

**Киреенко Наталья Владимировна**

кандидат экономических наук, доцент,

Институт системных исследований в АПК НАН Беларуси (Минск, Беларусь)

## **ЛОГИСТИКА В ОБЕСПЕЧЕНИИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АГРАРНОГО СЕКТОРА НА ТРАНСГРАНИЧНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ**

Актуальность проблематики развития логистического рынка и эффективное использование экономических инструментов логистики на трансграничных территориях Беларуси связана с необходимостью активизации сельскохозяйственной кооперации между сопредельными регионами Российской Федерации как участника Таможенного союза и Единого экономического пространства (ТС и ЕЭП). По оценкам специалистов, современное логистическое управление потоковыми процессами позволяет экономить до 15–20% совокупных производственных издержек и расходов по доведению продукции до потребителей [1, с. 8]. Также по данным Европейской логистической ассоциации за 2009 г. благодаря применению принципов логистики производительность труда работников компаний, занятых на транспортировке грузов, увеличилась в целом на 10% [2].

В силу объективных причин исторического, политического, экономического характера в Республике Беларусь имеет место определенное технологическое отставание в области логистики. Для его преодоления необходимо формирование оптимальной схемы организации, финансирования и использования соответствующих структур, которые позволили бы повысить конкурентоспособность аграрного сектора экономики страны, в том числе и на ее трансграничных территориях. Мировая практика свидетельствует, что логистические системы обеспечивают получение 20–30% валового национального продукта ведущих промышленно развитых стран, включая активное развитие трансграничного предпринимательства и бизнеса [3, с. 4].

Изучение научной литературы свидетельствует, что под логистикой в аграрной сфере понимается научная и практическая деятельность, связанная с организацией, управлением и оптимизацией движения материальных и сопутствующих потоков от источника сельскохозяйственного сырья до конечного потребителя и предприятий-покупателей (рисунок 1).

Распределительная	Транспортная	Закупочная
Производственная		Информационная
Функциональные области логистики в АПК на трансграничных территориях		
Объект – материальные, информационные, сервисные, финансовые и иные потоки, циркулирующие в агрологистической системе	Логистика в АПК – это наука и практика управления и регулирования движением материальных и связанных с ними информационных потоков, а также обслуживающих их финансовых потоков в пространстве и времени от первичного источника до конечного потребителя	Субъект – предприятия сельского хозяйства и перерабатывающих отраслей, организации торговой и транспортной сферы, др.
Цель – обеспечение конкурентоспособных позиций организаций сельского хозяйства и перерабатывающих отраслей на рынке посредством управления потоковыми процессами с соблюдением основного правила логистики правила « <i>R</i> »:		1R – нужный товар; 2R – необходимого качества; 3R – в необходимом количестве; 4R – в нужное время; 5R – в нужное место; 6R – нужному потребителю; 7R – с требуемым уровнем затрат
Задачи: глобальная; общие; частные		Функции: базисные; ключевые; поддерживающие

**Рисунок 1 – Теоретико-методологические основы логистики в АПК как науки**

*Источник: собственная разработка на основе имеющихся исходных данных*

Такое направление включает в себя управление транспортом, складским хозяйством, запасами, кадрами, организацию информационных систем, коммерческую деятельность и др. Отличительная особенность логистического подхода заключается в создании органичной взаимной связи между всеми областями деятельности. Основными причинами, требующими реализации ее инструментов, являются проблемы распределения и продвижения продукции, рост затрат на транспортировку, достижение рядом предприятий предела эффективности производства, изменение товарно-материальных запасов, расширение ассортимента выпускаемых товаров, развитие информационных и коммуникационных технологий в связи с необходимостью гибкого реагирования производственных и торговых систем на быстро изменяющиеся приоритеты потребителя.

