

[Електронний ресурс]. – Режим доступу:
<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1791-19>

5. Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо покращення інвестиційного клімату в Україні» від 21.12.2016 № 1797-VIII - [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1797-19>
6. Тищук Т. Міф та Реальність: Рівень Тіньової Економіки в Україні - [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
<https://voxukraine.org/2015/12/08/mif-ta-realnist-pro0riven-tiniovoi-economy-v-ukraini-ua/>

Summary. The article analyses the basic relationships between evolutionary changes occurring in the economy, theory and taxation in developed countries, which lead to the conclusion about the necessity of reforming the tax system of Ukraine, taking into account not only the needs of the budget additional financial resources, and above all in the direction of building a harmonious economic mechanism of the state, which will ensure sustainable development of the country.

Key words: tax system, budget, reform, harmonization.

УДК 338.246.2

*Дашкевич А.В.,
магістр управління и економіки,
Академія управління при Президенті Республіки Беларусь,
г. Минск*

МЕХАНИЗМ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

В условиях возрастающей конкуренции на рынке логистических услуг особо актуальным становится определение современных тенденций, оказывающих влияние на позиции страны на рынке логистических услуг, определение целей стратегического развития логистики. В статье определены основные факторы влияния на конкурентоспособность национальной логистической системы, дана оценка уровня конкурентоспособности национальной логистической системы Республики Беларусь, а также представлены основные инструменты организационно-экономического механизма государственного регулирования развития национальной логистической системы, основанного на использовании технологии форсайта.

Ключевые слова: конкурентоспособность, национальная логистическая система, организационно-экономический механизм, форсайт, стратегическое развитие.

Логистика играет фундаментальную роль в обеспечении глобального развития уже в течение почти 5000 лет. В настоящее время национальные экономики подвергаются влиянию новых тенденций, порождающих рост как внутри-, так и межгосударственной конкуренции [1, 2]: значительное усиление степени влияния на логистику информационных технологий и автоматизации звеньев логистической системы, развитие электронной коммерции, влияние на логистику дискаунтеров, крупных продуктовых сетей, имеющих более низкие затраты на логистику и менее сложные потребности в ее организации, переориентация инвестиций в цепочки поставок в связи с геополитической нестабильностью на Ближнем Востоке, а также в Западной, Северной и Восточной Африке, консолидация клиентов и крупных поставщиков, формирование фирменных логистических сетей и международных центров логистики, развитие аутсорсинга логистических функций.

При оценке уровня конкурентоспособности национальных логистических систем в работах зарубежных и отечественных авторов Ф. Страубе, Г.-Х. Фоля [3], А.М. Бревера, Дж. Боттона и Д. А. Хэншэра [4], И.А. Елового [5, с. 7, 15], М.В. Городко [6, с. 173 – 196], особое внимание уделяется оценке уровня логистических затрат.

Ведущий макроэкономический международный рейтинг – Индекс глобальной интеграции DHL (DHL Global Connectedness Index, DHL GCI) [7], представляет оценку конкурентоспособности по показателям «международные потоки товаров», «международные потоки капитала», «международные потоки информации», также учитывает глубину межстрановых взаимосвязей и географический охват.

Умение гибко реагировать на изменяющиеся условия позволила отдельным странам занять высокие позиции в рейтинге Всемирного банка по индексу эффективности логистики (LPI). Прежде всего это Германия, Люксембург, Швеция, Нидерланды, Сингапур. Исследования эффективности логистики осуществляются Всемирным банком с 2007 г. Позиция Республики Беларусь и ее стран-соседей кроме Литвы по результатам исследования 2016 г. снизилась. Республика Беларусь заняла 120 позицию из 160 стран мира по сравнению с 99 позицией в 2014 г., 91 местом в 2012 г. Лидером среди стран-соседей на протяжении семи лет оставалась Польша, в 2016 г. ее опередила Литва (таблица 1).

**Значения индексов эффективности логистики и позиции стран в рейтинге
Всемирного банка**

	2007 г.		2010 г.		2012 г.		2014 г.		2016 г.	
	балл	место	балл	место	балл	место	балл	место	балл	место
Польша	3,04	40	3,44	30	3,43	30	3,49	31	3,43	33
Латвия	3,02	42	3,25	37	2,78	76	3,40	36	3,33	43
Литва	2,78	58	3,13	45	2,95	58	3,18	46	3,63	29
Украина	2,55	73	2,57	102	2,85	66	2,98	61	2,74	80
Россия	2,37	99	2,61	94	2,58	95	2,69	90	2,57	99
Беларусь	2,53	74	не включе- на в рейтинг		2,61	91	2,64	99	2,40	120

**Примечание: составлено по данным отчетов Всемирного банка [8].*

Основными показателями конкурентоспособности национальных логистических систем в соответствии с методологией оценки индекса эффективности логистики Всемирного банка выступают: эффективность таможенного и пограничного оформления, качество инфраструктуры, простота организации международных перевозок, качество логистических услуг, отслеживание прохождения грузов, своевременность отгрузки грузов.

