

*Бабенко І. І.**

СТАН ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ У КРАЇНАХ БРІКС

У статті розглянуто стан логістичної інфраструктури у країнах БРІКС, головних торгівельних партнерів країн, обсяги їх торгівельних оборотів, місце у рейтингу Світового Банку за Індексом ефективності логістики.

Ключові слова: логістика, логістична інфраструктура, логістичні витрати, країни БРІКС, індекс ефективності логістики, торгівельний оборот.

The article considers the peculiarities of logistics industry BRICS countries, the main trade partners, the volume of turnover, place in the rating of Logistics performance index and the cost of logistics as a percent GDP.

Key words: logistics, logistics infrastructure, logistics costs, BRICS countries, logistics performance index, volume of turnover.

В статье рассмотрено состояние логистической инфраструктуры в странах БРИКС, главных торговых партнеров стран, объемы их торговых оборотов, место в рейтинге Всемирного Банка по Индексу эффективности логистики.

Ключевые слова: логистика, логистическая инфраструктура, логистические издержки, страны БРИКС, индекс эффективности логистики, торговый оборот.

Поставка проблеми. Міжнародна торгівля пережила істотні зміни в останні десятиліття. Лібералізація ринків під егідою Світової організації торгівлі сприяла зростанню абсолютних масштабів міжнародної торгівлі та розвитку міжнародних зв'язків. Логістична галузь, яка є невід'ємною складовою глобальної торгової системи, забезпечує її розвиток та ефективність. Логістика присутня майже у всіх сферах економічної діяльності. Говорити про розвиток економіки країни без логістики не має сенсу. Розвиток логістичних систем – наслідок низки глобальних тенденцій у світовій економічній системі. Найважливіші з них: демографічний вибух; бурхливе зростання промислового виробництва; прискорення технічного прогресу і поширення нових наукоємних технологій тощо. Логістика наразі широко використовується у міжнародній діяльності компаній всього світу і, як вважають більшість економістів, є важливим фактором конкурентоспроможності на глобальному ринку.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблема ефективного використання логістичних систем була та продовжує бути актуальним об'єктом дослідження для багатьох вітчизняних та зарубіжних науковців. Серед них слід відзначити Т. В. Алексинську, Ю. М. Неруша, Б. А. Анікіна, Л. Г. Бродецького, М. Н. Григор'єва, О. Г. Дейнеку, Л. О. Позднякову та багато інших. Міжнародні організації також приділяють значну увагу роз-

* аспірант першого року навчання кафедри міжнародної торгівлі Київського національного економічного університету імені Вадима Гетьмана.

Науковий керівник: доцент Гордєєва Т. Ф.

витку логістики у глобальній економіці, зокрема, Світовий банк постійно досліджує тенденції розвитку логістичної галузі.

Мета дослідження. Дослідити особливості логістичної інфраструктури у країнах БРІКС та обсяги торгівельних оборотів цих країн, проаналізувати взаємозв'язок місця країни у рейтингу Індексу ефективності логістики та частки її логістичних витрат у структурі ВВП.

Основні результати досліджень. Існує кілька десятків визначень поняття логістики як виду економічної діяльності. Найчастіше під логістикою розуміють управління всіма видами потоків (матеріальними, людськими, енергетичними, фінансовими та ін.), які виникають в економічних системах [1, с. 6].

Сутність логістики розглядається у різних аспектах. До певної міри логістика є майстерністю, до певної міри – теоретичними знаннями та практичними навичками, крім того її також можна розглядати як інтуїтивний підхід до вирішення стратегічних задач та проблем в області просування товару від постачальника до споживача [2, с. 7].

Різній у визначенні логістики зумовлений низкою причин. Одна з них полягає у специфіці і відмінності масштабів завдань, які намагаються вирішувати окремі фірми в сферах збуту товарів, транспортування, складування тощо. Іншою причиною є існуючі відмінності в національних системах організації та управління рухом товарів, а також у рівнях досліджень проблем логістики в різних країнах. Третя причина полягає у множинності функціональних напрямків діяльності у зовнішньому середовищі логістичної системи [3, с. 17].

