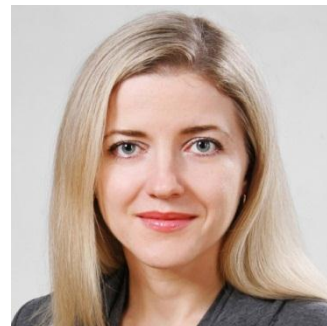


УДК 338.48

О.В. МОРОЗОВА, канд. экон. наук, доцент
заведующий кафедрой таможенного дела¹



В.В. БАЗАКА

студент специальности «Таможенное дело»¹
¹Белорусский государственный университет
транспорта, г. Минск, Республика Беларусь

Статья поступила 12 октября 2018г.

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА КАК ПРЕДПОСЫЛКА РАЗВИТИЯ ДЕЛОВОГО ТУРИЗМА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

***Резюме.** В статье рассматривается современное состояние транспортной отрасли Республики Беларусь, ее роль в стимулировании деловой активности и развитии делового туризма в Республике Беларусь. Показано влияние процессов оптимизации транспортно-логистического комплекса на место Беларуси в международных рейтингах. Выявлены проблемы, сдерживающие развитие транспортного рынка, в том числе неравномерное размещение транспортно-логистических комплексов, отсутствие современных предприятий с полным циклом обслуживания. Показано, что транспортно-логистические центры играют важную роль в процессах активизации делового туризма.*

MOROZOVA O.V., Cand. of Econ Sc., Associate Professor¹

BAZAKA V.V.

Student¹

¹Belarusian State University of Transport, Minsk, Republic of Belarus

FORMATION OF TRANSPORT AND LOGISTICS COMPLEX AS A BACKGROUND OF DEVELOPMENT OF BUSINESS TOURISM IN THE REPUBLIC OF BELARUS

***Summary.** The article considers the current state of the transport industry of the Republic of Belarus, its role in stimulating business activity and developing business tourism in the Republic of Belarus. The influence of optimization processes of the transport and logistics complex on the place of Belarus in international ratings is shown. The problems constraining the development of the transport market, including the uneven distribution of transport and logistics complexes, the lack of modern enterprises with a full service cycle are identified. It is shown that transport and logistics centers play an important role in the process of enhancing business tourism.*

Введение. В эпоху глобализации мировой экономики и интеграционных процессов

стран, роста масштабов производства, активного развития сферы услуг, а также

роста мобильности, качества и уровня жизни населения появилась необходимость в создании и развитии рынка, позволяющего обеспечить движение международного пассажирского и грузопотока и предоставить транспортные, логистические, таможенные услуги на разных уровнях организации бизнеса.

Известно, что наличие в стране эффективного транспортно-логистического рынка позволяет стимулировать товародвижение, активизировать пассажиропотоки и непосредственно влияет на ускоренное развитие сопряженных отраслей и сфер экономики.

Бизнес-туризм сегодня является одной из ведущих, высокорентабельных и наиболее динамично развивающихся отраслей мировой экономики. Сегодня, когда каждый четвертый путешествующий совершает поездку в связи со служебной необходимостью, именно деловой туризм дает возможность познакомиться с новыми технологиями, встретиться с инвесторами, партнерами, поставщиками и потребителями товаров или услуг. Деловые поездки обеспечивают свежие идеи для развития бизнеса.

Актуальность рассматриваемой темы заключается в том, что Республика Беларусь находится на перекрестке международных транспортных путей и формирование рынка транспортно-логистических услуг, соответствующего мировым тенденциям в сфере логистики, является важным фактором устойчивого социально-экономического развития страны в целом и делового туризма в частности.

Основная часть. Республика Беларусь, находясь на перекрестке Европы и Азии, обладает перспективными рычагами развития данного рынка, соответствующего мировым стандартам. Дополнительные перспективы открывает создание Евразийского экономического союза.

Следует отметить, что вклад транспортной деятельности в валовой внутренний продукт Республики Беларусь в 2017 г. составил 5,8 %. В сфере транспорта работает около 188 тыс. чел. – это около 6 % от общей численности занятых в экономике республики. В общереспубликанских показателях совокупный объем чистой прибыли транспортной отрасли – 22 %, выручки от реализации – 8 %, инвестиций в основной капитал – 10 %, объем экспорта услуг – 45 % [4].

Темпы роста экспорта услуг в сфере транспортной деятельности в 2017 г. по сравнению с предыдущим годом по видам транспорта составили: железная дорога – 137,6 %; организаций автомобильного транспорта – 122,3 %; организаций дорожного хозяйства – 118,9 %; авиационных организаций – 110,0 %; более чем на треть (136,3 %) увеличился экспорт услуг по организациям водного транспорта. Рост объемов экспорта услуг автомобильного транспорта происходит, в том числе, благодаря государственно-частному партнерству с ассоциацией «БА-МАП» [4].

