

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПОВЫШЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО РЕЙТИНГА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В ОБЛАСТИ ЛОГИСТИКИ И МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ

Рындевич Мария Игоревна

Факультет международных отношений БГУ
г. Минск, Республика Беларусь

In modern conditions logistics and international trade play a key role, and in some cases a decisive role in the development of countries. One of the most topical and foreground economic challenges facing the country is the development of the logistics industry and international trade, increasing the competitiveness of the country.

Due to objective reasons of historical, political and economic nature in the Republic of Belarus there some technological gap in logistics industry. This is happens because of the specificity of logistics systems themselves.

To effectively assess the development of logistics and international trade requires a qualitative methodology. These circumstances give reason to bear witness to the relevance of the chosen theme of graduate studies.

Рыночные преобразования, происходящие в экономике государства, привели к интенсивным исследованиям логистики и международной торговли. В настоящее время диапазон деятельности, охватываемый логистикой, постоянно расширяется.

В современных условиях логистика и международная торговля играют ключевую, а в некоторых случаях определяющую роль в развитии стран. Одной из наиболее актуальных и приоритетных экономических задач, стоящих перед странами, является развитие логистической отрасли и международной торговли, повышение конкурентоспособности страны. Для эффективной оценки развития логистики и международной торговли необходима качественная методика.

Как показывает мировой опыт, важнейшим фактором экономического роста является формирование логистической системы, охватывающей различные сферы деятельности в стране. В индустриально развитых странах логистика давно поставлена на службу повышения эффективности управления движением материальных потоков. В современной рыночной среде процесс совершенствования логистического управления товародвижением объективно приводит к усилению интеграции организаций, участвующих в перемещении товаров. Возникает необходимость регулирования всей системы движения товаров, при этом эффективность цепи поставок определяется уровнем организационного оформления хозяйственных связей всех участников товародвижения. Эволюция логистических систем за рубежом доказывает, что они становятся одним из важнейших стратегических инструментов в конкурентной борьбе не только для отдельных организаций, но и страны в целом.

В Республике Беларусь сложилась несколько иная ситуация. В силу объективных причин исторического, политического, экономического характера имеет место определенное технологическое отставание в области логистики. Это происходит из-за специфичности развития самих логистических систем, обусловленных целым рядом причин: необходимы достаточно прочные связи между производителями, поставщиками и потребителями, которые должны быть объединены в одну систему; создание логистических систем требует капитальных вложений и подчас достаточно значительных; темпы развития производственной, технической и технологической базы логистики в разных отраслях экономики в последние годы очень высоки и требуют практически постоянного внесения улучшений или внедрения новых продуктов, что требует значительных единовременных затрат; постоянное совершенствование технологий предполагает интенсивную подготовку кадров, переподготовку и повышение квалификации в этой области персонала среднего и высшего менеджмента.

Одним из базовых приоритетов внутренней и внешней политики Беларуси в современных условиях является ускоренная

интеграция ее торгового и транспортного комплексов в мировое логистическое пространство, создание благоприятных условий для свободного перемещения товаров, услуг, капитала и рабочей силы. На решение этих задач нацелена программа развития логистики в Республике Беларусь до 2020 г.[1].

Географическое расположение Республики Беларусь обуславливает рост объемов грузоперевозок автомобильным и железнодорожным транспортом в международном сообщении. Так, согласно международной классификации по территории Республики Беларусь проходят трансъевропейские коридоры. Сравнительный анализ транспортного комплекса Республики Беларусь в целом показал, что доля транспортных услуг в валовом национальном продукте страны составляет не более 10 %, что почти в 2–3 раза ниже достигнутых показателей в подобных транзитных странах Европы. Это указывает на значительный потенциал по развитию данной сферы экономики Беларуси. Трансформация национальной экономики Беларуси в соответствии с рыночными принципами, а также интеграция в мировую систему обуславливает качественное и полное удовлетворение потребностей экономики республики в транспортном обслуживании. Для этого требуется согласованное развитие всего транспортного комплекса страны, предусматривающее повышение эффективности; использования имеющейся материально-технической базы и рациональное распределение объемов перевозок между видами транспорта, унификации республиканской системы международных грузоперевозок со стандартами Европейского союза [2].

