

КОМПАС



ЭКСПЕДИТОРА И ПЕРЕВОЗЧИКА

05 (124) СЕНТЯБРЬ/ОКТЯБРЬ 2013

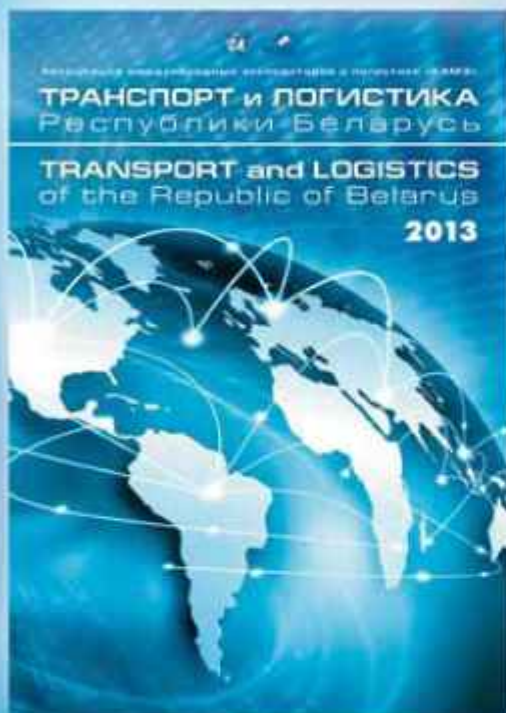
FORWARDER'S AND CARRIER'S COMPASS

Подписные индексы:

74941 — для индивидуальных подписчиков,

749412 — для предприятий и организаций

ТРАНСПОРТ и ЛОГИСТИКА Республики Беларусь



Вышло в свет 5-е издание справочника «Транспорт и логистика Республики Беларусь», подготовленное Центром «БАМЭ-Экспедитор» при поддержке Министерства транспорта и коммуникаций, Министерства торговли Республики Беларусь, Ассоциации международных экспедиторов и логистики «БАМЭ». По информационной наполняемости и тематической составляющей он существенно отличается от предыдущих выпусков. В первую очередь сделан акцент на практические аспекты формирования и деятельности логистического комплекса Республики Беларусь. В справочнике содержится информация о действующих, строящихся и проектируемых логистических центрах, об их местоположении, объемах складских мощностей и переработке грузов, инфраструктуре.

Логистический комплекс республики формируется с учетом использования всех видов транспорта, и в издании размещена подробная информация об автомобильном, железнодорожном, воздушном и внутреннем водном транспорте республики. Также рассматриваются вопросы таможенного обеспечения логистики, разрешительной системы, весогабаритного контроля, контроля на внешней границе, стандартизации и подготовки кадров.

Справочник «Транспорт и логистика Республики Беларусь» ориентирован на практическое применение в работе специалистами транспортно-экспедиционных и логистических предприятий.

Часть информации справочника представлена в переводе на английский язык. С одной стороны, это позволит зарубежным деловым кругам получить видение логистического и транспортно-экспедиционного потенциала Республики Беларусь, а с другой – расширить географию распространения справочника за пределами СНГ, что будет способствовать установлению деловых контактов между белорусскими и зарубежными предприятиями и компаниями.

Справочник «Транспорт и логистика Республики Беларусь 2013» будет представлен на ведущих инвестиционных форумах и международных выставках по профильным темам, а также на мероприятиях с участием Министерства транспорта и коммуникаций, Министерства торговли, Белорусской торгово-промышленной палаты, Ассоциации «БАМЭ».

Предприятия, разместившие в справочнике рекламу, получили возможность представить свою компанию в профессиональной целевой аудитории и повысить узнаваемость торговой марки, продемонстрировать компетенцию и профессионализм, наладить партнерские отношения с новыми белорусскими и зарубежными клиентами, объявить об оказании транспортно-экспедиционных, логистических услуг, продемонстрировать имидж компании.

По вопросам приобретения
обращайтесь

в Центр «БАМЭ-Экспедитор»

Беларусь, 220030, г. Минск,
ул. Первомайская, 14, оф. 308А

Тел.:

**+375 (17) 327-53-17,
327-48-87,
327-09-65**



КОМПАС

ЭКСПЕДИТОРА И ПЕРЕВОЗЧИКА

Информационно-аналитический журнал
5 (124), сентябрь-октябрь 2013 года

СОДЕРЖАНИЕ

Издатель учреждено



Издатель: Центр «БАМЭ-Экспедитор»
Главный редактор: Владимир Вячеславович Канунников
Заместитель главного редактора: Александр Луцевич

Редационный совет журнала

Горбень Николай Васильевич
генеральный директор ОАО «Белмагистрэкспедитор», председатель Ассоциации международных экспедиторов и перевозчиков «БАМЭ», директор филиала в области логистики, экспедитор ГА

Канунников Владимир Вячеславович
главный редактор журнала «Компас» экспедитора и перевозчика

Козлов Михаил Викторович
эксперт в автомобильном экспедиторстве стран ЕС и СНГ, ведущий специалист в области логистики, эксперт в области перевозчиков Авиаб

Верховец Николай Петрович
зам. генерального директора Ассоциации «БМАП»

Михайла Денис Викторович
зам. генерального директора ОАО «Белмагистрэкспедитор»

Сардаров Армен Сергеевич
директор международной фирмы «БЕЛТРАНС» директор агентства профсоюз

Танкович Владимир Станиславович
зам. директора по автомобильной логистике ИТЦ по автомобильной логистике ГИУ «Стандартная технология» логистическая компания НАН Беларуси, старший специалист ИТЦ

Корректор: Ольга Венская

Компьютерный дизайн и верстка: Татьяна Гарлашникова, Елена Шохан

Адрес редакции

220060, РБ, Минск, ул. Первомайская 14, оф. 309А
Тел.: +375 (17) 327 48 67
E-mail: compass_baez@mail.ru
www.baez.by

Подписные индексы:

74941 — для индивидуальных подписчиков
749412 — для предприятий и организаций

Подписано в ИДП «Мин. Вязьма» 8 раз в год

Свидетельство о государственной регистрации средства массовой информации № 89 от 01/11/2009, выдано Министерством информации Республики Беларусь

Специально в типографии ЧУП «Дизайн Дня»
ПП 03330/0180068 от 05.06.2008,
ул. Бурдейского, 37-161, Минск, РБ, 220136

Подписано в печать 04.10.2013. Зак. 1143. Тираж 600 экз.

За качество опубликованной информации ответственность несут авторизованные лица. Публикация не является гарантией качества, надежности и исполнения обязательств. Ответственность только за содержание «Компас» экспедитора и перевозчика

«Forwarder's and Carrier's Compass»
Information and analytic magazine
5 (124), September-October 2013

Editor-in-Chief V.V. Kanunnikov

Phone/fax: +375 (17) 327 48 67, +375 (17) 327 53 17
E-mail: compass_baez@mail.ru
Issued since September 1995
Registration certificate No 836

Вести БАМЭ	
Отменены льготы по ввозу импортной техники	2
Увеличено финансирование мероприятий программы развития транзитного потенциала	2
Требования к условиям труда водителей автомобильного транспорта	3
Слово редактора	3
Экономический обзор	
Стратегические подходы к формированию современной транспортной инфраструктуры республики в условиях глобализации экономики	4
Вести БАМЭ	11
Утверждена форма государственной статистической отчетности 1-логистика (Минтранс)	
Порядок взимания автодорожных сборов в Словацкой Республике: закончился «транзитный тикетинг»	
Информация о передвижении белорусских экспортных товаров через пункты вывоза Таможенного союза размещается на сайте ГТК	
Согласование маршрутов перевозки опасных грузов действует шесть месяцев	
Логистика	
Ориентир — на свободное перемещение товаров	12
Широкие возможности взаимодействия	16
Почему бизнес относится к логистике как к подчерице?	20
По современным технологиям	24
Логистический подход в таможенном администрировании	26
Услуги логистические	
Общие требования и процедура сертификации	30
Международные перевозки	
Статус «таможенный перевозчик»: Цена вопроса	32
Заключение договора залога с таможенным перевозчиком	34
Система МДП: опыт использования	44
Таможенный кодекс Таможенного союза	
Взыскание таможенных платежей	36
Крепление грузов	
Транспортировка плит ДСП: скрытые свойства груза	40
Буква закона	
О внесении изменений и дополнений в Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях	48
Вопрос-ответ	
Предъявленное обследование водителя	49
Выставки	
InterLogistika 2013	50

Отменены льготы по ввозу импортной техники

■ Президент Беларуси 11 сентября подписал изменения в Декрет № 6 от 7 мая 2012 г., в соответствии с которыми льготы по ввозному налогу на добавленную стоимость на импортную технику, аналоги которой производятся в Беларуси, ликвидированы. Данный шаг предпринят для защиты интересов отечественных производителей и контроля ввоза товаров на территорию страны.

Также предусматривается исключение из перечня товаров, на которые распространяется таможенная льгота в соответствии с Декретом № 6, группы автомобильной техники, производимой белорусскими предприятиями (тракторы, седельные тягачи, грузовики, автобусы, самосвалы, специальная техника, погрузчики, тяговые машины, прицепы и полуприцепы).

Техника, аналоги которой не производятся в Беларуси, будет освобождаться от таможенной пошлины в рамках Декрета № 6 при условии, что с момента ее выпуска прошло не более 5 лет.

Как сообщили в пресс-службе президента, данный документ направлен на оптимизацию льгот по таможенным платежам, уточнение порядка и условий предоставления налоговых преференций коммерческим организациям и индивидуальным предпринимателям, зарегистрированным в Беларуси с местом нахождения (жительства) на территории средних, малых городских поселений, сельской местности.

Декретом предусмотрено, что предоставление налоговых льгот обособленным подразделениям коммерческой организации осуществляется только при условии, если эти подразделения созданы на территории средних, малых городских поселений, сельской местности и вне места нахождения (населенного пункта) соответствующей организации.

Согласно документу освобождение от налога на прибыль (коммерческие организации) и подоходного налога с физических лиц (индивидуальные предприниматели) не применяется соответственно в отношении прибыли и доходов, полученных в связи с отчуждением материалов, запасных частей и комплектующих изделий, использованных при выполнении работ, оказании услуг по ремонту транспортных средств. Освобождение от налога на недвижимость не применяется в отношении стоимости капитальных строений (зданий, сооружений) сверхнормативного незавершенного строительства.

Декретом определено, что для коммерческих организаций, возникших в результате реорганизации юридического лица в форме преобразования, семилетний период применения налоговых преференций исчисляется со дня государственной регистрации юридического лица, в результате реорганизации которого возникла соответствующая коммерческая организация. ■

Увеличено финансирование мероприятий программы развития транзитного потенциала

■ Финансирование отдельных мероприятий Государственной программы развития транзитного потенциала Беларуси на 2011–2015 гг. увеличено более чем вдвое — до 10,3 млрд. руб. Такое решение содержится в постановлении Совета Министров № 740.