Нарощування транспортування, переміщення та зберігання продукції на складах зумовило зростання попиту на інтегровані логістичні рішення з боку виробничих компаній, що, у свою чергу, спричинило виокремлення логістики із сфери діяльності підприємств у самостійну галузь.

Наразі ефективне функціонування економіки будь-якої країни неможливе без створення належної логістичної інфраструктури, тобто середовища, в якому здійснюється переміщення товарів.

Для оцінки і порівняння логістичних інфраструктур у 2007 р. Світовий Банк спільно з університетом м. Турку (Фінляндія) розробив методику оцінки рівня розвитку логістики у різних країнах. Дослідження проводяться раз на два роки. Результатом дослідження є Індекс ефективності логістики (LPI – Logistics Performance Index). Наразі оприлюднені індекси за 2007, 2010 та 2012 роки.

Цей індекс розраховується на основі результатів опитування міжнародних, національних та регіональних логістичних та транспортно-експедиторських компаній. Технологія дослідження передбачає визначення двох показників: міжнародного індексу ефективності логістичної галузі (за п'ятибальною шкалою респонденти оцінюють параметри, що відображають ефективність логістичної системи відносно 8 країн, з якими працює логістична компанія) та внутрішнього індексу ефективності логістики (за п'ятибальною шкалою респонденти оцінюють логістичну систему країни, в якій працюють). На основі цих двох показників розраховується інтегральний показник ефективності логістики (Logistics Performance Index) для кожної країни і визначається її рейтинг. В якості основних критеріїв оцінки ефективності логістики обрані: ефективність митного та прикордонного оформлення, якість торгівельної та транспортної інфраструктури, простота організації міжнародних перевезень за конкурентоспроможними цінами, якість логістичних послуг, відстеження проходження вантажів, своєчасність поставок вантажів [4].

Найбільш розвинуті логістичні системи мають Сінгапур, Німеччина, Нідерланди, Японія, Великобританія, Гонконг (Китай), Швеція, Бельгія, Фінляндія, Данія та США. Серед країн СНД та Балтії за Індексом ефективності логістики (LPI) провідні місця займають: Литва (58 місце), Естонія (65), Україна (66), Латвія (76) [5].

Сьогодні одними з лідерів економічного розвитку вважаються країни БРІКС – Бразилія, Російська Федерація, Індія, Китай та Південно-Африканська Республіка. Група країн з високими темпами економічного розвитку, яка містить 43% населення планети та 23% світового ВВП, не є офіційною організацією, але основою співробітництва країн БРІКС є спільні цілі розвитку та спільні програми щодо вирішення глобальних програм [6].

Бразилія – найбільш економічно розвинена держава в Латинській Америці. Головна спеціалізація країни – це сільськогосподарське та промислове виробництво, що допомагає країні забезпечувати внутрішній попит на промислові товари до 90%, а попит на машини та обладнання задовольняється більше, ніж на 80%. Значні обсяги конкурентоспроможних товарів постачаються на світовий ринок, а саме: повітряні судна, автобуси, автомобілі, вантажівки, трактори та дорожні будівельні машини, енергетичне обладнання, електропобутова та електронна техніка. Головними торговельними партнерами є Китай, США, Аргентина, Нідерланди, Німеччина.

У 2012 році країна посіла 45 позицію серед 155 країн у рейтингу індексу ефективності логістики (у 2010 році – 41 місце) [5]. Загальна вартість логістичних витрат у відсотковому відношенні до ВВП є високою і складає 18%. Покращення транспортної інфраструктури має стати ключовим фактором для досягнення кращих результатів у логістичній галузі та підвищення конкурентоспроможності експортних сировинних товарів на світовому ринку. Транспортна мережа є дуже обмеженою, рух товарів здійснюється переважно відносно дорогими автомобільними шляхами, що забезпечує 53% загального тоннажу перевезень у країні. Але стан автомобільних шляхів залишається у незадовільному стані.