В связи с появлением новых тенденций, оказывающих влияние на конкурентоспособность национальных логистических систем, предлагается использование альтернативной методики оценки уровня конкурентоспособности национальной логистической системы. Для этого определены основные факторы-первопричины конкурентоспособности: уровень логистических затрат, уровень комплексности логистических услуг, уровень мультимодальности.

Уровень конкурентоспособности логистической системы Республики Беларусь составил 59,2 % от нормативного значения [9], выработанного по значениям показателей государств-лидеров рейтинга Всемирного банка. Показатель отражает средний уровень конкурентоспособности национальной логистической системы. Наиболее низкий показатель конкурентоспособности страна имеет по оценке уровня мультимодальности. Уровень логистических затрат отражает высокий уровень конкурентоспособности. Комплексность логистических услуг – выше среднего.

Направления повышения уровня конкурентоспособности национальной логистической системы видятся в:

- разработке системы сбалансированных показателей, позволяющих на регулярной основе осуществлять эффективность логистической системы;

- вовлечении в процесс определения направлений развития логистики представителей различных отраслей и сфер деятельности (субъектов хозяйствования, институтов, государственных органов) и определение ответственности каждого из них.

Характерным для реализации Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. было отсутствие механизма оценки ее эффективности, слабая координация работы государственных органов и государственных организаций по ее выполнению. Общее управление логистической системой Республики Беларусь осуществляла созданная Правительством Республики Беларусь межведомственная комиссия для координации работы республиканских органов государственного управления и иных государственных организаций, подчиненных Правительству Республики Беларусь, облисполкомов и Минского горисполкома по [10].

Государственное регулирование развития логистической системы страны должно строиться на основе системного видения перспективных направлений развития логистической системы, ее включения в модель национальной экономики будущего. Для этого необходимо разработать концептуальные основы развития логистической системы Республики Беларусь с акцентом на решение основных задач национальной экономики.

Организационно-экономической технологией разработки концептуальных основ развития логистики в стране может стать форсайт как одно из направлений технологии предвидения, базирующийся на разработке альтернативных сценариев, активизации усилий построения выбранного варианта будущего всех участников процесса. Технология форсайта позволяет создать условия (коммуникативные площадки) для согласования интересов всех участников процесса социально-экономического развития [11; 11, с.59].

Необходимость применения форсайта при разработке концептуальных основ развития логистики в Республике Беларусь определяется определенным отставанием развития логистической системы Республики Беларусь от уровня большинства европейских стран; отсутствием учета взаимосвязи долгосрочного развития логистической системы с активностью участников логистического процесса; слабой координацией развития логистической системы.

Как относительно новая организационно-управленческая технология форсайт используется на макро- и микроуровне для конструирования будущего состояния различных по масштабам социально-экономических систем. Примером реализации форсайт-проектов в области логистики может служить реализация тематического проекта

«The foresight for Transport», поддержанного Европейской комиссией в рамках программы «Competitive and Sustainable Growth Programme (1998 – 2002)».

Реализация форсайт-проекта должна быть осуществлена в три этапа: предфорсайт, собственно форсайт и постфорсайт. На первом этапе необходимо определиться с основными элементами области применения форсайта (причины реализации, ключевые вопросы, организационный уровень, горизонт, план формирования форсайта, информационные источники, методология, источники финансирования, желаемые промежуточные и конечные результаты).

Ключевыми вопросами (фокусом) предвидения развития национальной логистической системы Республики Беларусь должны стать следующие: технологии продвижения логистических услуг на внутренний и внешний рынок, динамика условий внешней и внутренней торговли на долгосрочный период, повышение качества предоставляемых логистических услуг. Решение ключевых вопросов позволит достичь главную цель, заключающуюся в повышении конкурентоспособности отечественной логистики.

Используя терминологию, разработанную с учетом зарубежной практики профессором Третьяком В.П. [13, с. 25-32], можно определить, что разработка концептуальных основ развития логистической системы должна осуществляться в рамках национального (по территориальному признаку) логистического (по субъекту рассмотрения) top-down (по типу формирования) технологического (по направленности) фундаментального (по периоду проведения) форсайт-проекта.

Традиционно в top-down проектах инициатива исходит сверху. Инициатором реализации логистического форсайт-проекта должно стать Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Причины, определяющие необходимость применения форсайта, а также выбранный тип форсайта предопределили горизонт форсайта, который должен составить 30 лет, т.е. до 2050 года. Выбор горизонта форсайта определен длительностью цикла изменения процесса. Сроки реализации форсайта обычно колеблются от 6 месяцев до 3 лет, в данном случае целесообразным считается 1-1,5 года, так как проект является национальным фундаментальным с привлечением различных отраслей и большого количества участников.