Дополнительное финансирование предусмотрено на выполнение научно-исследовательских работ и оснащение белорусских погранпереходов современным оборудованием. В государственную программу включен ряд новых мероприятий: в частности, о расширении предварительного информирования таможенных органов о грузах, перемещаемых через границу Таможенного союза, в республиканских пунктах таможенного оформления, размещенных на передаточных железнодорожных станциях; в программе появился пункт о расширении сферы применения унифицированной накладной ЦИМ/СМГС. Оговаривается также сокращение в 2013 г. времени обработки контейнерных поездов на белорусско-польских пограничных переходах с целью создания условий для увеличения транзитных перевозок между странами Юго-Восточной Азии и Западной Европы. ■



**Владимир
Вячеславович
Канунников,**
главный редактор

■ **Уважаемые читатели, пятый номер журнала выходит накануне одного из значимых событий транспортной отрасли нашей страны — Белорусской транспортной недели, в рамках которой пройдет комплекс специализированных мероприятий, включающий в себя Белорусский транспортный конгресс, международные специализированные выставки «Транспорт и логистика-2013» и «Логистический инжиниринг».**

Транспортно-экспедиционная и логистическая отрасли динамично развиваются и являются важными составляющими экономики нашей страны. Повышение надежности движения товаров по всей логистической цепочке от производителя до потребителя является одним из ключевых факторов содействия международной торговле. И первостепенное место в этой цепочке занимают транспортно-экспедиционные организации, которые и выстраивают экономически оправданные, безо-

пасные цепочки поставок товаров, организуя эффективное взаимодействие различных видов транспорта. В данном номере мы постарались обобщить наиболее актуальную информацию об особенностях функционирования и развития в республике разветвленной транспортно-логистической системы, основанной на современных технологиях, способной обрабатывать всевозможные грузы из разных частей света.

Также, пользуясь предоставленной возможностью, хочу поздравить Вас, коллеги, с предстоящим профессиональным праздником — Днем автомобилиста и дорожника. Именно вы, зачастую в сложнейших условиях, двигаете в прямом и переносном смысле человечество вперед через пустыни, труднопроходимые лесные трассы, по асфальтовым дорогам к новым достижениям и целям. И праздник этот можно считать не только профессиональным, но и народным. Без транспорта невозможно представить нашу жизнь, благодаря ему у человечества появилась масса возможностей, начиная от перевозки грузов и пассажиров, до путешествий по стране или миру. Это праздник не только руководителей и специалистов автотранспортных, экспедиционных и логистических предприятий и водителей, но и всех тех, кто в силу своей деятельности связан с автомобильным транспортом — это и специалисты-ремонтники, конструкторы, автотехники, дорожники, работники топливно-энергетического комплекса. Коллектив редакции журнала «Компас экспедитора и перевозчика» желает Вам крепкого здоровья и большого личного счастья, ровных дорог и безаварийной работы, стабильности и дальнейших профессиональных успехов! ■

Требования к условиям труда водителей автомобильного транспорта

■ **Министерство здравоохранения Республики Беларусь приняло постановление № 47 «Об утверждении Санитарных норм и правил «Требования к условиям труда водителей автомобильного транспорта», Гигиенического норматива «Оптимальные и допустимые значения параметров микроклимата на рабочих местах водителей автомобильного транспорта».**

Документом закреплены требования к факторам производственной среды, режи-

мам труда и отдыха, санитарно-бытовому обеспечению, личной гигиене водителей автомобильного транспорта, санитарному состоянию автомобильного транспорта. Требования распространяются на водителей автомобилей, занятых внутриреспубликанскими и международными автомобильными перевозками пассажиров и багажа или автомобильными перевозками грузов общего назначения (за исключением опасных грузов), и обязательны для соблюдения государственными органами, иными организациями, физическими лицами, в том числе индивидуальными предпринимателями. Также определены оптимальные и допустимые значения параметров микроклимата на рабочих местах водителей автомобильного транспорта. ■



Экономический обзор



Георгий Гриц,
заместитель
председателя БНПА,
профессор ИНО БГУ

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ФОРМИРОВАНИЮ СОВРЕМЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ

■ Результаты работы белорусской экономики за первое полугодие 2013 г., как никогда остро поставили вопрос о необходимости формирования новой, отвечающей современным реалиям, стратегии развития национальной экономики, как в условиях ЕЭП, а завтра — ЕвразЭС, так и глобализации мировой экономики в целом.

Одного желания позиционировать страну в качестве успешного примера, и, как следствие, в дальнейшем — как региональной площадки ЕвразЭС для производства конкурентоспособной на мировых рынках промышленной продукции, — уже недостаточно. Созданные еще в советские времена на территории республики гигантские промышленные комплексы, сегодня объективно не способны функционировать с достаточной эффективностью, что в совокупности со значительными государственными преференциями, делает их скорее своеобразными «трудовыми лагерями», главная задача которых состоит в сохранении существующих рабочих мест. А как показала жизнь — для коренной модернизации (в общепринятом, а не местечковом понимании этого значения) этих гигантов, что является необходимым условием их конкурентоспособности на мировых рынках, ни у самих предприятий, ни у государства ресурсов просто нет.

Справочно

В январе–июле т.г. существенный (то есть более чем на 100 млн. долларов) рост экспорта наблюдался только по одной товарной позиции — молочным продуктам, свидетельствуют данные официальной статистики. По основным товарным позициям, на которые в 2012 г. приходилось более половины белорусского экспорта, в нынешнем году наблюдается значительное снижение поставок на внешние рынки. В частности, экспорт нефтепродуктов в денежном выражении составил в январе–июле 6,8 млрд. долларов и снизился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 2,9 млрд. долларов. Поставки белорусских растворителей на внешние рынки сложились на уровне 1,2 млн. долларов и резко сократились по сравнению с аналогичным периодом прошлого года — на 2,77 млрд. долларов. Практически прекратился и экспорт смазочных материалов: с 1 млрд. долларов в январе–июле 2012 г. до 7,1 млн. долларов за аналогичный период текущего года. Экспорт белорусских калийных удобрений в январе–июле составил 1,47 млрд. долларов и снизился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 321 млн. долларов. Произошло существенное снижение экспорта грузовых автомобилей, который в январе–июле этого года уменьшился на 277 млн. долларов и составил 638,8 млн. долларов. Тракторов и седельных тягачей Беларусь экспортировала в январе–июле на 633,1 млн. долларов, что на 222,7 млн. меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.



В условиях отсутствия на территории Беларуси востребованных на внешних рынках природных ресурсов (калийный экспорт даже в лучшие годы формировал менее 10 % экспортных доходов), практически единственным стратегическим ресурсом становится геополитическое месторасположение страны. Для такого утверждения есть все объективные условия.

Динамичное развитие интеграционных процессов, происходящих в рамках Таможенного союза (ТС) Беларуси, России и Казахстана, еще больше расширило возможности нашей страны по развитию транспортно-логистической деятельности. А ее благоприятное расположение в центре европейского континента позволяет Беларуси в перспективе стать связующим мостом сухопутных транспортных артерий стран Европы и Азии.

Формирование эффективной системы транспортной логистики имеет значимую роль для подавляющего числа белорусских компаний. В условиях глобализации и возросшей конкуренции, транспортный фактор в стоимости

продукции играет важную, а в ряде случаев — определяющую роль при обосновании целесообразности той или иной внешнеторговой сделки. В международной торговле транспортная составляющая в цене товара зависит от конъюнктуры международных товарных и транспортных рынков, рынков посреднических услуг и выступает как международная договорная (между продавцом и покупателем) часть цены товара, предназначенная для покрытия транспортных расходов при выполнении соглашения, зависит от условий поставки товара, от самых близких для покупателя базисных рынков для аналогичной продукции. Доля транспортных расходов в цене товара в среднем достигает 10–12%, а по отдельным товарам колеблется от 2–5% (электроника), до 30–40% (строительные материалы). В ряде случаев даже при перевозке готовой продукции, например, тяжеловесной крупногабаритной техники, в зависимости от удаленности рынков, транспортные расходы возрастают до 100% стоимости оборудования, а иногда и превышают ее.

Справочно

Сегодня транспортировку можно определить как логистическую функцию, связанную с перемещением продукции определенным транспортным средством или средствами, по определенной технологии в цепи поставок, и состоящую, в свою очередь, из логистических операций и функций, включая экспедирование, перевалку груза с одного вида транспорта на другой, грузопереработку, упаковку, передачу прав собственности на груз, страхование рисков, таможенные процедуры и т.п.

Доля логистических издержек в конечной стоимости продукции в странах Таможенного союза составляет в среднем 20–25 %, а в некоторых случаях достигает 35%. При этом среднемировой показатель находится на уровне 11%, в Китае — 14%, в странах ЕС — 11%, в США и Канаде — 10%. За счет логистики в странах-членах ТС формируется 10–12% ВВП (транспортный сектор — 7–8% ВВП). В государствах ЕС данный показатель составляет 20–25%.

По информации БелНИИТ «Транстехника», только 5 % продукции, поставляемой на экспорт из Беларуси, продается на условиях заказа транспортировки груза продавцом. Большая часть продукции с белорусских предприятий вывозится на условиях самовывоза.



При этом транспортная составляющая и внешнеэкономическая деятельность находятся в тесной взаимосвязи, оказывая большое влияние друг на друга. Повышение производительности транспортных систем приводит к сокращению удельных транспортных издержек, способствуя развитию внешнеэкономических отношений, вовлекая в сферу международных экономических отношений все новые и более отдаленные и сложные рынки товаров. Вместе с тем, увеличение масштабов внешней торговли и концентрация грузопотоков на отдельных направлениях позволяют использовать современные транспортные технологии, сокращая тем самым транспортные расходы на единицу перевозимой продукции. А резерв в этой части весьма значительный — совокупные удельные транспортные издержки в странах ТС в 3–4 раза выше, чем в странах ЕС.

Связанные с мировой торговлей издержки обусловлены не только географией. Целенаправленная государственная политика также может существенно снизить их даже в государствах, не имеющих выхода к морю. Например, окруженная со всех сторон сушей Австрия занимает 11-е место по показателю LPI 2012 исключительно в силу значения, которое придают власти страны высокому качеству инфраструктуры и эффективному управлению границей.

Упрощение условий торговли обеспечивает столь существенный и «самоподдерживающийся» рост экономики, что эта тема стала одним из ярких моментов Дохийского раунда переговоров ВТО. По оценке этой авторитетной международной организации, даже незначительные усилия в этом направлении дают гигантскую отдачу. Каждый доллар, потраченный на реформу торговой политики и регулирования (в сфере таможенного контроля, устранения технических барьеров и т.д.), дает увеличение торгового оборота страны на 697 долларов в год.