Бразилія має тільки 30 тис. км залізничних шляхів, більшість з яких знаходиться у південній частині, одну з найдовших берегових ліній у світі, але інфраструктура портів є недостатньо розвинутою та потребує значних капіталовкладень, адже обсяги торговельного обороту зростають щороку, а морський транспорт здійснює більшу частину вантажоперевезень з країнами-партнерами.

Уряд занепокоєний станом логістичної галузі в країні. Але за останні 10 – 20 років майже нічого не було зроблено для поліпшення ситуації. Розроблений урядом Національний план щодо транспорту та логістики, на який має бути виділено 146 млрд. дол. до 2023 року, виконується дуже повільними темпами.

Логістична інфраструктура у Росії лише формується, при цьому враховується світовий досвід. Основними факторами, що впливають на формування логістичної інфраструктури є географічне розміщення, розмір території країни, кліматичні умови тощо. Відповідно індексу ефективності логістики, Росія у 2012 посіла лише 95 місце серед 155 країн [5]. Торговельний баланс у країні у 2012 році був позитивним та складав близько \$195,4 млрд. [7].

Росія експортує переважно нафту, нафтопродукти, природній газ, дизельне паливо, чорні метали, мінеральні добрива, машини та обладнання, алюміній, нікель, мідь; імпортує – легкові автомобілі, медикаменти, одяг, меблі, труби, вантажні автомобілі тощо. Головними торговельними партнерами є Китай, Нідерланди, Німеччина, Італія, Туреччина, Японія, США. На рис. 1 представлено обсяги зовнішньої торгівлі Росії за основними країнами-партнерами [8].

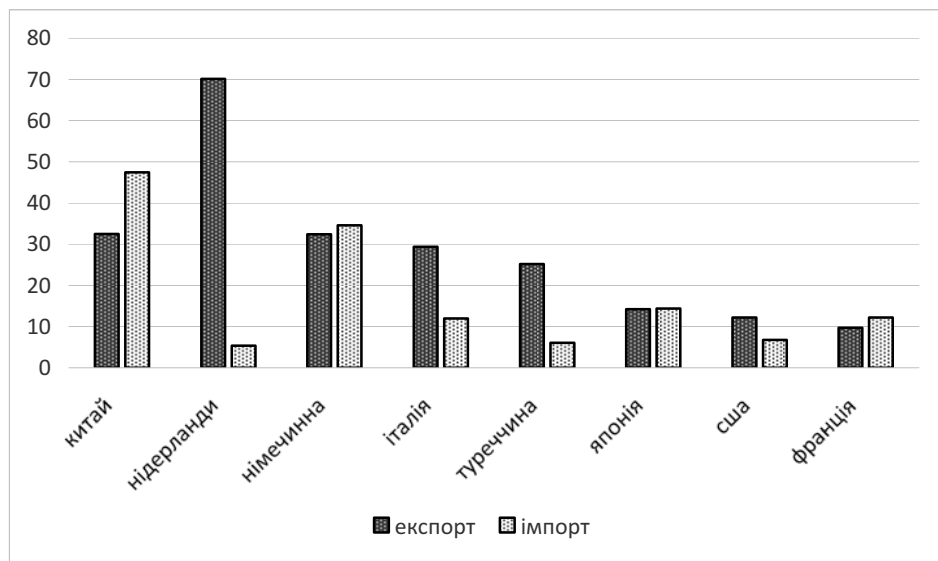


Рис. 1. Обсяги зовнішньої торгівлі Росії за основними торговельними партнерами в 2012 році, млрд. дол. США.