В процесс обсуждения и сопоставления долгосрочных прогнозов, стратегий развития, достижения консенсуса и согласования путей достижения поставленных целей должны быть вовлечены представители различных общественных сил – представители логистического бизнеса, научных институтов, общественных организаций, представители Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Министерства промышленности Республики

Беларусь, Государственного таможенного комитета Республики Беларусь.

К участию в форсайте должны быть привлечены зарубежные специалисты в области организации и проведения форсайт-проектов (например, представители Агентства по промышленному развитию ООН), а также зарубежные специалисты в области развития национальной логистики. Освещение хода реализации форсайт-проекта, а также его результатов должно происходить с участием ведущих научных и общественных изданий (Белорусский экономический журнал, «Новая экономика», «Проблемы управления», «Компас экспедитора и перевозчика» и др.)

Институциональная подготовка форсайта должна включать определение и утверждение Управляющего комитета, Рабочей группы, Наблюдательного совета, а также их функций, целей и задач. Немаловажную роль играют пользователи и пропагандисты, привлекающие общественное внимание к проблеме, продвигающие идею необходимости проведения форсайта в определенной ранее области применения.

Взаимодействие участников развития логистической системы в рамках форсайт-проекта должно позволить определить основные перспективные направления долгосрочного развития логистики, инструменты достижения поставленных целей, ответственность каждого из участников в достижении поставленной цели по повышению конкурентоспособности национальной логистической системы.

Список использованных источников

1. Top 10 Logistics Trends for 2015 / John Manners-Bell // KoganPage - Innovation and Best Practice for Business Success [Electronic resource]. – Mode of access : <https://www.koganpage.com/article/top-10-logistics-trends-for-2015>. – Date of access: 14.01.2016.
2. Климович, Л.А. Вхождение Республики Беларусь в мировой рынок логистических услуг / Л.А. Климович // Беларусь и мировые экономические процессы : сб. науч. ст. Вып. 9. – Минск, 2012. – С. 115 – 122.
3. Straube, F. Global Network in an Era of Change^ Environment, Security, Internationalisation, People / F. Straube, H.-Ch. Pfohl [Electronic Resource]. – Mode of access: <http://www.bvl.de/misc/filePush.php?id=17857&name=BVL+Study+2008+-+Trends+and+Strategies+-+Global+Networks+in+an+Era+of+Change.pdf>. – Date of access: 27.03.2016.
4. Handbook of logistics and supply chain management / ed. by Ann M. Brewer ; Kenneth J. Button ; David A. Hensher. – Amsterdam [u.a.] : Pergamon, 2001. – 545 p.

5. Еловой, И.А. Оценка конкурентоспособности логистических транспортно-технологических систем / И.А. Еловой. – Гомель : БелГУТ, 2005. – 41 с.
6. Городко, М.В. Развитие логистических систем : анализ, проблемы, решения / М.В. Городко; под науч. ред. С.А. Пелиха. – Минск : Право и экономика, 2014. – 368 с.
7. DHL Global Connectedness Index 2014 [Electronic resource]. – Mode of access : http://www.dhl.com/en/about_us/logistics_insights/studies_research/global_connectedness_index/global_connectedness_index.html. – Date of access : 01.08.2015.
8. Report // The World Bank [Electronic resource]. – Mode of access : <http://lpi.worldbank.org/report>. – Date of access : 01.08.2016.
9. Дашкевич, А.В. Оценка логистического потенциала зарубежных стран / А.В. Дашкевич // Проблемы управления. – Минск : Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь, 2016. – № 4(61). – С. 108 – 112.
10. Дашкевич, А. В. Развитие логистической системы Республики Беларусь / Пелих С.А., Дашкевич А.В. // Экономист : ежемесячный научно-практический журнал. – Москва : Наука, 2017. – № 2. – С. 85-91.
11. Чекмарев, Вл. В. Постановка проблемы обеспечения экономической безопасности регионов в формате «форсайт» / Вл. В. Чермарев, В.В. Чекмарев // Форсайт «Россия» : дизайн новой промышленной политики : сборник материалов Санкт-Петербургского международного экономического конгресса (СПЭК-2015) ; под общ. ред. С. Д. Бодрунова. – М. : Культурная революция, 2015. – С. 502 – 507.
12. Третьяк, В.П. Основы форсайта : учебник. – 2-е изд., перераб. / под ред. проф. В. П. Третьяка. – М. : Магистр : ИНФРА-М, 2017. – 268 с.
13. Третьяк, В. П. Региональный форсайт : возможности применения / В. П. Третьяк. – Москва : Издательство «Знание», 2012. – 267 с.

***Summary.** The definition of modern trends affecting the country's position in the logistics services market, defining the goals of strategic logistics development, becomes especially topical In the context of increasing competition in the market of logistics services. The article defines the main factors influencing the competitiveness of the national logistics system, assesses the level of competitiveness of the national logistics system of the Republic of Belarus, and presents the main tools of the organizational and economic mechanism of state regulation of the development of the national logistics system based on the use of foresight technology.*

***Keywords:** competitiveness, national logistical system, organizational-economic mechanism, foresight, strategic development.*