Мировая торговля уже не ограничена сырьевым сектором (железная руда, нефть) и готовой продукцией (автомобили, самолеты, одежда). Между этими секторами появились обширные сети поставщиков и покупателей промежуточ-

ных товаров и услуг, связанных между собой цепочками роста стоимости благодаря компонентам, производимым в разных странах. Координация их деятельности требует частых деловых поездок и обмена данными. Промежуточные товары задействованы сегодня в 60% мировых торговых сделок. 30% торговых операций осуществляются между дочками международных корпораций. Этот факторкратно повышает значимость проблемы международных торговых издержек.

Эксперты Всемирного банка первыми провели количественный анализ дефицита «тяжелой» и «легкой» транспортной инфраструктуры с точки зрения содействия торговле. К первой относятся порты, аэропорты, авто- и железные дороги — то, посредством чего осуществляется связь с внешним миром. Менее осязаема, но не менее важна — «мягкая» инфраструктура. Это пограничный контроль, управление логистикой (перевозка грузов, воздушный транспорт, телекоммуникации, деловой климат).

В качестве сценария была выбрана гипотеза, что было бы с международной торговлей на страновом уровне при надлежащем развитии транспортной инфраструктуры. Конечно, авторы исследования и не предполагали, что все страны добьются таких же выдающихся результатов, как мировые лидеры. Они лишь предположили, что будет, если каждое государство повысит свои показатели, равняясь на страну-лидер в своем регионе. Например, если Монголия доведет показатель, характеризующий развитие инфраструктуры для торговли, до уровня хотя бы в половину ниже Малайзии (лучшей в Восточной Азии), то ее экспорт вырастет на 59%. А все проанализированные страны (список не включает большинство развитых стран), поступив аналогичным образом, могли бы нарастить объем торговли на 1137 млрд. долларов.

В приведенной *Таб. 1* учитывалась разница в динамике экспорта за 2005–2010 гг. между лучшими и худшими странами в плане реформы логистики для международной торговли.

Таблица 1. Прирост экспорта в случае улучшения инфраструктуры для внешней торговли

Регион	Рост экспорта (млрд. долларов)	Рост экспорта
Восточная Азия	534	19,8
Восточная Европа, Центральная Азия	202	16,7
Латинская Америка, Карибский бассейн	301	29,5
Ближний Восток, Северная Африка	30	20
Южная Азия	10	2,9
Африка южнее Сахары	60	27
Итого	1137	19,7

Источник: Portugal – Perez A., Wilson J.S. 2012. «Export Performance and Trade Facilitation Reform». World Bank Policy Research Working Paper.

В среднем объем экспорта у первых рос вдвое быстрее, чем у последних. Расчеты показывают прирост экспорта в случае, если каждая страна улучшает показатель, характеризующий инфраструктуру для внешней торговли, до 50% от уровня, достигнутого лучшей страной в регионе.

Несмотря на вышесказанное, до последнего времени логистические услуги в республике не стали ведущей сферой привлечения инвестиций. Доля такого рода услуг в общем объеме экспортных операций в Беларуси составляет до 12%, что в 3 раза ниже среднемирового показателя. При этом основной статьёй экспорта услуг (54%) является транспортно-экспедиционная деятельность.

Тягу к простому объяснить несложно. Белорусские операторы прекрасно владеют технологиями уровня 1PL (транспортные услуги) и 2PL (экспедиторские услуги) еще с советских времен. Этот багаж позволял им до сих пор увеличивать оборот на быстрорастущем рынке, ничего принципиально не меняя в своем бизнесе. Единственное, что операторам необходимо было делать, — своевременно наращивать активы (строить склады, закупать автомобили, вагоны, суда). Поэтому на зарождающийся в начале 2000-х годов местный рынок сетевых операторов мало кто обратил внимание и не стал развиваться вместе с сетями. А профильные зарубежные инвесторы в качестве площадки для базирования своего бизнеса в основном выбирали страны Прибалтики.

Впрочем, в последние 5 лет белорусское правительство начало проявлять активность по развитию транспортных услуг на территории республики и приняло определенные меры по упрощению процедуры транзита. В частности, для ускорения перевозок и пере-

сечения границ используется электронное предварительное информирование, а также действует система автоматической регистрации деклараций без участия сотрудника таможенных органов. Кроме того, есть планы по передаче функции санитарного и фитоконтроля грузов в компетенцию органов пограничной и таможенной служб.

В соответствии с Программой развития логистической системы на период до 2015 г. на территории Республики Беларусь формируется сеть крупных логистических центров, которые, в свою очередь, позволят уже существующим национальным логистическим операторам расширить рынки сбыта и спектр предоставляемых услуг. Формирование таких центров соответствует требованиям и тенденциям развития мирового рынка, о чем свидетельствует опыт стран Западной Европы. Так, в Голландии их деятельность приносит 40% дохода транспортного комплекса, во Франции — 31, в Германии — 25%. В странах Центральной и Восточной Европы эта доля в среднем составляет 30%. Сегодня в Беларуси реализуется 46 инвестиционных проектов по созданию логистических центров, в том числе 36 в соответствии с вышеуказанной программой. В реализацию данных проектов в общей сложности привлечено более 2,18 трлн. рублей.

В Беларуси продолжается реализация Государственной программы развития транзитного потенциала на 2011–2015 годы. Она направлена на развитие международных транспортных коридоров, проходящих по территории страны, совершенствование технологии организации перевозок транзитных грузов прямыми ускоренными поездами, в том числе контейнерными, расширение международного сотрудничества в сфере транспорта и инфраструктуры.

Однако, для радикального изменения ситуации в лучшую сторону, крайне необходимы внешние инвестиции, и не просто доллары или евро, а стратегические инвесторы, имеющие кроме финансовых ресурсов (в том числе и доступ к дешевым кредитным ресурсам), и реальную возможность «загрузки» создаваемых объектов.

И тут определяющую роль играет экспертная оценка соответствующего инвестиционного потенциала Беларуси, сделанная авторитетными международными организациями.



В 2007 г. Всемирным банком совместно с университетом г. Турку (Финляндия) впервые была разработана методика оценки уровня развития логистики в различных странах. С той поры исследования проводятся раз в два года и на сегодняшний день индекс LPI опубликован по итогам 2007, 2010 и 2012 гг. Индекс эффективности логистики LPI (Logistics Performance Index) рассчитывается на основе опросов международных, национальных или региональных логистических и складских операторов, транспортно-экспедиторских компаний. Опрос состоит из двух частей: определяется международный индекс LPI (по пятибалльной шкале респонденты оценивают критерии, отражающие эффективность логистической системы в отношении 8 стран, с которыми работает логистическая компания) и внутренний (по пятибалльной шкале респонденты оценивают логистическую систе-

му страны, в которой работают). На их основе рассчитывается интегральный показатель индекса LPI и место среди стран мира, участвующих в рейтинге.

В соответствии с результатами последних исследований, сделанными в 2012 г., наиболее развитыми логистическими системами обладают Сингапур, Германия, Нидерланды, Япония, Великобритания, Гонконг (Китай), Швеция, Бельгия, Финляндия, Дания и США. Среди стран СНГ и Балтии по индексу эффективности логистики LPI лидирует Литва (58 место), затем следуют Эстония (65), Украина (66), Латвия (76).

В первом рейтинге LPI в 2007 г. среди 150 стран Республика Беларусь заняла 74 позицию (интегральный показатель 2,53), опередив Россию (99 место, интегральный показатель 2,37) и Казахстан (133 место, интегральный показатель 2,12). В силу недостаточного количества ответов, наша страна не была включена в рейтинг LPI в 2010 г. Казахстан в 2010 г. существенно улучшил свою позицию (62 место, интегральный показатель 2,83), а Россия поднялась на 94 место с интегральным показателем 2,61. В последнем рейтинге Беларусь заняла 91 место (интегральный показатель 2,61), Казахстан — 86-е (2,69), Россия — 95-е (2,58). Такой уровень развития отечественной логистики говорит о том, что логистический потенциал республики, как транзитной страны, используется не достаточно. Но ухудшение позиции с 50 места в 2007 г. до 121-го — в 2012-м по показателю «таможня» не поддается объяснению, если принимать во внимание улучшение пограничной инфраструктуры, модернизацию и техническое оснащение пунктов пропуска, увеличение пропускной способности, внедрение предварительного электронного декларирования, существенное снижение бумажного документооборота и т.д.

Таблица 2. Страны СНГ, Балтии и Польша по индексу LPI в 2007–2012 гг.

Страна	Индекс LPI (место страны)		
	2007	2010	2012
Польша	3,04 (40)	3,44 (30)	3,43 (30)
Литва	2,78 (58)	3,13 (45)	2,95 (58)
Украина	2,55 (73)	2,57 (102)	2,85 (66)
Латвия	3,02 (42)	3,25 (37)	2,78 (76)
Казахстан	2,12 (133)	2,83 (62)	2,69 (86)
Беларусь	2,53 (74)	—	2,61 (91)
Итого	2,37 (99)	2,61 (94)	2,58 (95)

Примечание: «—» Беларусь не была включена в рейтинг LPI в 2010 г.

Рис. 1. Карта индекса LPI 2012



Впрочем, и сами исследователи Всемирного банка указывают, что оценка на основе индекса LPI дается через видение мирового частного сектора на то, как страны взаимосвязаны между собой торговыми операциями, поэтому в ней не отражены в полной мере изменения, происходящие на уровне отдельной страны. Как отмечают эксперты, индекс LPI позволяет определить страны с опережающим и отстающим развитием логистики. Высокая оценка не обязательно означает равномерно высокие показатели эффективности логистики по всей стране. В целом авторы исследования признают, что логистика многомерна, поэтому определение и анализ эффективности по разным странам представляет проблему.

В качестве показателя уровня развития индекс LPI используют Всемирный банк, Азиатский банк развития, Африканский банк развития и другие организации. Многонациональные корпорации, наряду с другими показателями, регулярно учитывают его при подготовке, в частности, технико-экономических обоснований рентабельности инвестиций, выборе мест

для распределения своей продукции и так далее. Кроме того, этим индексом пользуются ученые при проведении исследований по целому ряду направлений. Таким образом, сфер практического применения индекса LPI существует немало. Конечно, он не является идеальным показателем, но только он дает общее представление о положении дел с логистической эффективностью в конкретной стране.

Несмотря на определенную субъективность исследования эффективности логистики, можно выделить ряд основных проблем развития логистики в странах – членах Таможенного союза. Среди них — нехватка инвестиций в развитие инфраструктуры, несформированность рынка 3PL-услуг, отсутствие системного интегратора уровня 4PL, невысокий уровень квалификации персонала, несовершенство таможенного и иных видов контроля на внешней границе, несформированность нормативного правового регулирования, отсутствие на национальном уровне статистического учета показателей развития логистики, слабая интегрированность в Евразийскую логистическую систему.