Логістичні витрати у структурі ВВП Росії становлять близько 20–24%, в той час, як в західних країнах – близько 10% (зниження на 1% дає економію в 445 млрд. руб.). Інвестиції в автомобільний і залізничний транспорт становлять 1% і 0,3% ВВП Росії відповідно замість заявлених у Транспортній стратегії країни до 2030 р. 3,5% і 1,1% ВВП. Загальний обсяг ринку якісних складських площ в Росії становить понад 11200 тис.м². Основна частка сконцентрована у московському регіоні – 59,2% [9].

Загалом, стан логістичної інфраструктури в Росії знаходиться на рівні африканських, латиноамериканських та інших країн «третього світу».

Сальдо торговельного балансу Індії залишається від’ємним, починаючи з 1978 року і до сьогоднішнього дня. Дана ситуація спричинена низьким експортом товарів національного виробництва та високим імпортом вугілля та нафти для забезпечення потреб в енергії. Індія є провідним експортером нафтопродуктів, дорогоцінних каменів і ювелірних виробів, текстилю, продукції машинобудування, хімікатів. Основними торговими партнерами є країни Європейського Союзу, США, Китай і ОАЕ.

Суб’єкти економіки Індії наразі гостро потребують логістичних послуг. Відповідно до індексу ефективності логістики Індія у 2012 році посіла 46 місце [5]. Загальні витрати в логістичній індустрії - це приблизно 14% від ВВП. Послуги, що відносяться до логістики в Індії – транспортування товарів авіаційним, наземним, водним та залізничним транспортом. Найбільша частка у вантажоперевезеннях припадає на повітряний транспорт. Для транспортування побутових товарів, машин та транспортних засобів віддають перевагу автомобільному транспорту. Залізниці використовуються для перевезення автомобілів, нафти та вугілля. Для міжнародних перевезень у великих обсягах таких товарів, як зерно, олія, або небезпечних продуктів, наприклад, урану, широко застосовується водний транспорт.

Логістична галузь в Індії зростає високими темпами, домінуючи у металургійній та гірничій промисловості. Заплановано облаштувати логістичні парки переважно у великих містах таких, як Мумбаї. Для цього виділено інвестиції в розмірі 200 млн. дол. США.

Економіка Китаю розвивається досить високими темпами, і наразі Китай є найбільшим експортером товарів на світовому ринку. Його основними торговими партнерами є США, країни Євросоюзу і держави, що входять в Асоціацію країн Південно-Східної Азії (АСЕАН) (табл.1) [10].

Таблиця 1.
Торгівельний оборот між Китаєм та його головними партнерами (2011 р.)

Місце у рейтингу	Партнери	Обсяг, млн. €	Частка, %
	Усі країни	5 121,323	100,0
1	ЄС (27)	407,734	8,0
2	США	319,362	6,2
3	Японія	245,792	4,8
4	Гонконг	199,882	3,9
5	Південна Корея	175,859	3,4
6	Австралія	82,633	1,6
7	Малайзія	64,627	1,3
8	Бразилія	60,687	1,2
9	Росія	56,021	1,1
10	Індія	53,173	1,0
11	Таїланд	46,485	0,9
12	Саудівська Аравія	46,313	0,9
13	Сінгапур	45,323	0,9
14	Індонезія	43,592	0,9
15	Канада	33,682	0,7

Стан логістичної інфраструктури значно покращився після одинадцятирічної п'ятирічки (2006 – 2010 рр.), і впродовж 2012 року збереглася тенденція швидкого розвитку в даному напрямку.

Відповідно до індексу ефективності логістики Китай посів 26 місце серед 155 країн у 2012 році (2010р. – 27) [5]. Але вартість логістичних послуг залишається високою. У Китаї загальні витрати в логістичній індустрії складають 18% ВВП. Як показує статистика, в 2011 р. загальні витрати логістичних компаній в суспільній сфері зросли у порівнянні з попереднім роком на 11%. Уряд стимулює китайські компанії впроваджувати інноваційні технології, і тим самим, підвищувати ефективність своєї роботи.