Логистика, как эффективный путь экономического развития государства, рассматривает как единое целое весь цикл экономической деятельности: от выбора целесообразных производственных задач, определения эффективных методов их решения, управления с применением этих методов до организации и управления процессами сбыта и реализации продукции [4, с.10].

Для Республики Беларусь логистика является достаточно новой отраслью. Нормативно ее развитие в стране началось с 2008 г., когда правительством была утверждена Программа развития

логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года.

Однако Беларусь по-прежнему значительно отстает в развитии логистики от европейских стран и ряда стран-участниц СНГ (Республика Беларусь по индексу LPI в 2014 г. занимала 99 место, что на 9 позиций ниже, чем в 2012) [6]. Созданы благоприятные условия ведения бизнеса, развита логистическая инфраструктура, однако серьезные проблемы с привлечением прямых иностранных инвестиций, рынок логистики преимущественно закрыт для иностранных компаний (преобладают государственные операторы), либо они считают его не привлекательным, слабая степень интегрированности в мировую экономику. Вместе с тем правительство Беларуси ставит довольно амбициозные планы попасть в рейтинг Всемирного банка по индексу развития логистики и занять в нем место не ниже 45-го.

Для оценки развития логистических систем различных стран специалистами Всемирного банка был разработан Индекс эффективности логистики (LPI). Расчет итогового индекса сделан по 5-ти балльной шкале на основе средневзвешенной оценки 6 базовых индикаторов:

- 1) таможня (эффективность и прозрачность таможенных процедур);
- 2) инфраструктура (качество транспортной инфраструктуры и информационных технологий для логистики);
- 3) международные поставки (простота и доступность при организации международных перевозок);
- 4) качество и компетенция в сфере логистики (качество и компетенция региональной логистической среды, компетентность сотрудников логистической инфраструктуры);
- 5) отслеживание грузов (возможность отслеживания международных грузов);
- 6) своевременность (своевременность доставки груза к пункту назначения).

При расчете индекса логистики Всемирный банк наибольшее внимание уделяет на условия создания в стране сквозного управления материальными потоками, а также на простоту и

эффективность проведения таможенных процедур. Так из 55 вопросов, позволяющих оценить состояние логистической системы, 20 относятся к эффективности работы таможенных органов, 10 – к уровню развития логистики, 8 – к общим условиям осуществления торговли, 5 – к эффективности работы контрольных органов и только 4 вопроса – непосредственно к работе транспорта[7].

По индикатору «Международная торговля» рейтинга Всемирного банка «Ведение бизнеса – 2016» Беларусь занимает 25 позицию, значительно улучшив свои показатели в сравнении с предыдущим годом (+120 позиций). Для достижения таких показателей были выделены следующие пути:

- реализация комплекса мер по развитию инфраструктуры пунктов пропуска;
- сокращение времени при проведении таможенных операций;
- снижение количества документов для таможенных целей;
- внедрение новейших информационных технологий;
- создание благоприятных условий для ведения бизнеса на основе повышения качества и результативности таможенного администрирования [3].

В условиях интеграции мировой экономики и глобализации бизнес-процессов предъявляются новые требования и к таможенному администрированию. Таким образом, в случае если речь идет об управлении потоками в сферах производства и обращения в рамках внешнеэкономической деятельности, то в функционировании логистических систем возникает еще и таможенный аспект, претендующий на формирование, по мнению многих экспертов, самостоятельной отрасли логистики со своими принципами, методами и инструментами – таможенную логистику. На сегодняшний день таможенная логистика – это понятие, не закрепленное в законодательстве и редко встречающееся в научной литературе. Планируется понятие «таможенной логистики» закрепить в Концепции развития таможенных органов Республики Беларусь в период 2016 – 2020 гг.

В этой связи следует отметить, что логистический подход к организации таможенного администрирования позволит:

1. В условиях открытости экономики – обеспечить безопасное обслуживание внешнеторгового товаропотока, гарантированный сбор таможенных платежей.

2. За счет организационной и технологической модернизации – войти в число таможенных служб - мировых лидеров по уровню развития таможенного дела.