Методология оценки развития логистики, предложенная Всемирным банком, не является единственной. В 2010 г. исследовательский институт «Transport Intelligence» (Великобритания) разработал индекс развития рынка логистики в странах с развивающейся экономикой (Emerging Market Logistics Index), отражающий степень привлекательности рынка логистики для иностранных инвестиций. Общий показатель индекса подсчитывается на основе трех промежуточных показателей: размер и динамика развития рынка, рыночная совместимость, развитие транспортных коммуникаций. В январе 2013 г. был опубликован уже четвертый отчет развития рынка логистики в 45 странах с развивающейся экономикой. Из стран СНГ, присутствующих в рейтинге, Россия занимает 7 место (в 2010 г. — 5-е), Казахстан — 18-е (в 2010 г. — 33-е), Украина — 20-е (в 2010 г. — 18-е). На первых местах в этом рейтинге Китай, Индия, Бразилия, Саудовская Аравия и Индонезия. Авторы исследования указали также, что 10 стран, включая Беларусь, не вошли в индекс по причине недостаточности имеющейся информации, а также в связи с сомнениями в отношении надежности полученных данных.

Но, в любом случае, воспользовавшись вышеуказанными экспертными оценками, национальные правительства смогут идентифицировать проблемные места в осуществлении экспортно-импортных торговых операций и использовать диалог между бизнесом и государством с целью проведения необходимых реформ. В частности, исследование LPI 2012 г. показывает следующие предпосылки для улучшения логистики. Все топ-страны поддерживают государственно-частное партнерство и диалог, а также сотрудничество между политиками, практиками, администраторами и учеными, а также комплексный подход в развитии транспорт-

ных услуг, инфраструктуры и эффективной логистики.

Примером этому может служить принятие в ЕС так называемой процедуры «transport acquis», что позволяет осуществить приведение законодательно-правового массива в области транспорта в соответствие с едиными стандартами. Основная идея европейского проекта TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) заключается в координации инфраструктурных проектов стран-кандидатов на вступление в ЕС с проектами, принятыми в ЕС. В настоящее время стратегия развития транспорта в ЕС подразумевает уже не только беспрепятственное функционирование единого транспортного рынка. На первый план выдвинута задача создания современных транспортных систем, соответствующих достигнутым уровням и изменениям в структуре европейского хозяйства.

Формирование фирменных логистических сетей и международных центров логистики — еще одна характерная тенденция рынка логистических услуг. Такие центры создаются крупнейшими корпорациями для повышения эффективности логистических функций. Например, в компании Sony каждый региональный рынок, такой как Северная Европа или Западное побережье США, обслуживается их местными фирменными ТЛЦ. Однако, учитывая рассредоточенную производственную базу, логистические центры Sony функционируют также, как центры комплектации и сборки, что позволяет добиваться благоприятных фрахтовых ставок. В результате задержки отправок сократились на 50%, значительных величин достигла экономия транспортных расходов и расходов на рабочую силу. Данный опыт, с моей точки зрения, необходимо учитывать не только при формировании очередных госпрограмм развития отечественной логистической отрасли, но и корректировки Концепции промышленной политики до 2020 г.

Кстати, наш партнер по ТС — Республика Казахстан уже идет по такому пути. Создавая на своей территории ТЛЦ мирового уровня, страна буквально в индивидуальном порядке проработала условия комплексного транзита, включая создание фирменных центров комплектации и сборки, с известными брендами. Практически всем предлагается персональное сопровождение. В рамках реализуемой АО «НК «КТЖ» программы Global Partner уже заключены меморандумы с компаниями DHL, Toyota Tsusho Corporation, Cosco Sinotrans, DB International и DB Mobility, а также планируется подписание меморандумов с Samsung C&T Corporation, Hanjin Transportation и InierRail Holding AG. ■



■ Утверждена форма государственной статистической отчетности 1-логистика (Минтранс)

Национальный статистический комитет Республики Беларусь утвердил форму государственной статистической отчетности 1-логистика (Минтранс) «Отчет о логистической, транспортно-экспедиционной деятельности» и указания по ее заполнению (вступает в силу с 3 октября 2013 г.). Статотчетность по форме 1-логистика вводится в действие, начиная с отчета за 2013 г., предоставляется по результатам отчетного года, распространяется на юридических лиц, обособленные подразделения юридических лиц, имеющие отдельный баланс, осуществляющие логистическую, транспортно-экспедиционную деятельность.

■ Порядок взимания автодорожных сборов в Словацкой Республике: закончился транзитный тикетинг

12 января 2010 г. на основании поправок, внесенных в Порядок взимания автодорожных сборов в Словацкой Республике, был введен в практику так называемый «тикетинг» — возможность рассчитать и выбрать способ оплаты за проезд на основании данных, полученных из технического паспорта или свидетельства о регистрации транспортного средства на расстояние, которое соответствует транзитному участку автодорог с использованием соответствующего тарифа автодорожных сборов для данной категории транспортного средства. Тикетинг реализовывался на 4 транзитных ограниченных участках автодорог на территории Словацкой Республики, которые соединяют двухсторонние пограничные переезды Бродске – Бржецлав (ЧР) с Чунново – Райка (НУ), Милгошь – Торнёншметети (НУ) и Вышний Комарник – Барвинок (PL).

Срок действовавшего до настоящего времени тикетинга закончился 30 сентября 2013 г. Для водителей, которые для опла-

ты автодорожных сборов за использование транзитных участков автодорог в Словацкой Республике использовали только тикетинг, окончание действия тикетинга принесет прежде всего следующее изменение:

– с 1 октября 2013 г. каждый водитель перед въездом транспортного средства на ограниченные участки автодорог (включая уже существующие 4 транзитных участка автодорог) обязан заключить договор об использовании ограниченных участков автодорог и договор о предоставлении бортового прибора, а именно: в режиме предварительной оплаты автодорожных сборов (pre-paid) — в любом пункте обслуживания клиентов, в режиме оплаты автодорожных сборов по факту (post-paid) — в любом контактном пункте.

■ Информация о передвижении белорусских экспортных товаров через пункты вывоза Таможенного союза размещается на сайте ГТК

С 18 сентября на сайте Государственного таможенного комитета Беларуси размещается информация для заинтересованных субъектов хозяйствования об убытии белорусских экспортных товаров и через российские, казахстанские пункты вывоза. Это позволит белорусским экспортерам более оперативно получать всю необходимую информацию об убытии белорусских экспортных товаров и через границу Беларуси, и через внешние границы Таможенного союза. Информация об убытии белорусских экспортных товаров необходима субъектам хозяйствования для последующего представления сведений в налоговые органы.

■ Согласование маршрутов перевозки опасных грузов действует шесть месяцев

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 3 сентября 2013 г. №783 внесены изменения и дополнения в постановление СМ РБ от 17 февраля 2012 г. №156. Скорректирован единый перечень административных процедур, осуществляемых государственными органами и иными организациями в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. В частности, установлено, что согласование маршрутов перевозки опасных грузов действует шесть месяцев, если не требуется получения свидетельства о допуске транспортного средства к перевозке определенных опасных грузов.



Логистика

ОРИЕНТИР — НА СВОБОДНОЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ТОВАРОВ

■ В Республике Беларусь формируется многофункциональная логистическая система оказания комплекса услуг по обработке как внутреннего, так и транзитного грузопотока. Построены и функционируют логистические центры ОАО «Белмагистральавтотранс», РУП «Белтаможсервис» (в Минске, Бресте и Гомеле), ОАО «Озерцо-Логистик», СООО «Брествнештранс», ИП «БЛТ-Логистик», ООО «Двадцать четыре», СООО «БелВингесЛогистик», ТЧУП «ШАТЕ-М Плюс», РУП «Минск-Кристалл», ООО «ИнтерСтройПортал Плюс».

По данным Министерства транспорта и коммуникаций в первом полугодии 2013 г. совокупный объем переработанных белорусскими логистическими центрами грузов превысил 150 тыс. т, оказано транспортно-логистических услуг на сумму 2,8 трлн. руб. Оценочно за шесть месяцев текущего года общие финансовые вложения в логистическую инфраструктуру республики составили около 6,5 млн. долларов США.



Национальная транспортная логистика позволяет в полной мере использовать преимущества всех видов транспорта — автомобильного, железнодорожного, водного и воздушного, реализовать принцип «одного окна». Действующие логистические центры располагают специализированными складскими помещениями для хранения и переработки грузов, полноценными условиями для работы таможенных органов и декларантов, сопутствующих служб государственного надзора, транспортно-экспедиционных и брокерских организаций, страховых и скорвейерских компаний. В них открыты центры оптовой-розничной торговли, станции технического обслуживания, предусмотрены пункты питания и места для стоянок автотранспорта и отдыха водителей.

Программой развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. предусмотрено строительство логистических центров на 36 участках: в Минской области — 14, Брестской — 6, Витебской, Гомельской, Гродненской и Могилевской областях по 4 участка. Помимо того, выделено 10 участков под строительство логистических центров вне программы. По информации Министерства торговли в реализацию инвестиционных проектов в общей сложности привлечено 2,18 трлн. руб. Наиболее крупные проекты — строительство транспортно-логистического центра «Прилесье», логистических центров РУП «Белтаможсервис», международного мультимодального логистического парка в районе Национального аэропорта «Минск», транспортно-логистического центра на базе Оршанского авиаремонтного завода, логистического центра в районе аэропорта «Витебск».

В Минской области запланировано строительство складских помещений типа А площадью свыше 800 тыс. кв. м, типа В — 60 тыс. кв. м, низкотемпературных (40 тыс. кв. м) и среднетемпературных (30 тыс. кв. м) холодильников. В текущем году в регионе планируется ввести в эксплуатацию 90 тыс. кв. м современных складских помещений.

Транзитный потенциал

Качественному развитию логистической системы способствует реализация Государственной программы развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 гг. Осуществляется взвешенная тарифная политика на услуги транспорта, применяются конкурентоспособные транспортно-логистические схемы; разрабатываются и действуют нормативные правовые акты, направленные на повышение

транзитной привлекательности республики. Проводится работа по развитию инфраструктуры пограничных железнодорожных и автомобильных пунктов пропуска, строятся объекты придорожного сервиса, реконструируются автомобильные дороги, модернизируются сети передачи данных для информационного обеспечения перевозок и применения электронной технологии слежения за перемещением груза.

Положительную роль в повышении транзитной привлекательности сыграло упразднение транспортного и других согласованных видов контроля на внутренних межгосударственных границах стран – участниц Таможенного союза, что повысило скорость движения транспортных средств, следующих транзитом по территории республики.

В 2012 г., согласно информации Национального статистического комитета, доходы Республики Беларусь от транзита составили 3 млрд. долларов США. Железнодорожным транспортом перевезено 45,4 млн. т транзитных грузов. При этом получено доходов на сумму 662,9 млн. долларов США. Увеличились объемы перевозок транзитных грузов из Литвы (на 12%), Эстонии (на 46%), Казахстана (на 19%), Польши (на 39%), Германии (на 18%), Чехии (на 13%).