Анализ приведенных данных показывает, что транспортный комплекс Беларуси сохраняет растущую динамику показателей во внешней торговле услугами. Беларусь имеет перспективную базу для развития и укрепления логистики на основе имеющихся возможностей, а также предпосылки для того, чтобы занимать достойные позиции на мировом рынке логистических услуг.

В целях совершенствования условий логистической деятельности, создания и повышения эффективности использования инфраструктуры, необходимой для оказания логистических услуг, транзитного и туристического потенциала Республики Беларусь, разработана «Программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы». Соответственно, можно сделать вывод, что на сегодняшний день национальный транспортно-логистический рынок Республики Беларусь продолжает свое развитие и находится на стадии активного формирования.

Согласно статистическим данным Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, по состоянию на начало 2018 г. в стране зарегистрировано и функционирует 49 логистических центров, общая площадь которых составляет около 400 га. Для сравнения, на момент реализации «Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г.» в перечень входило лишь 20 действующих логистических центров.

Согласно исследованиям Всемирного банка, ситуация в сфере торговой логистики в стране улучшается. Белорусская логистика медленно, но верно движется к намеченной цели, опираясь на лучшие зарубежные практики. Страна занимает 38-е место из 190 стран в индексе «Ведение бизнеса – 2018» (Doing Business – 2018) по созданию наиболее

благоприятных условий для ведения предпринимательства (в 2010 г. занимала 58-е место). Правительство Беларуси придает особую значимость индексу «Ведение бизнеса», официально поставив задачу войти в группу 30 стран-лидеров в рейтинге. Стоит отметить, что по индикатору «регистрация собственности» страна занимает очень хорошую позицию (5 место), а вот налогообложение и получение кредитов все еще являются трудоемкими процессами.

Для анализа оценки состояния логистики значение имеет такой субиндекс «Doing business» как «международная торговля». В расчет субиндекса включены следующие показатели: соблюдение требований к оформлению документов, соблюдение требований пограничного и таможенного контроля, а также транспортировка товаров внутри страны. По данному субиндексу Беларусь имеет достаточно хороший результат в рейтинге (30 место), однако показатель занижает высокая стоимость внутренних перевозок, а также таможенное оформление и технический контроль.

При этом по индексу качества логистики (Logistics Performance Index – LPI) Беларусь занимает 120-е место. Индекс состоит из шести показателей: эффективность процедуры таможенного оформления, качество транспортной инфраструктуры, отслеживание прохождения грузов,

внутренние затраты на логистику, качество транспортной и коммуникационной инфраструктуры, уровень международных перевозок, компетентность логистики и своевременность оказания услуг (таблица 1).

Проанализировав данные таблицы 1, можно сделать вывод, что по первым трем показателям Беларусь в 2007 г. из 150 стран занимала 74-е место в общем рейтинге (количество баллов – 2,53). В целом за анализируемый период отмечается отрицательная динамика. Однако это не значит, что в стране не проводится никаких реформ по улучшению условия для осуществления эффективной логистики. По сравнению с другими странами, представленными в рейтинге (160 стран), Республика Беларусь не может занимать высокие позиции вследствие того, что она не имеет прямого выхода к морю. Также на показатель влияет средний уровень доходов государства. Поэтому данный индекс является достаточно субъективным, поскольку для анализа не берется опрос клиентов логистических услуг, а только лишь международный опыт логистических компаний.

Сравнение описанных индексов, публикуемых Всемирным банком, их составляющие, оценивающие эффективность логистической системы стран, а также зависимость между ними представлены в таблице 2.

Таблица 1 – Индекс логистической эффективности Республики Беларусь (по шкале от 1(минимум) до 5 баллов (максимум))

Показатель	2007 г.	2012 г.	2014 г.	2016 г.
Общий рейтинг (место)	74	91	99	120
Показатель индекса LPI	2,53	2,61	2,64	2,40
Эффективность работы таможенного и пограничного оформления	2,67	2,24	2,5	2,06
Качество торговой и транспортной инфраструктуры	2,62	2,78	2,5	2,19
Простота организации и конкурентность цен международных перевозок	2,12	2,58	2,74	2,62
Качество и компетентность логистических услуг	2,12	2,65	2,46	2,32
Отслеживание прохождения грузов	2,71	2,58	2,51	2,16
Своевременность поставок грузов	3	2,87	3,05	3,04

Примечание – Источник: собственная разработка на основе [1].

