

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЛОГИСТИКА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЫНОК ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ: ТЕНДЕНЦИИ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Алёна Шаркут

Статья посвящена теоретико-практическому анализу международного рынка транспортно-логистических услуг и роли Республики Беларусь в нем. Освещены основные тенденции развития стран в мировой торговле, обоснованы факторы, которые препятствуют республике достичь уровня других стран. Дан анализ сложившейся ситуации в отношении Республики Беларусь и предоставлены возможные пути решения, которые окажут непосредственное содействие не только совершенствованию национальной логистической системы, но и экономическому развитию страны в целом.

Введение. Начиная с конца 1940-х годов произошло увеличение объема предоставляемых услуг в логистике, а также непосредственно масштабы ее влияния. В 1950-х и 60-х годах военная отрасль была единственной, которая при выполнении своих функций активно использовала логистику. Однако в дальнейшем деятельность, осуществляемой с помощью этой сферы услуг, вышла за пределы армии, так как логистика была признана одним из важных инструментов для развития конкурентоспособности. Конкурентное преимущество означает, что компания имеет способность дифференцировать себя в глазах клиента, а также предоставлять возможности для решения проблем заказчиков за более низкую плату, при этом получая в результате большую прибыль.

Сам термин «логистика» происходит от греческого языка и означает «искусство вычислять, рассуждать». Следовательно, с помощью расчетов наиболее выгодных и в то же время наиболее удобных маршрутов она облегчает получение товаров и услуг по мере их необходимости и в соответствии с желаниями клиентов, то есть роль логистики заключается в обеспечении доступности всех необходимых ключевых элементов перед каждым шагом в цепочке поставок. Кроме того, она также оказывает содействие в заключении коммерческих сделок, выступая в качестве основного средства роста торговли в экономике.

Глобализационные процессы, численный рост транснациональных корпораций привели к тому, что возникла необходимость в возникновении и внедрении в систему мировой торговли разнообразных, обширных логистических цепей и каналов, что и определило в конечном итоге формирование самостоятельного рынка транспортно-логистических услуг. Следует отметить, что международная практика неоднократно демонстрирует, что расширение и положительные

тенденции в развитии транспортно-логистических систем на уровне государства содействует совершенствованию, иных отраслей и сфер экономики [5].

Однако для Республики Беларусь, обладающей действительно благоприятным географическим месторасположением и находящейся на перекрестке международных транспортных путей, с каждым годом все сложнее соответствовать общим мировым тенденциям: страна по-прежнему значительно отстает в развитии логистики от европейских стран и многих стран СНГ, — несмотря на видимые усилия и положительные результаты. Как следствие, возникает необходимость рассмотрения международных тенденций развития рынка транспортно-логистических услуг, выявления основных проблем и определения возможных путей совершенствования национальной логистической системы Республики Беларусь.

Основная часть. При рассмотрении международного рынка логистических услуг, можно указать несколько характерных тенденций его развития.

1. В активном темпе происходят процессы глобализации логистических компаний путем слияния и консолидации этих организаций. Таким образом, усиливаются положения компаний, обладающими развитой логистической сетью. Они предоставляют комплекс услуг и своей деятельностью охватывают широкую географию.

Естественным является процесс, что мировой рынок логистических услуг на протяжении 25 лет устойчиво расширяет свои горизонты, при этом предоставляет комплексные решения, начиная от мультимодальных перевозок и заканчивая распределительными центрами, где используются сложнейшие технологии комплектации и перемещения товарных потоков.

Примерами данной тенденции могут служить опыт таких международных логистических компаний, как DHL, Exel PLC Berkshire, Kuehne + Nagel и др., которые уже много лет являются мировыми лидерами по предоставлению диверсификационных транспортных и логистических услуг

2. Наблюдается возрастание роли информационных технологий на всех этапах осуществления деятельности организаций. Уже сегодня используются ИТ для создания надежных телекоммуникационных систем, программного обеспечения, автоматизации и звеньев логистической цепочки.

Так, например, в компании DHL активно применяется DHLNet, которая является высокоскоростной информационной сетью TCP/IP, которая объединяет компьютеры в более чем 200 стран мира.

3. Формирование фирменных логистических сетей и международных центров логистики, что создаются для повышения результативности выполнения логистических функций.

4. Аутсорсинг услуг либо “контрактная логистика”, то есть передача прав на осуществление логистических услуг иным организациям.

5. Роль маркетинговых исследований возрастает из-за конкурентной борьбы компании за место в международном рынке. На данный момент в каждой сфере

бизнеса, не только в логистической, компания ориентирована на выполнение индивидуальных потребностей клиента, то есть наблюдается активное применение клиентоориентированного маркетинга для реализации целей организации [5].

Необходимо отметить, что для Республики Беларусь логистика представляет собой достаточно новую отрасль. Так, непосредственно путь ее развития начался с 2008 года, когда Совет Министров утвердил Программу развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г.