Осуществлено 1,5 млн. грузовых транзитных поездок автомобильным транспортом. Общий объем транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом через территорию Республики Беларусь (по данным таможенной статистики) в 2012 г. составил 14,89 млн. т. Доходы от выполнения международных автомобильных перевозок через территорию Республики Беларусь составили 493,9 млн. долларов США.

Проводится значительная работа по развитию придорожного сервиса. По данным статистики, в 2012 г. введено после строи-

тельства и реконструкции 29 автозаправочных станций, 18 газозаправочных пунктов, 9 гостиниц, 4 мойки, 7 охраняемых стоянок, 43 пункта общественного питания и 4 пункта технического обслуживания.

С целью привлечения действующими логистическими центрами дополнительного транзитного грузопотока предоставлена возможность открытия на их площадях ведомственных пунктов таможенного оформления. Государственный таможенный комитет разработал единые требования, необходимые для принятия такого решения:

- ♦ по обращению заинтересованного владельца ТЛЦ и при условии соблюдения им требований, установленных Таможенным кодексом Таможенного союза и Указом Президента Республики Беларусь от 18.07.2011 № 319 «О некоторых вопросах таможенного регулирования, об осуществлении деятельности в сфере таможенного дела и уполномоченных экономических операторах» ГТК включает его в реестр владельцев СВХ;

- ♦ владелец ТЛЦ использует созданный СВХ преимущественно для оказания логистических услуг субъектам хозяйствования, осуществляющим транзитное перемещение товаров. Таможенные операции в отношении размещаемых на СВХ транзитных товаров совершаются с использованием электронного декларирования;

- ♦ на основании анализа деятельности обрабатываемого грузопотока за определенный период (3 месяца, 6 месяцев, 1 год) по совершению таможенных операций с использованием СВХ, наличие вновь привлеченного транзитного грузопотока, ГТК может быть принято решение об открытии на ТЛЦ нового ведомственного ПТО со штатной численностью, соответствующей количеству совершаемых таможенных операций в отношении транзитных товаров.



Стандарты требований

Беларуси предстоит сформировать единые методологические подходы в понимании роли и задачи логистических операторов, функциональных обязанностей персонала логистических центров, рациональных способов управления материальными потоками и связанными с ними информационными, финансовыми и иными функциями.

В прошлом году была создана рабочая группа из представителей государственных органов, бизнес-сообщества, академических и научных кругов для разработки методики (СТБ) оценки деятельности субъектов хозяйствования и критериев требований к специалистам, оказывающим услуги в области маркетинговой, закупочной, транспортной, таможенной, складской, промышленной, сбытовой, финансовой и информационной логистики.

В республике уже имеется государственный стандарт 2306-2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации», который прошел тест-апробацию в логистической компании DB Shenker-BY. Эксперты Группы высокого доверия Всемирного банка дали наивысшую оценку данному стандарту и рекомендовали его к применению в странах с переходной экономикой.

Важным этапом развития деятельности логистических операторов является повышение компетентности персонала. Поэтому, параллельно с упомянутым стандартом велась работа по созданию СТБ «Логистическая деятельность. Общие требования к компетентности и порядку аттестации персонала логистического оператора». В его основу заложены самые передовые методики и программы оценки компетентности, принятые рядом международных логистических организаций и компаний, например, Европейской логистической ассоциацией, Советом профессионалов в области управления цепями поставок, Всемирным Обществом инженеров-логистов и др.



Данный стандарт разработан впервые на территории СНГ и устанавливает общие требования к знаниям, навыкам и умениям логистов операционного/контролирующего, старшего и стратегического уровней иерархии менеджмента. Таким образом, будет определен единый принцип подготовки специалистов-логистов в учебных заведениях всех ступеней, а логистические операторы получат возможность проводить объективную и правомерную процедуру аттестации физических лиц на логистическую компетентность.

Решение ключевых вопросов

Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2016 г. ориентирована на свободное перемещение товаров по единой территории Таможенного союза, расширение возможностей обработки транзитных товаропотоков. Для этого требуется решение ряда ключевых вопросов. Среди них — отмена принципа резидентства при таможенном оформлении товаров на таможенной территории стран Таможенного союза, сокращение сроков проведения таможенных операций при отправлении транзитных грузов через логистические центры, упрощение документооборота и пр.

На текущий год определена задача по повышению позиции Республики Беларусь в Индексе эффективности логистики по версии Всемирного Банка, с тем, чтобы войти в тридцатку лучших логистических стран. В настоящее время реализуется ряд мер в данном направлении. На пограничных переходах внедряются современные электронные технологии, что позволяет уменьшить время таможенного оформления и таможенного контроля в целом за счет использования электронного обмена информацией между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности в рамках осуществления международных перевозок грузов. Для упорядочения логистической деятельности подготовлен Государственный стандарт в области логистики, которым регламентируются требования к работе логистических центров и операторов.

Обсуждается проект постановления Совета Министров РБ о порядке создания, передачи, получения и хранения товарно-транспортных и товарных накладных в виде электронных документов, направленный на упрощение документооборота в логистических центрах. В этой связи речь идет о сокращении наличия первичных учетных документов, об отмене заполнения определенных реквизитов в товарно-транспортных накладных, в том числе, показателей о стоимости товаров и пр.



Ведется работа по развитию и созданию льготных и приемлемых условий, чтобы логистические компании могли конкурировать, были заинтересованы привести в республику товары, объемы, налоги, финансовые потоки и все остальное. Определенные шаги в этом направлении предпринимаются. В прошлом году 284-м Указом Президента РБ для логистических центров предусмотрено упрощение требований, предъявляемых к соискателям при получении специальных разрешений (лицензий) на оптовую торговлю и хранение алкогольной, непищевой спиртосодержащей продукции, непищевого этилового спирта и табачных изделий. Внесены изменения в программу, определены требования к осуществлению логистической деятельности, введена добровольная сертификация логистических услуг. Это послужит отправной точкой обеспечения высокого уровня организации логистических услуг, повышения ответственности, формирования положительного имиджа логистических операторов республики.

Министерством транспорта и коммуникаций совместно с причастными органами государственного управления разработан проект Концепции транспортно-логистической политики Республики Беларусь. Основная ее цель — повышение конкурентоспособности резидентов республики и их продукции (услуг) на внешних рынках в условиях диверсификации этих рынков, минимизация доли издержек в стоимости товаров, сырья и комплектующих за счет оптимизации затрат на их доставку.

Концепция направлена на создание условий по увеличению доходов от логистической деятельности, стимулированию использования прогрессивных логистических технологий, повышению качества обслуживания потребителей, увеличению объемов перерабатываемой продукции через товаропроводящие сети республики; поддержанию конкурентоспособного уровня цен на отечественную продукцию (услуги) и созданию условий для активного участия резидентов

республики в этих процессах. Она формирует комплексный подход к решению задач, лежащих в основе управления товарными потоками, включающими в себя маркетинговые исследования, закупку, транспортировку, таможенные и страховые услуги, складскую обработку, производственные операции и систему сбыта, а также финансовый анализ и информационные технологии.

Ряд комплексных мероприятий направлен на сокращение государственного регулирования ценообразования при экспорте и импорте продукции, снижение доли бумажного документооборота, сокращение количества досмотров груза и упорядочение фискальных процедур, развитие системы дополнительных логистических услуг на уровне мировых стандартов. Решение данных подходов в краткосрочной перспективе позволит заявить, что логистика в Беларуси — это нынешний и будущий путь к успеху на транспорте, в торговле, на производстве и в финансовой сфере.

Согласно расчетам Белорусского научно-исследовательского института транспорта «Транстехника», потенциальный объем рынка складских услуг в Беларуси оценивается на уровне 0,3–0,5 млрд. долларов США и к 2015 г. в этом секторе ожидается более чем пятикратный рост. Планируется формирование разветвленной сети из полусотни транспортных, таможенных, оптовых и информационных логистических центров, что позволит активно вовлекать в экономический оборот не охваченные сегодня логистическим обслуживанием экспортно-импортные и контейнерные грузы, транзитные потоки. Оценочно, до 2015-го в строительство и развитие логистических центров республики будет инвестировано более 900 млн. долларов США, из них 132 млн. — на развитие транспортно-логистической инфраструктуры, общий складской объем центров достигнет 735 тыс. кв. м. ■

ШИРОКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

■ **Транспортно-экспедиционный и логистический сектор являются важной составляющей перевозок внутриреспубликанских и внешнеторговых грузов. Общий объем транспортно-экспедиционных и транспортно-логистических услуг за 2012 г. достиг 1 млрд. 595 млн. долларов США, в том числе 575 млн. долларов США по договорам с резидентами Республики Беларусь и 1 млрд. 020 млн. долларов США — с нерезидентами. На долю железнодорожного транспорта приходится 844 млн. долларов США, автомобильного — 658, водного и морского — 77, воздушного — 16 млн. долларов США. Итоговая выручка за прошлый год на уровне 212 млн. долларов США, что составляет 13% общего объема оказанных услуг.**

Согласно данным государственной статистической отчетности №1 «Транслогистика» в Республике Беларусь официально действуют 654 транспортно-экспедиционных и логистических предприятия, в том числе 12 логистических центров и 280 индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги в области транспортной экспедиции и логистики. В Ассоциацию «БАМЭ» вхо-

дят 124 транспортно-экспедиционные и логистические организации различных форм собственности, семь из них — транспортно-логистические центры. Объем оказанных транспортно-экспедиционных услуг за 2012 г. от деятельности только 50 ведущих (согласно ежегодному рейтингу) экспедиторов и логистов — членов Ассоциации «БАМЭ» составил 1 млрд. 066 млн. долларов США (67% общего объема оказанных услуг).

По актуальным проблемам логистики

С 2008 г. в соответствии с поручением Министерства транспорта и коммуникаций на Ассоциацию «БАМЭ» возложены вопросы координации деятельности в области логистики, и сегодня она принимает непосредственное участие в реализации мероприятий Программы развития логистической системы Республики Беларусь. Ассоциация тесно взаимодействует с отраслевыми министерствами, ведомствами и общественными организациями, а также представляет интересы белорусских экспедиторов в FIATA, Международной Академии Транспорта, Ассоциации транспортного коридора «Восток-Запад», Союзе некоммерческих организаций «Конфедерация промышленников и предпринимателей (нанимателей)», Поволжской логистической Ассоциации. Ассоциация набрала весомый авторитет в республике и за ее пределами.