Таблица 2 – Индикаторы эффективности логистических показателей «Logistics Performance Index» в Индексе «Doing Business»

LPI	Doing Business
Эффективность работы таможенного и пограничного оформления. Качество торговой и транспортной инфраструктуры. Простота организации и конкурентность цен международных перевозок. Качество и компетентность логистических услуг. Отслеживание прохождения грузов Своевременность поставок грузов	Пограничный и таможенный контроль. Временные и финансовые затраты на обработку товара в порту или на границе
	Оформление документов. Оформление документов охватывает временные и финансовые затраты, необходимые для соблюдения требований к оформлению документов
	Перевозка товаров внутри страны. Временные и финансовые затраты на перевозку товаров внутри страны охватывают затраты на перевозку партии товара со склада в крупнейшем бизнес центре страны в наиболее часто используемый морской порт или пункт пересечения сухопутной границы

Примечание – Источник: собственная разработка на основе [1].

Итак, сравнив два показателя, можно отметить существующую связь влияния значений одного показателя на значения другого, т.е. все большую степень проникновения логистики в сферу ведения бизнеса, что показано в LPI смежными показателями, которые включены в Doing business.

На сегодняшний день национальные логистические компании сталкиваются с рядом существующих проблем. Рассмотрим факторы, препятствующие эффективному функционированию логистики в Республике Беларусь, которые объединены в группы по степени оказания негативного влияния на формирование транспортно-логистической системы.

К первой группе можно отнести факторы, связанные с недостаточностью складских помещений класса А+, А и В, оборудованных и обустроенных надлежащим образом. Склады данной категории отличаются от классов С и D предъявляемым к ним требованиям (высокие потолки, позволяющие установку многоуровневого стеллажного оборудования, наличие площадок для отстоя большегрузных и парковки легковых автомобилей, площадок для маневрирования транспорта, наличие офисных помещений при складе, а также вспомогательных помещений). Примечательно то, что класс В особо не отличается от класса А, однако стоимостные услуги на данные склады существенно меньше. План Правительства по строительству логистических центров по всей Беларуси фактически решил эти

проблемы. Особенно важно привлечение прямых иностранных инвестиций в данный сектор, поскольку даже при создании государством благоприятных условий для ведения предпринимательского бизнеса бюджетных средств на данные инвестиционные проекты просто недостаточно.

Одной из существующих проблем является нерациональное размещение некоторых логистических центров, созданных в рамках реализации «Программы по развитию логистической системы и транзитного потенциала на 2011–2015 годы» [3], относительно маршрутов логистических потоков.

Сформировалась тенденция к дислокации транспортно-логистических компаний в центральной части и их неравнозначном региональном расположении. Это является одной из причин высокой деловой активности в центральной части страны и ее затухания по движению к периферии. Соответственно, таким же образом перераспределяется поток туристов в рамках бизнес-туров.

Очень важным является наличие точек по оказанию транспортно-логистических услуг равномерно по всей территории, потому как Беларусь, располагая выгодным географическим расположением, имеет всесторонние транспортные узлы, связывающие различные регионы. Расположение центров в регионах позволит фактически использовать все транспортные и складские ресурсы, что позволит получать прибыль от оптимального их управления.

Помимо прибыли от транспортно-логистической деятельности, оптимизация размещения объектов транспортно-логистической инфраструктуры будет стимулом для развития бизнес-туризма и активизации деловой активности в депрессивных ныне регионах.

Ко второй группе относятся факторы, связанные с определенными компетенциями персонала и техническими возможностями, а именно наличие современного IT-сопровождения.

Первые шаги на пути к решению данной проблемы осуществляются непосредственно с участием Государственного таможенного комитета Республики Беларусь, которым, в свою очередь, были стандартизованы требования для открытия в логистических центрах пунктов таможенного оформления, проведена оптимизация временной регламентации сроков проведения таможенных операций, благодаря чему таможенное декларирование товаров осуществляется в основном с применением информационных технологий путем использования электронного декларирования. Так, в 2017 г. среднее время оформления с момента принятия электронного документа информационной системой таможенных органов до автоматического выпуска товаров, помещаемых под таможенную процедуру экспорта, в среднем составило 1-2 минуты. На оформление в электронном виде товаров, выпускаемых для внутреннего потребления, затрачивается 5-6 минут [5]. Внедрение системы автоматического выпуска товаров позволяет значительно сократить временные издержки для субъектов хозяйствования. Перспектива видится и в последующем использовании такой системы, но уже для большего количества оформляемых деклараций.

