

ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ И РАЗВИТИЕ
ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Р. Б. ИВУТЬ

«АССОЦИАЦИЯ УЧАСТНИКОВ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ»

Минск, Беларусь

В настоящее время мощный потенциал транспортной системы, в том числе и возможности международных перевозок по территории республики, используются пока недостаточно эффективно. Наиболее сложной проблемой является дальнейшее развитие логистической системы страны.

Для оценки развития логистической системы различных стран и их сравнение, специалистами Всемирного банка разработан индекс эффективности LPI (Logistics Performance Index), который определяется с 2007 г., по шкале от 1 (минимум) до 5 (максимум) баллов. В 2012 г. оценка осуществлялась для 155 стран почти 1000 экспертами из 8 иностранных государств, поддерживающих торговые отношения с Беларусью.

По итогам 2012 г. Беларусь занимала 91 позицию, набрав 2,61 баллов, в то время как в 2007 г. находилась на 74 месте. Как показывают вышеприведенные данные, в первом сегменте, рейтинг республики составил 2,24 и 119 место из 155 стран. В 2007–2010 г.г. этот показатель был равен 2,67, что позволяло Беларуси занимать 50-ю позицию. Этот показатель является самым худшим не только среди стран и СНГ, но и в мире (худшая динамика только в отдельных странах Африки (Ливия, Эритрея) и Азии).

В целом по индексу эффективности LPI Беларусь находится ниже Казахстана (86 место), Украины (66 место), Литвы (58 место) и Польши (30 место).

Таким образом, можно сделать вывод о том, что наряду с расширением объема и сферы логистических услуг в республике необходимо комплексное решение проблемы с целью снижения их издержек и повышению рентабельности. В ВВП доля логистических издержек превышает 20 %, в то время как в Японии, Германии, Италии и США она не превышает 9 %, при среднемировом значении примерно в 11 %. Следует отметить и тот факт, что в структуре логистического аутсорсинга преобладают услуги 2PL провайдеров, т. е. экспедирование, транспортировка и аренда складских помещений, в то время как мировой рынок этих услуг ориентирован на провайдеров 3PL (около 20 %) и 4 PL. Данное положение влияет на объем оказываемых транспортно-экспедиционных и логистических услуг, который в 2013 г. составил 1,9 млрд долл. США, в т. ч. по договорам с нерезидентами республики – 1,2 млрд долл. США. Данные услуги оказывали 644 транспортно-экспедиционные и логистические предприятия. Конечно, данный показатель не соответствует логистическому потенциалу Беларуси. Следует учитывать и тот факт, что объем мирового рынка транспортно-логистических услуг оценивался в 2012 г. в 4 трлн долл. США, а транспортная составляющая в торговле Юго-Восточной Азии и Европы – 70 млрд долл. США.

По оценкам специалистов транзитный потенциал пяти стран ЕврАзЭС оценивается в 220 млн т., а к 2020 г. он увеличится в 2 раза. К этому периоду объем транзитных перевозок в странах ЕЭС увеличится до 316 млн т., т. е. в 8 раз. Следовательно нашей республике нужно и дальше развивать транспортно-логистическую сеть, т.к. потенциальный объем рынка складских услуг оценивается на уровне 300–400 млн долл. в год.

Следует обратить внимание и на развитие международных автомобильных грузовых перевозок. Они сегодня формируют положительное сальдо баланса услуг республики. Так, в 2013 г. поступления по экспорту услуг грузового автотранспорта составили 1103,4 млн долл. США, а в целом экспортировано транспортных услуг в 2,3 раза больше, чем импортировано (3,8 млрд долл. США и 1,4 млрд долл. США соответственно).

В целом решение рассматриваемой проблемы видится в развитии транспортно-логистической инфраструктуры, гармонизации национального законодательства в области налоговой системы и допуска перевозчиков на рынок услуг, анализа действующих внутренних потребностей клиентов в логистических услугах и разработке для них рыночных тарифов и определения себестоимости логистических операций внутри самих логистических услуг. Важнейшей составляющей в этой области является разработка и развитие имеющихся стандартов в области логистической деятельности. Имеющиеся два стандарта не отвечают современным требованиям развития логистики в республике.

В связи с созданием Таможенного Союза необходимо Единое транспортное пространство с устранением имеющихся сегодня барьеров и квот в области транспортной политики, требуется использовать нормы и принципы международной торговли, принятые ВТО. Для Беларуси, России и Казахстана – должны быть единые правила конкуренции при осуществлении транспортно-логистической деятельности. Так как эти страны расположены между двумя мировыми центрами торговли, т. е. странами ЕС с совокупным ВВП, оцениваемым в 17 трлн долл. США и странами Юго-Восточной Азии с 13 трлн долл. США, то это диктует необходимость развивать и трансграничное транспортное сотрудничество с оценкой логистического потенциала стран – соседей. И, наконец, решение всех проблем развития логистической системы невозможно без наличия высококвалифицированных специалистов в области логистики. Назрела необходимость приведения в соответствие квалификации готовящихся кадров для транспортно-логистической деятельности нашего транзитного государства («логист», «логистик»).

Вышеизложенные проблемы можно решать оперативно и с большей эффективностью, в рамках созданной Ассоциации участников логистической деятельности в которую вошли НАН Беларуси, БНТУ, Белорусско-Российский университет, БелГУТ, БрГТУ, ПГУ, ГрГУ им. Я. Купалы, а также ОАО «Амкодор», ОАО «Гомсельмаш», ООО «БИТ-ЮНИОН» и другие организации, если бы был создан государственный регулирующий орган при Совете Министров Республики Беларусь по логистической деятельности.