Ассоциация включена в состав Межведомственной рабочей группы по совершенствованию условий функционирования объектов логистической системы республики. Это дает ей широкие возможности взаимодействия с участниками рынка и представителями органов государственного управления в выработке совместных решений по актуальным проблемам логистической деятельности. Совместно с Министерством транспорта и коммуникаций, Министерством торговли «БАМЭ» участвует в формировании нормативной базы, регламентирующей и определяющей порядок развития и функционирования логистической системы. Специалисты Ассоциации участвовали в рабочих комиссиях по подготовке СТБ «Логистический оператор», внесению изменений и дополнений в действующие СТБ в сфере логистики, разработке и внедрению положений по сертификации логистических услуг.

При непосредственном участии Ассоциации внесены дополнения в республиканскую программу развития логистики в части определений и основных понятий логистических услуг, установления специальных требований к осуществлению данного вида деятельности.



В связи с необходимостью расширения статистического учета логистических услуг, разграничения данных по транспортно-экспедиционной и логистической деятельности Ассоциацией подготовлены и направлены в Министерство транспорта и коммуникаций РБ предложения по внесению изменений в статистическую отчетность «Транслогистика».

В настоящее время обсуждается проект нормативного акта о порядке создания, передачи, получения и хранения товарно-транспортных и товарных накладных в виде электронных документов, направленный на упрощение документооборота в логистических центрах. Ассоциацией «БАМЭ» подготовлен план первоочередных мер, над которыми она будет работать по данному направлению во взаимодействии с органами государственного управления. Речь идет о выделении логистических центров из других субъектов хозяйствования с целью получения законодательного разрешения на упрощенный документооборот, о выведении товаротранспортных накладных из бланков строгой отчетности, о предоставлении логистическим центрам возможности принятия товара на хранение с правом ведения аналитического учета в разрезе количества и наименования без учета стоимостных показателей, об определении счета-фактуры в качестве финансового документа, позволяющего осуществлять учет и вычет НДС.

По итогам сбора статистической отчетности №1 «Транслогистика» Ассоциация «БАМЭ» ежегодно формирует реестр субъектов хозяйствования, осуществляющих транспортно-экспедиционную и транспортно-логистическую деятельность. Это полноценная и достоверная база данных по белорусским экспедиторам и логистам, официально заявившим о своем статусе на рынке.

С внесением изменений и дополнений в Программу развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. Ассоциация «БАМЭ» поручено также проведение ежеквартального мониторинга цен и тарифов на рынке логистических услуг и его представление заинтересованным министерствам и ведомствам, экспортерам.

С 1 ноября текущего года вступит в действие стандарт СТБ 2306-2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации». В соответствии с законодательством возможно добровольное его применение и Ассоциация готова оказывать услуги по подготовке пакета соответствующих документов.

Сейчас понятие логистических услуг определено в СТБ 2047-2010 «Логистическая деятельность». Для эффективности функционирования и повышения качества оказания



транспортно-логистических услуг Ассоциация проводит работу по внесению изменений в этот стандарт с целью приведения в соответствие с новым СТБ 2306-2013 и постановлением Совета Министров от 4 октября 2012 №906, где установлены отличные от стандарта требования к транспортно- и оптово-логистическим центрам, введено определение оптово-логистических центров.

В настоящее время Ассоциация «БАМЭ» совместно с Минторгом и Минтрансом, а также заинтересованными государственными и общественными организациями проводит разработку госстандарта «Логистический оператор», системы добровольной сертификации логистических услуг, что позволит выйти на более высокий уровень оказания услуг в данной области.

Для обеспечения полноценной работы логистических центров в привлечении транзитных грузопотоков Ассоциация концентрируется на решении вопросов:

- по обеспечению возможности предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом с использованием бесплатного портала ГТК;
- по использованию возможности биржевых логистических центров;
- по отмене в рамках Таможенного Союза принципа резидентства декларантов при таможенном оформлении товаров на таможенной территории Таможенного Союза и выработке механизма взимания налога на добавленную стоимость во всех государствах Таможенного союза по принципам, используемым таможенными органами Евросоюза.

В текущем году в Министерстве транспорта и коммуникаций прошла рабочая встреча руководителя отрасли А.А.Сивака с представителями ведущих экспедиторских и логистических компаний республики. В ходе рабочей встречи обсуждены вопросы обязательного страхования гражданской ответственности экспедитора; введения мер стимулирования грузовладельцев по сокращению времени простоя транспортных средств, прибывших

для загрузки/выгрузки и оформления сопроводительных документов; применения понижающих коэффициентов либо скидок к тарифам на перевозку транзитных и отдельных видов грузов.

Визитной карточкой Ассоциации «БАМЭ» стал ежегодный конкурс «Экспедитор года». В рейтинге номинантов представлены компании белорусских сегментов национальных интермодальных транспортных операторов, транспортно-экспедиторских компаний и логистических операторов по обслуживанию международных транспортных коридоров. Участие в рейтинге дает компании возможность позиционировать себя на рынке логистических услуг страны, выявить сильные и слабые стороны по отношению к другим участникам и найти новых партнеров при создании логистических сетей.

Сегодня мировое экономическое пространство заинтересовано не просто в услугах экспедиторов, а в полноценной логистике, т.е. прохождении грузами всех стадий обработки: поставка, приход на склад, отгрузка, доставка клиенту. При этом должна быть достигнута основная цель логистики – минимизация затрат на всех этапах и удовлетворение потребностей клиента. В этой связи Ассоциацией изучается опыт создания и развития логистических систем, строительства и функционирования центров в Литве, Латвии, Российской Федерации, других странах. Полученный опыт систематизируется, проходит всесторонний анализ и предлагается для применения в условиях белорусской системы экономики.

Ассоциация «БАМЭ» участвует в заседаниях советов делового сотрудничества между Беларусью, Литвой, Латвией с целью подготовки информации по проблемным вопросам транспортно-экспедиционной и логистической деятельности, а также выработки путей их решения.

Между Литовской национальной ассоциацией экспедиторов и логистов «ЛИНЕКА» и Ассоциацией международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» подписано Соглашение о сотрудничестве до 2015 г. в области развития логистических центров. Документом определены направления взаимодействия в обеспечении профессиональной деятельности логистических центров, решении задач по достижению высокой эффективности их работы, в подготовке специалистов транспортной экспедиции и логистики.

В частности, через органы государственного управления обе ассоциации будут содействовать унификации законодательства, регулирующего работу логистических центров, добиваться упрощения порядка документооборота по экспорту-импорту и транзиту товаров с участием логистических центров. Намечено проведение совместных конференций, деловых встреч, участие в специализированных выставках, обмен опытом и информацией по работе логистических центров обеих стран. Также определен круг задач по расширению транзитного потенциала, повышению качества услуг в области транспорта и логистики, увеличению объемов перевозок грузов.

Для повышения профессионального уровня экспедиторов и логистов предполагается обмен практическим опытом, консультирование, проведение совместных семинаров и тренингов, издание учебных пособий и информационно-аналитических материалов.

Профессиональная компетентность и престиж

Одним из требований для субъектов, оказывающих комплекс логистических услуг, является наличие у лица, ответственного за осуществление логистической деятельности, соответствующего высшего образования,



или диплома о переподготовке на уровне высшего образования по специальности «Логистика», или высшего образования и свидетельства о повышении квалификации по соответствующему профилю образования. В этой связи Ассоциация фокусирует усилия на повышении квалификации специалистов в этой сфере деятельности, чтобы они были в теме проблематики логистики, получили в дополнение к теоретической базе знания практических и нормативно-правовых аспектов.

В настоящее время успешно работает частное учреждение образования «Центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов «БАМЭ-Экспедитор», которое прошло государственную аккредитацию на соответствие заявленному виду центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов. Основным направлением деятельности Центра «БАМЭ-Экспедитор» является повышение квалификации специалистов в области экспедирования и логистики, а также водителей-международников. В учебном центре введен новый курс «Логистика». Программа разработана с учетом мнений специалистов-практиков в области логистической деятельности и согласована с министерствами транспорта и коммуникаций и торговли Республики Беларусь. При обучении рассматриваются основные вопросы транспортной, таможенной, складской и информационной логистики. Занятия по практическим аспектам порядка осуществления логистической деятельности проводятся непосредственно на действующем логистическом центре.

Другим направлением деятельности частного учреждения образования «Центр «БАМЭ-Экспедитор» является издание информационно-аналитического журнала «Компас экспедитора и перевозчика», учебно-методической, справочной и информационной литературы. Журнал способствовал представлению Ассоциации «БАМЭ», транспортно-экспедиторского и логистического корпуса республики более чем на 40 международных выставках.

Есть договоренность с Полоцким государственным университетом по оказанию Ассоциацией «БАМЭ» содействия в проведении специальных обучающих курсов с работниками конкретных логистических центров. Лекции будут читать специалисты, которые принимали непосредственное участие в разработке новых стандартов, получили знания по логистике в европейских странах, где эта сфера деятельности существенно продвинулась вперед, переложив их на белорусские реалии.

В республике концептуально изменились подходы к учебному процессу в сфере образования и повышения логистической компетенции. В его основу заложены современные учебные методики, принятые международными логистическими организациями – Европейской логистической ассоциацией (European Logistics Association, Швейцария), Советом профессионалов в области управления цепями поставок (the Council of SupplyChain Management Professionals, США), Советом по цепям поставок (The Supply-ChainCouncil, Англия), Всемирным Обществом инженеров-логистов (SOLE).

Ассоциация «БАМЭ» проводит объемную и плодотворную работу, направленную на защиту прав и представления законных интересов ее членов в государственных органах. В числе основных задач — совершенствование условий осуществления транспортно-экспедиционной и логистической деятельности в Республике Беларусь, развитие кадрового обеспечения рынка международных транспортных услуг, информационное обеспечение и пр.

Начата работа по подготовке к оказанию нового вида услуги — поручительство со стороны Ассоциации перед таможенными органами Республики Беларусь по уплате таможенных платежей.

Недавно в рамках евразийского экономического пространства образована новая структура — Евразийский союз транспортных, экспедиторских и логистических организаций. Инициатором его создания выступила Российская ассоциация экспедиторов. Учредителями союза стали национальные ассоциации экспедиторов и международных автомобильных перевозчиков, а также ряд крупных транспортных и логистических компаний Казахстана и России. Ассоциация «БАМЭ» намерена войти в членство союза, что позволит продвигать интересы белорусских экспедиторов и логистов в рамках Таможенного союза и ЕврАзЭС.

Также «БАМЭ» продолжит свое партнерство в международном проекте «Логистика янтарного побережья» (ACL), основная задача которого — улучшение транспортной доступности и развитие логистической деятельности в рамках программы ЕС ЕИДП «Регион Балтийского моря 2007-2013».

Приоритетным направлением является продолжение работы по объединению усилий, взаимодействия и сотрудничества в области транспортной логистики с национальными ассоциациями экспедиторов Украины, России, Литвы. ■



Морка зрения

ПОЧЕМУ БИЗНЕС ОТНОСИТСЯ К ЛОГИСТИКЕ КАК К ПАДЧЕРИЦЕ?