Під час одинадцятирічної п'ятирічки уряд інвестував 357 млрд. єн. у морський транспорт. Шанхай – найбільший контейнерний порт в світі. Це порт – гігант, місткість якого складає близько 33 млн. TEU. TEU – умовна одиниця виміру місткості вантажних транспортних засобів. Один TEU еквівалентний корисному об'єму стандартного контейнера довжиною 20 футів (6,1 м) і шириною 8 футів (2,44 м). Висота контейнерів може відрізнятися і зазвичай знаходиться в межах 1,3 м – 2,9 м, найчастіше – 2,59 м.

У 2012 р. Південно-Африканська республіка мала досить високі рейтинги серед інших 155 країн світу у розвитку логістичної галузі, відповідно дослідження Світового Банку, та зайняла 23 позицію (у 2010 р. країна посідала 28 позицію). Якщо брати до уваги такі фактори, як віддаленість ринку, вартість державної логістики, внутрішні просторові масштаби та незбалансованість автомобільного та залізничного транспорту, то логістична інфраструктура даної країни є ефективною [5].

Сьогодні країна являє собою один з наймасштабніших ринків серед країн третього світу. В країні присутня потужна технологічна база, висококваліфікований управлінський та інженерно-технічний персонал, а також відносно дешеві висококваліфіковані трудові ресурси, що в свою чергу приваблює міжнародний капітал. Обсяг торговельних операцій збільшується з кожним роком. Головними торговими партнерами є країни ЄС, США, Японія, Китай.

Країна відрізняється великою кількістю та протяжністю залізничних та автомобільних шляхів, масштабними комерційними портами, що гарантують вихід на всі морські напрями: в Азію, Європу, Америку та інші країни Африканського регіону. Транспортна система країни включає близько

362 тис. км автомобільних доріг (з яких близько 74 тис. км з твердим покриттям), 21 тис. км залізниць, 3900 км трубопроводів і 7 великих морських портів.

Загальна вартість логістичних витрат у відсотковому відношенні до ВВП становить приблизно 13%. Транспортні витрати складають близько 54% від вартості логістичних послуг, що є відносно високим показником, в той час, як на міжнародному ринку цей показник складає близько 40%, та є визначальним фактором, що впливає на вартість галузі у країні [11]. Тому, щоб логістика більш ефективно впливала на конкурентоспроможність країни для Південно-Африканської Республіки, інноваційні рішення та використання більш вартісно-ефективних методів (залізниці, водних перевезень та трубопроводу) мають стати пріоритетними.

У табл. 2 зведено оцінки логістичної інфраструктури по країнах БРІКС за критеріями Індексу ефективності логістики Світового банку.

Таблиця 2.
Оцінки логістичної інфраструктури по країнах БРІКС
за критеріями Індексу ефективності логістики

Критерії Індексу ефективності логістики	Бразилія	Росія	Індія	Китай	ПАР
Ефективність митного та прикордонного оформлення	2,51	2,04	2,77	3,25	3,35
Якість торговельної та транспортної інфраструктури	3,07	2,45	2,87	3,61	3,79
Простота організації міжнародних перевезень за конкурентоспроможними цінами	3,12	2,59	2,98	3,46	3,50
Якість логістичних послуг	3,12	2,65	3,14	3,47	3,56
Відстеження руху вантажів	3,40	2,80	3,10	3,50	3,80
Своєчасність поставок вантажів	3,60	3,00	3,60	3,80	4,00

Аналіз показав, що країни БРІКС мають високі показники за критерієм «своєчасність поставок вантажів», тобто маючи явні проблеми в логістичній інфраструктурі, умова своєчасного виконання перевезень виконується. Головна складність полягає у ефективності митного та прикордонного оформлення. Це пояснюється тим, що країни БРІКС мають досить значну кількість торговельних країн-партнерів, які відрізняються своєю законодавчою базою та правовим регулюванням.

