В соответствии с нормами законодательства кадастровая стоимость 1 кв. м земли определена в долларах США, а уплата налога производится в белорусских рублях с пересчетом по курсу Национального банка, установленного на 1 января календарного года. В условиях резких колебаний валютных курсов происходит существенное повышение налога [7].

Таким образом, перспективы развития транспортно-логистической системы Республики Беларусь в рамках государственной программы развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016-2020 гг. состоят в повышении уровня конкурентоспособности транспортно-логистической системы Республики Беларусь на рынке международных грузоперевозок и напрямую зависят от следующих факторов:

- взаимовыгодная международная интеграция;
- грамотное внедрение в деятельность транспортно-логистических центров инноваций, разработанных передовыми странами в области логистики;
- активная государственная поддержка транспортно-логистических центров.

Реализовав все вышеперечисленные методы повышения уровня конкурентоспособности транспортно-логистической системы на практике, возможно получить конкурентное преимущество на рынке международных грузоперевозок и обеспечить устойчивое развитие транспортно-логистической системы страны в целом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport/operativnaya-informatsiya_2/obemugruzooborota-i-perevozok-gruzov/. – Дата доступа: 15.03.2017.
2. Достанко, Е.А. Таможенный союз России, Беларуси и Казахстана, Единое экономическое пространство – развитие интеграционных процессов на постсоветском пространстве (исторические, экономические, правовые, политологические, региональные аспекты) / Е.А. Достанко // Аналит. вестн. междунар. исслед. БГУ. – 2012. – № 1. – С. 22–43.
3. Курочкин, Д.В. Индекс эффективности логистики LPI-2016 [Электронный ресурс] / Д.В. Курочкин. – Режим доступа: <https://www.baif.by/stati/indeks-effektivnosti-logistiki-lpi-2016/>. – Дата доступа: 18.04.2017.
4. Курочкин, Д.В. Современная складская инфраструктура в Республике Беларусь / Д.В. Курочкин // Вестн. междунар. ун-та «МИТСО». – 2015. – № 4 (10). – С. 14–23.
5. Тиверовский, В.И. Новости на транспорте и в логистике / В.И. Тиверовский // Вестн. трансп. – 2011 – № 8. – С. 22–26.
6. Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.baif.by/novosti/logisticheskaya-sistema-belarusi/>. – Дата доступа: 20.04.2017.
7. Боровой, И.Н. Государственное плечо транспортному бизнесу [Электронный ресурс] / И.Н. Боровой. – Режим доступа: <http://www.baif.by/stati/gosudarstvennoe-plecho-transportnomu-biznesu/>. – Дата доступа: 21.04.2017.