■ Согласно исследованию «Логистика в Беларуси», проведенному консалтинговой группой «Здесь и Сейчас», значительная часть белорусских компаний до сих пор не имеет логистических подразделений и более того — вообще не считает свои затраты на логистику. Какие еще тенденции выявило исследование? Что препятствует полноценному развитию логистики в Беларуси, почему она до сих пор остается на правах бедной родственницы и какими последствиями это чревато для компаний?

В опросе «Здесь и Сейчас» приняли участие более 100 предприятий Беларуси. 33% компаний-респондентов занимаются промышленным производством, 27% — оптовыми поставками импортных товаров, 22% — розничной торговлей и общепитом. Красноречивым результатом опроса можно считать то, что 43%

опрошенных компаний до сих пор не имеют логистических подразделений. Ситуацию комментирует консультант направления «Логистика» консалтинговой группы «Здесь и Сейчас» Ирина Лысенкова.

— Как вы оцениваете факт того, что компании, в которых отсутствуют логистические отделы (более 40%), вообще не считают затраты на логистику (31%) и затрудняются ответить, увеличились они или сократились за последний год?

— Данные цифры заставляют задуматься, поскольку в это число вошли не только предприятия малого бизнеса, но и достаточно крупные производственные предприятия. Я бы сказала, что это комплексная проблема. Речь идет, во-первых, об отсутствии понимания у руководителей предприятий самой сути логистики. И, во-вторых, об отсутствии грамотных специалистов в области логистики.

Безусловно, в компании должен быть отдел логистики, причем уровень компетенций руководителя отдела логистики должен быть достаточно высоким, сопоставимым с должностью коммерческого директора. Прошли те времена, когда логистику отождествляли только со складом и транспортным отделом. Понятие «логистика» более широкое и охватывает все процессы деятельности компании, которые связаны с товарным потоком. Логистика — это все: от момента закупки до момента передачи товара конечному покупателю. Сегодня специалисты применяют для определения логистики обобщающий термин «Supply Chain Management» — управление цепочкой поставок. И этот термин в полной мере отражает сущность логистики.

К чему приводит отсутствие специалистов? В первую очередь — к невозможности струк-



турировать логистические процессы и, в конечном счете — к увеличению затрат.

— А какова динамика у тех компаний, которые отслеживают расходы на логистику?

— Только 4% опрошенных отмечают сокращение расходов на логистику при сохранении товарооборота. А ведь в конечной стоимости продукта затраты на нее составляют более 70%! Естественно, основная задача логиста — это сокращение затрат в процессе продвижения товарного потока. Но, не владея информацией о текущих затратах на логистику в компании, невозможно что-то оптимизировать. Неверный расчет, некорректные цифры — и принятое решение может обернуться для компании большими потерями, как финансовыми, так и временными. А это уже потеря конкурентоспособности...

— Какой экономический эффект может дать оптимизация расходов на логистику?

— По статистике, сокращение логистических издержек на 1% дает такой же экономический эффект, как увеличение объема продаж на 15–25%. Опыт многих мировых компаний показывает, что эффективнее увеличивать прибыль именно за счет сокращения затрат. Кроме того, развитие логистического сервиса компании требует меньше средств, а на выходе дает больший эффект, чем освоение производства нового продукта.

— Что мешает компаниям использовать такой очевидный источник наращивания прибыли?

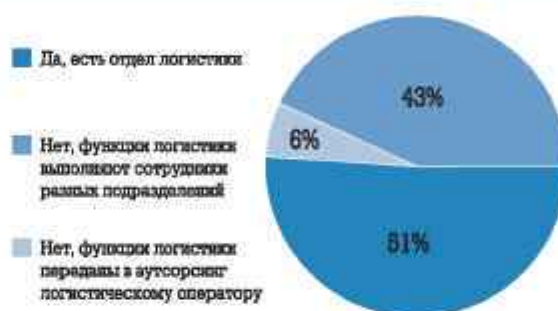
— Здесь мы сталкиваемся с основным вопросом: кто должен отвечать за логистические затраты? Ответ прост: только логист, потому что только он знает логистические процессы и может распределить траты по месту их возникновения. Финансисты и бухгалтеры логистических процессов не знают и при традиционном способе учета разносят затраты не по месту их возникновения, а по определенным статьям учета. Эти статьи вроде бы никак не связаны с логистическими процессами, в результате чего оценить уровень этих затрат становится невозможным. Более того, многие затраты, закрепленные в учете за теми или иными подразделениями, на деле не имеют к ним никакого отношения.

— Но судя по результатам опроса, 36% компаний решают задачи по оптимизации затрат на логистику, причем в следующем году это планируют сделать уже 63% респондентов.

— Это можно было бы назвать обнадеживающим фактом... Хорошо, если директор или

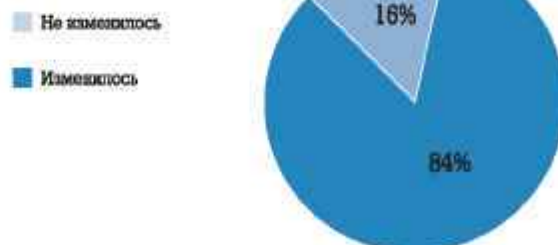
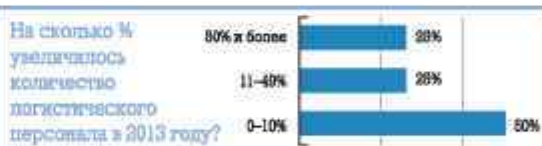
собственник прочел умную книжку или услышал чье-то мнение по этому поводу и понял, что сокращение издержек приведет к увеличению прибыли, решил ввести это нововведение в своей компании. Но у меня возник вопрос: а если до сегодняшнего дня вы не считали, во что вам обходится доставка продукции до клиента или хранение каждого наименования товара на складе, то, что вы собираетесь сокращать? И кто это должен делать: финансовый директор?

Логистические подразделения в компаниях



У половины предприятий, принимавших участие в опросе, отсутствуют выделенные логистические подразделения. Контрактная логистика в Беларуси пока не получила активного развития. Только 6% участников опроса передали логистические функции в аутсорсинг.

Изменение численности сотрудников в логистических подразделениях



16% респондентов отметили увеличение штата в логистических подразделениях, причем в некоторых компаниях произошло значительное увеличение штата в 1,5 раза и более.

Логистические проблемы предприятий

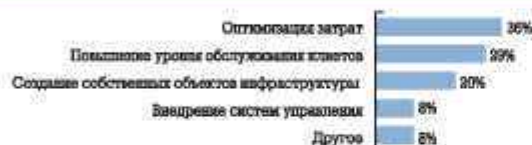


Основной проблемой треть опрошенных, независимо от вида деятельности компании, считают недостаток персонала в логистике, причем, как квалифицированных руководителей, так и рабочего персонала.

Второй по значимости проблемой отмечают увеличение затрат на доставку продукции клиентам.

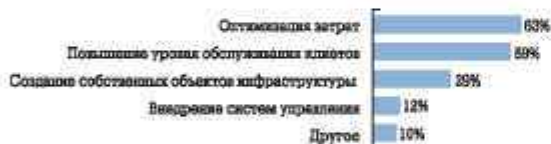
На третьем месте — проблемы, связанные с отсутствием стабильности в работе поставщиков.

Основные задачи, решаемые предприятиями в области логистики в текущем году



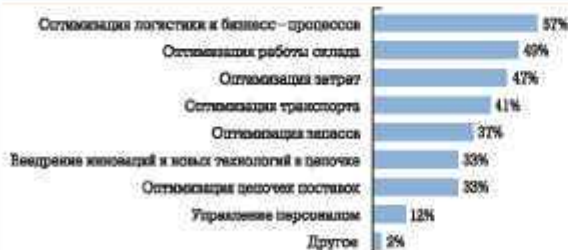
В большинстве компаний, принявших участие в опросе, руководители выделяют задачи по внедрению логистики на предприятиях.

Цели предприятий в логистике на следующий год



В следующем году в 3 раза больше предприятий планируют заниматься построением логистики в компании. Это оптимизация логистических затрат (63%) и повышение уровня логистического обслуживания клиентов (58%).

Основные способы оптимизации логистики



Положительный момент заключается в том, что основные направления деятельности предприятий в области оптимизации логистики, которые отметили большинство участников опроса, решают вопросы на уровне управления логистической системой и цепочек поставок, а также структурных логистических подразделений компании.

— То есть вопрос упирается в нехватку квалифицированных кадров в логистике?

— Да, и это подтверждают результаты нашего опроса. Отсутствие квалифицированных кадров 37% респондентов считают основной проблемой в логистике своей компании. До сих пор в компаниях функции логистов выполняет кто угодно, но не специалисты. Кроме того, у нас традиционно при развитии бизнеса упор делается в первую очередь на продажи и финансы. Отдел логистики если и создается, то после того, как компания уже просуществовала на рынке какое-то время. Соответственно, в компании уже сформировался штат руководителей, определены их полномочия и зоны влияния. И вдруг приходит непонятно кто, и начинает забирать часть полномочий у «ветеранов». Скажите, кто добровольно расстанется с властью?

Но такой конфликт может возникнуть, если в компании ввели должность директора по логистике. А если просто взяли логиста? Это ведь уровень специалиста, даже не руководителя среднего звена. Много ли он выяснит про затраты на предприятии? Изменит ли он какие-то процессы, которые «исторически» сложились в компании? В лучшем случае директор компании скажет руководителям: «Оказывайте всяческую поддержку этому специалисту». Но чаще бывает, что специалиста «бросают в воду», мол, «плыви, как хочешь». А потом директор искренне удивляется: «А почему наш логист ничего не изменил в компании? За что же он зарплату получает?»

На мой взгляд, проблема не столько в отсутствии квалифицированных специалистов, хотя эта проблема и есть. Но все же, большая проблема в том, что директора, собственники бизнеса не понимают, какое значение для их компании имеет логистика. Она не менее важна, чем финансы и продажи, а к ней относятся, как к падчерице.

— А каково состояние и перспективы контрактной логистики в Беларуси?

— Она находится на начальном уровне развития. Всего 6% компаний передали логистику в аутсорсинг. Это связано с тем, что стоимость услуг логистических операторов не соответствует уровню предлагаемого сервиса, что отметили 25% компаний, которые пользуются услугами логистических операторов.

Кроме этого, большинство потенциальных клиентов считают, что тарифы операторов на услуги очень высоки, и поэтому компании выгоднее использовать свою логистику. Но скажите, о каком сравнении может идти речь, если соответствующие расчеты не производятся? Это касается предприятий, существующих на рынке уже более двух лет.

С другой стороны, вновь создаваемые небольшие компании не могут позволить себе передать логистику PL-оператору, поскольку стоимость его услуг в настоящий момент перекрывает прибыль клиента. Крупные же компании, на которые рассчитаны строящиеся комплексы, имеют какую-никакую собственную логистическую инфраструктуру (склад, транспорт) и пока не планируют отказываться от собственной логистики.