Интегрировать в систему непрерывных поставок мешает неосознанность логистических компаний полного внедрения системы 3PL – операторов. В мировой практике уже существуют примеры работы топовых компаний не только на базе 3PL, но и 4PL, 5PL – систем. Данные системы фактически помогают перенести затраты из постоянных к переменным, что непосредственно влияет на выручку компаний, приближая условия их деятельности к международным стандартам. В связи с этим, многие белорусские центры

по оказанию логистических услуг позиционируют себя как 3PL – провайдеры, однако на деле большинство из них специализируется либо лишь на транспортных услугах, либо на оказании услуг ответственного хранения, не являясь связующим звеном между этими составляющими и предполагаемыми услугами данной системы.

Недостаточно активный процесс формирования компаний с полным циклом услуг отрицательно сказывается и на деловой активности иностранных компаний, которых привлекает комплексное обслуживание не только с позиции осуществления бизнес-операций, но и с позиции обеспечения сопутствующих услуг: организация переговоров и встреч с потенциальными партнерами (на базе бизнес-центров), организация командировок с целью посещения важных выставок, конференций, курсов, планирование и проведение корпоративных мероприятий, а также организация поощрительных туров отличившимся работникам (которые при этом выполняют функцию знакомства со страной партнера, ее особенностями и обычаями в неформальной обстановке).

В основном посредническими услугами, предоставляемыми операторами, пользуются компании, находящиеся в г. Минске, а также Минской и Гомельской областях.

Поэтому очень важно логистическим провайдерам предлагать, как услуги аутсорсинга отдельных направлений, так и комплексный пакет услуг, таких как формирование цепей поставок, информационных, консалтинговых, финансовых и др.

Таким образом, природно-географические и общие экономические условия являются лишь первичной предпосылкой и потенциальной возможностью, позволяющей при благоприятных условиях способствовать ускорению экономического развития страны. Наиболее важными на сегодняшний день являются факторы социально-экономического развития, определяемые способностью государства, субъектов хозяйствования, их взаимодействием по решению проблем, возникающих в связи с новыми тенденциями глобализации мировой экономики. Развитие логистических центров в этом контексте выступает одним из ключевых факторов, позволяющих не только более эффективно использовать имеющийся

потенциал, но и создавать новые преимущества.

Список литературы

1. Всемирный банк [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.worldbank.org> – Дата доступа : 10.10.2018.
 2. Курочкин, Д.В. Оценка развития логистики в странах Евразийского экономического союза: Logistics Performance Index [Текст] / Д.В. Курочкин // Валютное регулирование и ВЭД: специализированный ежемесячный журнал. – 2016. – № 8. – С. 8-11.
 3. Министерство транспорта и коммуникаций [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.mintrans.gov.by/ru/> – Дата доступа : 08.10.2018.
 4. Постановление Совета Министров Республики Беларусь № 560 «Об утверждении республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы» от 18.07.2016 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.baifby.com/page/60> – Дата доступа : 10.10.2018.
 5. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://bamap.org/> – Дата доступа : 09.10.2018.
- #### References
1. Vsemirnyy bank [World Bank] (In Russian). Available at: <http://www.worldbank.org/> (accessed: 10.10.2018).
 2. Kurochkin D.V. Otsenka razvitiya logistiki v stranakh Yevraziyskogo ekonomicheskogo soyuza: Logistics Performance Index [Evaluation of the development of logistics in the countries of the Eurasian Economic Union: Logistics Performance Index]. *Valyutnoye regulirovaniye i VED* [Currency regulation and foreign trade], 2016, no. 8, pp. 8-11 (In Russian).
 3. Ministerstvo transporta i kommunikatsiy Respubliki Belarus', [Ministry of Transport and Communications of the Republic of Belarus], (In Russian). Available at: <http://www.mintrans.gov.by/ru/> (accessed: 08.10.2018).
 4. Postanovleniye Soveta Ministrov Respubliki Belarus' № 560 «Ob utverzhdenii respublikanskoj programmy razvitiya logisticheskoy sistemy i tranzitnogo potentsiala na 2016–2020 gody» ot 18.07.2016 [Resolution of the Council of Ministers of the Republic of Belarus No. 560 “On Approval of the Republican Program for the Development of the Logistics System and Transit Potential for 2016–2020” from 18.07.2016], (In Russian). Available at : <http://bamap.org/> (accessed: 10.10.2018).
 5. Assotsiatsiya mezhdunarodnykh avtomobil'nykh perevozhchikov [Association of International Road Carriers] (In Russian) Available at : <http://bamap.org/> (accessed: 09.10.2018).

Received 12 October 2018