3. Снизить коррупционные риски при применении таможенного законодательства и технологий таможенного оформления и контроля.

4. Обеспечить упреждающее реагирование на риски, угрозы и вызовы в сфере национальной безопасности.

5. Сформировать на основе исследований и практики научно-понятийный аппарат таможенной логистики для оценки состояния дел, выявления проблем и их разрешения с позиции научного подхода [5].

Таможенными органами Республики Беларусь проводится последовательная политика развития, которая, как предполагается, позволит еще больше улучшить условия ведения бизнеса и повысить рейтинг страны на соответствующих направлениях.

По нашему мнению, проанализировав современное состояние развития страны по методологии Всемирного Банка в рейтинге LPI, в целях повышения эффективности логистики необходимо решить ряд важных задач:

- оптимизировать процедуры на правовом уровне;
- совершенствовать таможенное регулирование на законодательном уровне;
- проводить модернизацию автодорог и железнодорожных пунктов пропуска, создать и эффективно использовать объекты логистической инфраструктуры расположенных в непосредственной близости от пунктов пропуска;
- развивать информационно-коммуникационные технологии для совершенствования государственных контрольных функций в пунктах пропуска;

- международное сотрудничество в области таможенного контроля на границе Республики Беларусь;
- создать единую логистическую систему, включающую структуры как государственной, так и частной форм собственности;
- обеспечить государственную поддержку притока иностранных инвестиций в этот сектор услуг, в частности через строительство логистических центров. Появление транснациональных корпораций с их передовыми стратегиями и технологиями поможет создать стабильный и успешный рынок логистических услуг;
- значительно расширить комплекс логистических услуг (включая планирование, контроль, менеджмент и доставку) при активном использовании аутсорсинга логистических услуг (технологии *3PL*) на международном рынке;
- открыть за рубежом многофункциональные логистические центры, представляющие комплексы объектов, обеспечивающих управление товарными, сервисными и информационными потоками, предназначенные для управления продвижением товаров, в том числе белорусского производства, их реализации в стране назначения;
- формировать положительный имидж национальных поставщиков логистических услуг на международном рынке, используя опыт международных логистических компаний в области клиентоориентированного маркетинга;
- актуализировать соответствующую правовую базу, в частности в области межгосударственных интермодальных перевозках, по унификации документооборота;
- сформировать систему подготовки высококвалифицированных специалистов в сфере *3PL* и *4PL* технологий и транспортных услуг в рамках: постоянно действующего краткосрочного семинара, курсов по подготовке и переподготовке кадров по логистике, подготовки менеджеров по специальности «Логистика» в ведущих вузах.

Список использованной литературы

1. Ильина, Е. Отправные точки качественных изменений в белорусской логистике/Е. Ильина// Центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов «БАМЭ-Экспедитор» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.baif.by/stati/otpravnye-tochki-kachestvennyh-izmenenii/>. – Дата доступа: 07.11.2016

2. Ковалев, М.М. Логистический потенциал Республики Беларусь/М.М. Ковалев, Я.С. Пацкевич, Р.Ю. Предко//Электронная библиотека БГУ [Электронная библиотека]. Режим доступа: http://elib.bsu.by/bitstream/123456789/23507/1/tom2_6.pdf. – Дата доступа: 09.11.2016

3. Таможенный вестник / Государственный таможенный комитет Республики Беларусь. – Минск: Белтаможсервис, 1996-УДК: 339.543/(476) 2016, №1, 1

4. Международная логистика: учеб.пособие / Т.Г. Зорина, М.А. Слонимская. – 2-е изд. – Минск: БГЭУ, 2014. – 244с.

5. Основные направления развития таможенной службы Республики Беларусь на период до 2015 года: Приказ Председателя ГТК от 08.04.2011 г. № 125 – ОД // Государственный таможенный комитет: текст. – Минск, 2011. – 45с.

6. Global Competitiveness Index / World economic forum [Electronic resource]. – 2015. – Access mode: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2014-2015/> – Date of access:10.11.2016

7. Logistic Performance Index / World Bank [Electronic resource]. – 2014. – Access mode:<http://lpi.worldbank.org/international/global>. – Date of access: 10.11.2016