Получается замкнутый круг: для снижения стоимости услуг операторам необходимо увеличивать количество клиентов. В настоящий момент средства, затрачиваемые на содержание складских комплексов, достаточно высоки. А при имеющихся расценках предприятиям невыгодно обращаться к операторам. ■

Выводы

- Почти 80% компаний не имеют самостоятельных логистических подразделений
- Основной проблемой в логистике является отсутствие квалифицированных специалистов
- Увеличение затрат на доставку, проблемы с поставщиками, большие запасы товаров на складах — это следствие отсутствия квалифицированных специалистов, а также системы планирования логистических потоков
- На предприятиях не ведется учет фактических логистических издержек
- Оптимизация логистических затрат возможна только на уровне всей логистической системы, а не отдельных участков





Логистика

ПО СОВРЕМЕННЫМ ТЕХНОЛОГИЯМ

■ Среди основных движущих сил на международном рынке логистических услуг выделяют глобализацию мировой экономики, аутсорсинг, процессы слияний и поглощений, оптимизацию логистических затрат во всех звеньях логистических систем, инновации в логистической деятельности, обусловленные технико-технологическим прогрессом.

Анализ тенденций на мировом рынке логистических услуг свидетельствует, что логистическая структура переросла рамки национальных экономик, и в настоящий период продолжается формирование мировой логистической инфраструктуры. К примеру, в Евросоюзе идет реструктуризация национальных логистических систем, они постепенно объединяются в общеевропейскую логистическую систему. Такая же реструктуризация логистических систем стран Таможенного союза должна пройти в ближайшее время. Первый этап объединения логистических систем успешно пройден — унифицированы таможенные тарифы, функция таможенного контроля перенесена на внешнюю границу Таможенного союза. Но многое еще предстоит сделать, создав Евразийскую логистическую систему.

Общий оборот только европейского рынка транспортно-логистических услуг составляет более 600 млрд. евро. В свою очередь, объем контрактной логистики в Европе оценивается в пределах 120–140 млрд. евро ежегодно.



Дмитрий Курочкин,
старший
преподаватель
кафедры логистики
Международного
университета
«МИТСО», магистр
экономических наук

Сегодня для рынка логистических услуг в ЕС характерны следующие признаки:

- ◆ возрастающая роль аутсорсинга логистических услуг;
- ◆ бурные и значимые процессы слияний и поглощений;
- ◆ логистическая индустрия формируется и концентрируется в кластерах;
- ◆ внедряются новейшие информационные технологии, которые сосредотачиваются в мощных информационно-управляющих центрах.

Кроме того, для стран ЕС характерна развитая транспортная, инженерная, финансовая и административная инфраструктура.

Долгосрочный рост логистических услуг в Европе оценивается в пределах 4–8%, что существенно превышает темпы роста ВВП. При этом к 2020 г. эксперты консалтинговой компании McKinsey предсказывают четырехкратное увеличение объемов мировой торговли, что повлечет многократное увеличение спроса и на логистические услуги. Более половины этой индустрии сконцентрировано в трех странах — Германии, Великобритании и Франции.

По данным экспертов, российский рынок логистических услуг оценивается в 55–60 млрд. долларов США, причем доля сектора перевозок и экспедирования грузов всеми видами транспорта составляет 58%, сектора складских услуг — 13% и сектора услуг по интеграции и управлению цепями поставок — 32%. Объем российского рынка логистических услуг к 2015 г. должен увеличиться более чем в два раза и составить около 115 млрд. долларов США.

В Республике Беларусь объем рынка логистических услуг намного скромнее и по данным экспертов составляет 4 млрд. долларов США в год, за счет логистических услуг формируется 7–8% ВВП. Оценивая рынок логистических услуг Республики Беларусь, следует отметить, что в стране около трех тысяч компаний и индивидуальных предпринимателей, оказывающих логистические услуги. Однако рынок логистических услуг на 99,5% сформирован

рован 2PL-провайдерами¹. На рынке 2PL-услуг преобладают небольшие компании, оказывающие отдельные виды логистических услуг. Причем наиболее развит сектор транспортно-экспедиционных услуг.

Формирование и ускоренное развитие в экономике сетевых производственно-коммерческих и торговых структур привело к трансформации международного рынка логистических услуг — возникновению логистических посредников нового типа, так называемых 3PL² и 4PL-провайдеров³.

Объем рынка 3PL-услуг в Беларуси незначителен и составляет менее 0,5%. В основном это логистические компании, имеющие собственные логистические центры, складские комплексы и предоставляющие широкий спектр логистических услуг (транспортировка, складирование, управление запасами, дистрибуция, таможенное оформление и т.д.). Следовательно, в Беларуси ощущается острая нехватка логистических провайдеров 3PL уровня, работающих по современным логистическим технологиям. Причем на белорусском рынке слабо представлены 3PL-провайдеры мирового уровня.

Анализ белорусского рынка логистических услуг показал, что на нем есть крупные компании, которые предоставляют комплексный логистический сервис, сформировались определенные лидеры. Однако основной удельный вес на отечественном рынке логистических услуг занимают малые, средние организации и индивидуальные предприниматели. Кроме того, большинство компаний не вкладывают инвестиции в развитие логистического сервиса и повышение качества логистических услуг. Ощущается нехватка и квалифицированных кадров в области логистики и управления цепями поставок.

Сдерживающими факторами развития рынка логистических услуг представляются:

- ◆ недостаточное развитие логистической инфраструктуры из-за недостатка инвестиций;
- ◆ недостаток квалифицированных кадров, способных заниматься логистическим управлением как на микро-, так и на макроуровне;
- ◆ слабая интегрированность национальных логистических систем в общеевразийскую и европейскую;

¹ 2PL (Second Party Logistics) — логистика второй стороны (аутсорсинг). В предложении 2PL компания входит традиционный набор услуг по транспортировке грузов и управлению простейшими складскими операциями.

² 3PL (Third Party Logistics) — логистика третьей стороны. 3PL провайдеры предоставляют широкий сервисный спектр со значительной добавленной стоимостью и возможностью привлечения субподрядчиков.

³ 4PL (Fourth Party Logistics) — логистика четвертой стороны. Основной функцией системных логистических интеграторов является планирование и координация информационных потоков клиента, оптимизация цепочек поставок, включая интеграцию клиентов компании, заказчиков клиентов и поставщиков.



◆ достаточно большой бумажный документооборот логистических провайдеров;

◆ недостаточное использование информационных технологий провайдерами логистических услуг;

◆ принцип резидентства, действующий в международных перевозках в рамках Таможенного союза.

Для становления и активного развития рынка логистических услуг необходимо:

◆ создание благоприятных условий для прихода в Беларусь международных логистических 3PL-провайдеров и переход к концепции 4PL (создание системного интегратора в области логистики);

◆ совершенствование правового регулирования логистической отрасли;

◆ повышение уровня вузовской подготовки кадров по логистическим специальностям, а также налаживание тесных связей академических кругов с профильными ассоциациями (БАМЭ, БАМАП), провайдерами логистических услуг;

◆ реструктуризация логистических систем стран — членов Таможенного союза и их объединение в Евразийскую логистическую систему.

При этом рост объемов логистических услуг в Республике Беларусь будет стимулировать рост инвестиций в логистическую инфраструктуру. Мировое сообщество уже перешло к формированию концепции 4PL. Рынок 4PL-услуг в Беларуси отсутствует.

Создание крупного логистического 4PL-провайдера в Республике Беларусь позволит обеспечить снижение операционных затрат отечественных предприятий за счет получения ими доступа к эффективным транспортным решениям и выхода на новый уровень развития логистики. Создание 4PL-провайдера — системного интегратора в области логистики — на начальном этапе его развития нуждается в поддержке государства, данная компания может быть создана как акционерное общество со 100-процентной долей государства, так и с иностранным инвестором с долей государства не менее 51% акций. ■



ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД В ТАМОЖЕННОМ АДМИНИСТРИРОВАНИИ

■ Ускорение таможенных процедур без снижения их эффективности — основная цель совершенствования таможенного администрирования на ближайшую перспективу не только в Республике Беларусь, но и в мировом масштабе. Исходя из этого, таможенная служба Беларуси во взаимодействии с коллегами из России и Казахстана проводит целенаправленную, системную работу.

В продукции белорусских предприятий удельный вес импортной составляющей, и не только энергетической, достаточно высок. Поэтому остановимся на отдельных наиболее важных направлениях логистики таможенного администрирования, как при экспорте, так и при импорте.

Сокращение документооборота

Использование в качестве таможенной транзитной декларации транспортных (перевозочных) документов при помещении товаров под процедуру таможенного транзита — одна из инициатив, к сожалению, не до конца востребованная перевозчиками. При перемещении грузов автомобильным транспортом транспортные (перевозочные) документы использу-

ются в качестве таможенной транзитной декларации достаточно редко, если перевозка не сопровождается книжкой МДП. В тоже время использование международной автотранспортной накладной в качестве транзитной декларации в совокупности с таким инструментом, как электронное предварительное информирование, позволяет не только сократить документооборот, но и время нахождения перевозчика в пункте пропуска.

Таможенный кодекс Таможенного союза содержит нормы, позволяющие устанавливать особенности перемещения товаров по территории одного государства. С учетом означенного положения Государственный таможенный комитет в рамках общественно-консультативного совета при ГТК и экспертно-консультативной группы по транзиту надеется получить от заинтересованных лиц конструктивные предложения, какие именно особенности позволят повысить уровень транспортно-логистического обслуживания экспортных и импортных товарных потоков.

Нормирование сроков совершения таможенных операций

В условиях современной международной торговли необходимо максимально четкое нормирование сроков совершения таможенных операций. Речь идет не о тех нормах времени, которые установлены Таможенным кодексом Таможенного союза, а о внутренних нормативах затрат рабочего времени на совершение таможенных операций, причем как должностными лицами таможенных органов, так и представителями иных контролирующих органов и сервисных организаций, расположенных в пункте пропуска, либо в ведомственных пунктах таможенного оформления (ВПТО).

Следует понимать, что нормирование в настоящее время применимо как требование не только и не столько к действиям инспектора на границе либо в ВПТО, а в первую очередь — к быстрдействию информационных систем, в том числе эксплуатируемых совместно таможенными службами государств — членов Таможенного союза, которое оставляет желать лучшего. Реализация такого подхода является практическим шагом к дальнейшей автоматизации отдельных таможенных операций. Ряд нормативов времени на совершение таможенных операций и в пунктах пропуска, и в ведомственных ПТО установлен приказом ГТК от 28.09.2012 г. № 404-ОД «О времени совершения таможенных операций». Все нормативы проведения таможенных операций размещены на сайте ГТК, чтобы совместно со всеми заинтересованными можно было контролировать их соблюдение.