Основной потенциал логистики заложен в рационализации управления потоками материалов, информации, энергии и финансов. Поэтому объектом ее изучения являются материальные потоки, сопутствующие им информационные и финансовые направления, а также системы, обеспечивающие их прохождение [1, с. 19]. Логистика позволяет существенно сократить временной интервал между приобретением сырья или полуфабрикатов и поставкой готового продукта потребителю, способствует резкому сокращению затрат на хранение и транспортировку грузов, ускоряет процесс получения информации и повышает уровень сервиса. Опыт развитых стран показывает, что использование логистических систем ведет к сокращению: транспортных расходов – на 7–20%; затрат на погрузочно-разгрузочные работы и хранение материальных ресурсов и готовой продукции – на 15–30%; общих логистических издержек – на 12–15%. Кроме

того, ускоряется оборачиваемость материальных ресурсов на 20–40%, а запасы снижаются на 50–100% [4, с. 83].

Республика Беларусь относится к небольшим государствам с достаточно высокоразвитым экономическим потенциалом, который не в полной мере интегрирован в мировую экономическую систему. Национальный агропромышленный комплекс (АПК) является крупнейшим межотраслевым комплексом, объединяющим несколько отраслей экономики, направленных на производство и переработку сельскохозяйственного сырья и получения из него продукции, доводимой до конечного потребителя. Обеспечение конкурентоспособности аграрной сферы на трансграничных территориях страны может быть реализовано на основе принципов и законов логистики с учетом особенностей производственного и транспортного потенциала, географического расположения и других факторов.

В настоящее время основными нормативно-правовыми актами, регулирующими создание и функционирование логистической инфраструктуры на национальном и региональном уровне, являются Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 29 августа 2008 г. № 1249 «О программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г.»; Декрет Президента Республики Беларусь от 6 августа 2009 г. № 10 «О создании дополнительных условий для инвестиционной деятельности в Республике Беларусь»; Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 9 августа 2010 г. № 181 «Об утверждении стратегии развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы»; Закон Республики Беларусь от 13 июня 2006 г. № 124-3 «О транспортно-экспедиционной деятельности»; Закон Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-3 «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках»; Указ Президента Республики Беларусь от 19 октября 1999 г. № 614 «О защите национального рынка транспортно-экспедиционных услуг»; Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 4 июля 2011 г. № 902 «Об утверждении Концепции создания Единой системы навигационно-временного обеспечения Республики Беларусь»; СТБ 2046-2010 «Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию»; СТБ 2047–2010 «Логистическая деятельность. Термины и определения»; СТБ 2133–2010 «Классификация складской инфраструктуры».

Выполненные нами исследования показывают, что в Беларуси логистические центры создаются по принципу отраслевой направленности и подразделяются на: 1) транспортно-логистические образования, которые предназначены для оказания полного цикла соответствующих услуг промышленным и торговым организациям по рационализации перевозочного процесса и гарантированной доставке грузов в оптимальные сроки, маршруты, виды транспорта и груза; 2) оптово-логистические центры, специализирующиеся на оптовых партиях продукции отечественного и импортного производства, а также предназначены для оказания расширенного перечня услуг по их подготовке к реализации через систему розничной торговли. Такие формирования имеют большие перспективы

в оптовой торговле продуктами питания; 3) многофункциональные логистические комплексы, включающие торгово-деловой, административно-деловой и выставочный центры.

В последние годы значительно повысилась эффективность использования инструментов логистики в отраслях АПК Беларуси. Это обусловлено тем, что успешное и динамическое развитие торговых отношений между городами, странами и экономическими союзами зависит от качества поставки сельскохозяйственных и продовольственных товаров. По итогам 2013 г. аграрным сектором создано 7,9% ВВП республики, внешнеторговый оборот достиг 9 977,0 млн долларов США [5].

Внутренняя логистическая система Республики Беларусь представлена как действующими, так и проектируемыми центрами (таблица 1).