В рамках данной программы 2008 — 2015 гг. для строительства логистических центров было привлечено более 460 млн руб. (232,088 млн долл.), создано 4,6 тысячи новых рабочих мест.

Таблица 1 Объем оказанных логистических услуг

| Объем оказанных логистических услуг | |
|--|----------------|
| Транспортно-логистические центры | 98,16 млн руб. |
| Торгово-логистические центры | 11,59 млн руб. |
| Доходы от логистических услуг по обработке транзитных грузов | 46,2 млн руб. |

В Республики Беларусь в государстве было выделено 50 участков под строительство транспортно-логистических центров, среди которых на данный момент можно выделить:

Таблица 2 Логистические центры

| Логистические центры (38) | | | |
|--|-----------------------|------------------------|-------------|
| В рамках Программы развития ЛС Беларуси на период до 2015 г. | 38 | | |
| Вне Программы | 18 | | |
| Государственные ЛЦ | 11 | | |
| Возведенные за счет национальных и иностранных инвесторов | 27 | | |
| Расположение | Минская область 28 | Брестская область 6 | Другие 4 |
| Сертификация | Прошли 4 | Без сертификации 34 | |

Доля логистических издержек остается высокой — около 20% ВВП, в то время как среднемировой показатель разместился на уровне 11%, в Китае он имеет такое значение, как 15%, в странах Западной Европы — 7—8%.

На данный момент вступила в действие новая Программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016-2020 гг., над разработкой которой трудились не только белорусские специалисты, но и консультанты Института по исследованиям логистики и управления цепочками снабжения при Институте развития КНР и компании «Чайна Мерчантс Групп».

Согласно новой Программе развития планируется, что общая складская площадь ЛЦ вырастет в 1,64 раза и составит более 656 тыс. кв. м. к 2020 г.

Кроме того, сами разработчики отмечают: мониторинг состояния логистической системы Республики Беларусь выявил ряд проблем:

- недостаточные объемы инвестиций в логистический сектор;
- нерациональное размещение некоторых логистических центров;
- неполное использование развитой складской инфраструктуры железнодорожного транспорта [8].

Нынешние реалии современного подхода к ведению экономики и бизнеса, а также экспертное мнение таково, что перед началом строительства транспортно-логистического центра необходимо проводить маркетинговые исследования. В Республике Беларусь строительство этих центров нередко проводится согласно директивным указаниям.

Между тем, эксперты утверждают, что факторами, которые сдерживают развитие логистики в стране, являются:

- дефицит инвестиций в инфраструктуру логистики
- неполноценное и некомплексное формирование рынка 3PL-услуг
- полное отсутствие провайдеров 4PL-уровня
- недостаточная квалификация персонала, несовершенство законодательства
- избыточное администрирование таможенного и других видов контроля
- высокие налоговые и иные издержки
- слабое развитие внутренней логистики предприятиями реального сектора экономики (3 % с государственной долей собственности эффективно построили логистику, среди частных - 35%)
- отсутствие доступной информации о логистической системе и транзитном потенциале Беларуси на иностранном языке
- низкий уровень автоматизации логистики белорусских предприятий
- акцент на транзит, а не на логистику [4].

К одной из причин нынешнего положения национальной логистической системы можно отнести слабую вовлеченность в международные и европейские системы. Как следствие, экспортеры осуществляют свой выбор в пользу отправления грузов напрямую, то есть минуя транспортно-логистические центры.

На сегодняшний момент важными элементами, снижающими грузопотоки в Беларусь, являются политика импортозамещения и российские антисанкции в отношении продукции из Европы, снижение темпов экономического роста в странах ЕАЭС, падение транзитных грузопотоков из-за перераспределения цепочек поставок.

В республике существует также и такая проблема, как неполное соответствие рекламируемого и действительно предоставляемого уровня сервиса. Это в первую очередь произошло из-за того, что сейчас наблюдается тренд строительства под видом логистических центров простых складов большой площади, не являющихся

частью общей транспортно-логистической системы мира. Данную проблему может решить сертификация добросовестного логистического провайдера, однако необходимо соблюсти огромное количество дополнительных условий, которые практически для всех являются недостижимыми в связи с ситуацией в стране и состоянием ее экономики [2].

На непосредственное наличие проблем в несоответствующим современным реалиям развития белорусской логистической системы указывает Индекс эффективности логистики LPI (Logistics Performance Index). Так, в данном рейтинге Беларусь заняла 120-е место из 160-ти стран мира, то есть показав более худший результат по сравнению с 2017 года.