Табл. 3 свідчить, що у країнах БРІКС логістичні витрати є відносно високими, відповідно ці країни не займають високих позицій у світовому рейтингу щодо стану логістичної інфраструктури.

Таблиця 3.
Вартість логістичної галузі у країнах БРІКС

Позиція країни відповідно рейтингу Світового Банку що стану логістичної інфраструктури	Країна	Вартість логістики відповідно до ВВП, %
23	Південна Африка	13
26	Китай	18
45	Бразилія	18
46	Індія	14
95	Росія	24

Спостерігається наступна тенденція – чим менша вартість логістичної індустрії, тим вищі позиції країна займає у рейтингу, виключенням є лише Індія, але це пояснюється тим, що сальдо торгівельного балансу країни вже понад 30-ти років є від’ємним. В досліджених країнах логістична галузь лише починає розвиватися, тому уряди мають чітко дотримуватися державних планів щодо розвитку даного напрямку, це в свою чергу сприятиме збільшенню торгівельного обороту, і в подальшому покращенню позицій країн на світовому ринку.

Висновки. Логістика сьогодні є одним із ключових факторів, що впливає на позицію країни на світовій арені, а відповідно і на розвиток міжнародної торгівлі. Визначення логістики трактується по-різному, але у широкому розумінні це є самостійна галузь, підприємства якої займаються переміщенням товарів від продавців до покупців. Логістика формує середовище, в якому здійснюється рух як матеріальних, так і інформаційних потоків. Одним із вагомих показників, що відображає стан логістичної інфраструктури є Індекс ефективності логістики, розроблений Світовим Банком. Аналіз стану логістики країн БРІКС показав, що найкращі справи в цій сфері у Південно-Африканській республіці. Останню ж позицію в групі займає Росія, оскільки її логістична інфраструктура лише формується. Головним пріоритетним напрямом розвитку логістичної інфраструктури для країн БРІКС, що сприятиме підвищенню ефективності економік цих країн, має бути зменшення логістичних витрат, оскільки сьогодні вони залишаються на досить високому рівні.

Список використаних джерел

1. Алесинская Т. В. Основы логистики. Общие вопросы логистического управления. Таганрог : Изд-во ТРТУ, 2005. – 121 с.
2. Неруш Ю. М. Логистика: учеб. – 4-е изд., переработанное и дополненное. – М. : Проспект, 2006. – 520 с.
3. Аникина Б. А. Логистика: учебник / Под ред. : 3-е изд., переработанное и дополненное. — М. : ИНФРА-М, 2002. – 368 с.
4. Ассоциация международных экспедиторов и логистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.baif.by/stati/effektivnost-logistiki-po-metodologii-vsemirnogo-banka/>Эффективность логистики по методологии Всемирного банка 16.05.2013 р.
5. Connecting to compete. Trade logistics in the global economy // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://siteresources.worldbank.org/TRADE/Resources/239070-1336654966193/LPI_2012_final.pdf.

6. Специальный выпуск Евро-БРИКС – Публикация ЕЛПП в сотрудничестве с Европа 2020 и МГИМО [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.alleurora.ru/file-server/2012/66/map6_eurobrics_ru.pdf.
7. Банк России // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cbr.ru/statistics/>.
8. Министерство экономического развития Российской Федерации // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.economy.gov.ru/minec/activity/sections/foreigneconomicactivity/index>.
9. International logistics forum // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://logistika-prim.ru/sites/default/files/14-15_5.pdf.
10. China. EU bilateral trade and trade with the world // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf.
11. 8th annual state of logistics survey for South Africa 2011. Gearing up for change // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www0.sun.ac.za/cscm/images/stories/SOL/SOL2011.pdf>.