**Таблица 1 – Основные показатели деятельности логистических центров Беларуси за 2011–2013 гг.**

Показатели	Год		
	2011	2012	2013
Количество логистических центров	11	11	12
Выручка от реализации продукции, товаров, работ, услуг, млрд бел. рублей	522,0	2243,4	3731,8
Себестоимость реализованной продукции, товаров, работ, услуг, млрд бел. рублей	299,6	1590,0	2778,3
Прибыль, убыток (-) от реализации продукции, товаров, работ, услуг, млрд бел. рублей	153,7	336,7	498,7
Чистая прибыль, убыток (-), млрд бел. рублей	147,5	215,1	294,9
Рентабельность реализованной продукции, товаров, работ, услуг, %	51,3	21,2	18,0
Рентабельность продаж, %	29,4	15,0	13,4
Экспорт услуг, тыс. долларов США	51508,0	39824,6	43296,0
Импорт услуг, тыс. долларов США	32313,0	20378,0	26256,7
Инвестиции в основной капитал, млн бел. рублей	527832	725747	1628850

*Примечание. Таблица составлена автором по данным [5]*

В настоящее время функционируют 12 предприятий: транспортно-логистические центры «Брест-Белтаможсервис», «Минск-Белтаможсервис», «Гомель-Белтаможсервис»; СООО «Брествнештранс»; ИП «БЛТ-Логистик»; ООО «Двадцать четыре»; ОАО «Белмагистральавтотранс»; ОАО «Озеро-Логистик»; СООО «БелВингесЛогистик»; ТЧУП «ШАТЕ-М Плюс»; РУП «Минск-Кристалл»; ООО «ИнтерСтройПортал Плюс». На 01.01.2014 г. общая их площадь составила 912,4 тыс. м<sup>2</sup>, которая включает специализированные помещения для хранения и переработки грузов, магазины оптово-розничной торговли, а также размещенные на территории транспортно-экспедиционные организации, страховые компании, таможенные органы, службы государственного надзора. В целом планируется реализовать 46 инвестиционных проектов по созданию логистических центров, в том числе 36 проектов предусмотрены

Программой [6]. Необходимо отметить, что за 2013 г. объем услуг, оказанных в транспортно-логистических центрах, снизился на 9,6% и составил 670,0 млрд бел. рублей.

Внешняя логистическая инфраструктура по торговле продовольствием включает комплекс более 100 объектов, обеспечивающих эффективную работу товаропроводящей сети, созданной при содействии Правительства Республики Беларусь. По организационной форме современная зарубежная товаропроводящая сеть представлена продовольственными компаниями, торговыми домами, представительствами, дистрибьюторскими структурами, торговыми точками, агентскими соглашениями и дилерскими договорами. Так, на 01.01.2014 г. товаропроводящая сеть Министерства сельского хозяйства и продовольствия Республики Беларусь включает 155 структур, в том числе 40,0% с долей белорусских инвестиций.

По оценке Всемирного банка Беларусь занимала 91 позицию (2012 г.) в рейтинге индекса качества логистики, включающий 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. К примеру, Казахстан как участник Таможенного союза занял 86 место, Российская Федерация – 95 [7].

Исследования показывают, что построение логистических систем в аграрной сфере трансграничных территорий требует, чтобы организация производственно-сбытовой деятельности и ее материально-технического обеспечения увязывалась со стратегией предприятий сельского хозяйства и перерабатывающих отраслей, региона, страны; в соответствии с экономической целесообразностью работала специализированная агрологистическая структура, в состав которой входили транспортное и складское хозяйства, службы снабжения, сбыта, управления запасами; информационное обеспечение было достаточным и надежным; квалифицированный персонал проявлял компетентность в области теории и практического использования логистики в АПК; имелись надежные связи со смежниками (по возможности долгосрочные) и собственными подразделениями; эффективность работы сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий и их подразделений оценивалась полученной прибылью и достижением оптимального уровня в обслуживании потребителей ее продукции; налаживались контакты с малыми предпринимательскими структурами, укрепляющие надежность материально-технического обеспечения организаций сельского хозяйства и перерабатывающих отраслей, региона, страны; уделялось повышенное внимание снабженческо-сбытовым структурам предприятия, подчеркивалась их значимость.