Следовательно, на решение задач, которые должны оказать содействие в развитии национальной системы Республики Беларусь, а также эффективного использования транзитного потенциала, можно выделить следующие:

- совершенствование законодательства в области взаимодействия между перевозчиками, пограничной и таможенной службой;
- реализация соглашения о международном транспортном коридоре «Север-Юг»;
- развитие контейнерных перевозок при осуществлении положений концепции «Экономический пояс «Шелкового пути»;
- внедрение новых технологий ускорения пропуска контейнерных поездов в направлении Китай-Европа-Китай по территории Республики Беларусь [7].
- внедрение международного стандарта электронного оформления и сопровождения грузовых авиационных перевозок;
- усиление международной координации и укрепление сотрудничества в рамках интеграционных образований;
- расширение географии и увеличение количества товаропроводящих сетей национальных экспортеров;
- формирование системы подготовки высококвалифицированных кадров в сфере 3PL и 4PL технологий и транспортных услуг [9].
- Формирование положительного имиджа национальных поставщиков логистических услуг на международном рынке;
- развитие инфраструктуры и информационно-коммуникационных технологий;
- развитие автодорожных и железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу;
- развитие гарантийных и упорядоченных механизмов при транзите товаров автомобильным транспортом;
- внедрение электронного обмена данными (онлайн-технологий);
- внедрение современных систем связи, навигации и телематики на транспортных средствах;

- расширение возможностей приграничных логистических центров и сервисных зон;

- развитие сопутствующие транспортному сектору отрасли;

- открытие за рубежом многофункциональных логистических центров.

По оценкам экспертов, применение на транспорте телематических систем, которые применяют навигационные технологии, обеспечивает:

- увеличение срока эксплуатации транспортного средства на 5-10%

- экономия 10-15% топлива за счет снижения пробега

- уменьшение потерь от хищений транспорта и грузов, а также от нецелевого использования транспорта - до 50% [2].

Внедрение системы GPS-навигации транспортных средств и использование на товаропроводящих сетях радиочастотной идентификации может изменить нынешнюю ситуацию в лучшую сторону. То есть вместо многочисленных документов по каналам связи параллельно с грузом должна передаваться информация, содержащая необходимые реквизиты.

Заключение. Текущее развитие национальной логистической системы Республики Беларусь в полной мере не соответствует современному развитию международного рынка транспортно-логистических услуг. Это связано в первую очередь с тем, что экономическая ситуация республики не является благоприятной для совершенствования рассматриваемого рынка.

Основными факторами, негативно влияющими на данные процессы, являются следующие:

- Отсутствие проработки норм законодательства, касающихся непосредственно международных перевозок. Благодаря этому будет оказано содействие в ускорении и упрощении проведения всех операций

- Отсутствие комплексности оказываемых услуг

- Небольшой процент использования информационных технологий в логистике

- Некомпетентность кадров

- Отсутствие инвестиций

Проблемы в логистической системе можно разрешить лишь с помощью привлечения инвестиций, внедрения информационных систем и технологий, совершенствования законодательства, упрощения административных процедур, повышения качества подготовки кадров. Рынок Республики Беларусь является одним из наименее инвестиционно привлекательных, так как таможенное администрирование и налоговое бремя значительно снижает желание инвесторов войти в белорусский рынок.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ:

1. INTERNATIONAL LPI GLOBAL RANKING [Electronic resource] // The World Bank. — Mode of access: <https://lpi.worldbank.org/international/global>. — Date of access: 23.10.2017.

2. Ващило, А. А. Резервы и направления развития транспортно-логистических услуг / А. А. Ващило // Экономический бюллетень НИЭИ Министерства экономики Республики Беларусь. — 2017. — № 4. — С. 18—21.
3. Елистратова, М. Что мы сделали для логистики? / М. Елистратова // Таможенный вестник. — 2016. — № 9. — С. 45—47.
4. Делай глобально, думай — локально // Компас экспедитора и перевозчика. — 2016. — № 5. — С. 20—23.
5. Климович, Л. Международный рынок транспортно-логистических услуг и перспективы белорусской экономики / Л. Климович, Е. Шека // Журнал межд. права и межд. отношений. — 2012. — № 1. — С. 96—101.
6. Логинова, Е.В. Развитие логистической инфраструктуры как фактор формирования инновационной модели экономики в условиях нестабильности / Е.В. Логинова, П.В. Попов, И.Ю. Мирецкий // Новости науки и технологий — 2016. — № 3. — С. 16—25.
7. Логистика в Республике Беларусь // Транспорт и логистика Республики Беларусь. — 2016. — С. 4—12.
8. Маненок, Т. Логистика: «почетное» 99-е место / Т. Маненок // Директор. — 2016. — № 8. — С. 22—25.
9. На общем рынке ЕАЭС // Компас экспедитора и перевозчика. — 2016. — № 5. — С. 24—28.

The international market of transport and logistic service: tendencies and development problems of Republic Belarus (Aliona Sharkut).

The article is devoted to the theoretical and practical analysis of the international market of transport and logistic service and the role of Republic Belarus there. The main development tendencies of countries in the world trade are highlighted. The factors, which prevent the Republic to achieve the level of other states are well-found. The current situation towards Belarus has been analysed and possible solution ways, which facilitate not only the improvement of national logistic system, but also to economic development of the country in general, has been offered.

e-mail автора: sharkut.al10@gmail.com