Одним из направлений может стать активизация сельскохозяйственной кооперации между сопредельными регионами Российской Федерации, в частности Брянской, Смоленской областями и др. При этом анализа показал, что

в России на логистическом рынке сформировалось три основных сектора: транспортно-экспедиторские компании и складские операторы, которые занимают 89% от общего числа участников, а также услуги по интеграции и управлению цепями поставок. Если первые два направления представлены большим количеством средних организаций, оказывающих традиционные услуги по перевозке и складской обработке грузопотоков, то третье (поле деятельности 3PL-провайдеров) – в основном ведущими международными компаниями. Согласно исследованиям, в России функционирует около 46 000 транспортно-логистических организаций [8]. Половина из них оказывает экспедиторские услуги (43,8%) и доставку грузов клиенту (43,8%). Одна треть компаний занимается управлением и контролем перевозок (30,0%). Незначительное количество предприятий оказывает также курьерские услуги (12,5%) и интермодальные перевозки (6,25%).

Проведенный анализ показывает, что факторами, сдерживающими развитие логистики в АПК России, являются: нерациональное развитие региональных систем распределения сельскохозяйственной продукции и готового продовольствия; низкая эффективность средств связи и электронных телекоммуникаций, механизации и автоматизации складских работ; недостаточное количество грузовых терминалов; высокая степень физического и морального износа подвижного состава транспорта; дефицит современного технологического оборудования по переработке продукции; недостаточное развитие промышленности по производству современной тары и упаковки, другие. Одним из основных условий, препятствующих повышению эффективности деятельности логистических компаний в АПК России, является недостаток современных складских терминалов. Специализированные организации могут разрабатывать идеальные схемы передвижения грузов, но без соответствующей логистической инфраструктуры, какой является сеть современных складских комплексов на обслуживаемой территории, при одном слабом звене выстроенная цепочка окажется ненадежной.

Таким образом, одной из основных составляющих эффективного функционирования аграрного сектора на трансграничных территориях является логистическая система. Установлено, что в Республике Беларусь только закладываются основы современной международной, транспортной логистики, включая грузовые терминалы, логистические и транспортно-логистические центры и т. п. Создание таких структур на территории сопредельных регионов Российской Федерации также находится в стадии развития. В связи с этим, для эффективного функционирования АПК на трансграничных территориях Беларуси и России необходимо создать определенные условия, а именно: возможности для формирования и использования совместной рыночной инфраструктуры; обеспечение свободного предпринимательства; наличие нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность логистических центров на рассматриваемой территории. Комплексное сочетание теоретических и прикладных аспектов позволит АПК получить сильное преимущество в конкурентной борьбе и повысить конкурентоспособность аграрной сферы страны, включая и ее трансграничные территории.

*Число знаков с пробелами – 14 921.*

**ЛИТЕРАТУРА**

1. Логистика: учеб. пособие / И.М. Баско, В.А. Бороденя, О.И. Карпенко [и др.]; под ред. д-ра экон. наук, проф. И.И. Полещук. – Минск: БГЭУ, 2007. – С. 431.
2. Таможенный союз: рынки сырья продовольствия / З.М. Ильина [и др.]; под ред. З.М. Ильиной. – Минск: Институт системных исследований в АПК НАН Беларуси, 2013. – С. 199.
3. Ворожейкина, Т.М. Логистика в АПК / Т.М. Ворожейкина, В.Д. Игнатов. – М.: Колос, 2007. – С. 183
4. Киреенко, Н.В. Перспективные направления развития логистической системы в агропродовольственной сфере / Н.В. Киреенко, И.В. Никитина // Проблемы экономики: сб. науч. трудов. – Минск: Институт системных исследований в АПК НАН Беларуси, 2012. – Вып. 1 (14). – С. 82–98.
5. Транспорт и связь в Республике Беларусь: стат. сб. / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь. – Минск, 2014. – С. 126.
6. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: Постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 29 авг. 2008 г., № 1249 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2009. – № 5/28978.
7. Connecting to Compete 2012. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators [Electronic resource]. – Mode of access: <http://siteresources.worldbank.org>. – Date of access: 01.12.2012.
8. Киреенко, Н.В. Логистические системы стран Таможенного союза в аграрной сфере: особенности формирования и тенденции развития / Н.В. Киреенко // Аграрная экономика. – 2013. – № 10. – С. 19–33.