

РАЗВИТИЕ РЫНКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В СТРАНАХ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СООБЩЕСТВА

Киреенко Наталья Владимировна

Республиканское научное унитарное предприятие «Институт системных исследований
в АПК НАН Беларуси», г. Минск, Республика Беларусь

The article provides a comprehensive analysis of the development of the market of logistics services in the countries of the Eurasian Economic Community. The directions of development of a key market segments, including transportation, forwarding all types of transport, warehousing operations, integration services and supply chain management. The factors constraining the development of the logistics services market in the countries studied. A set of promising measures to improve the efficiency of logistics activity, based on a systematic approach and collaboration of the participating countries of the Eurasian Economic Community.

Развитие рынка логистических услуг является приоритетным направлением Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС), который представлен следующими сегментами: перевозки и экспедирование всеми видами транспорта – около 80,0%; складские операции – 15,0%; услуги по интеграции и управлению цепями поставок – не более 5,0%. Основу транспортных систем и бесперебойного обеспечения их взаимных и транзитных транспортно-экономических связей составляют железнодорожный и автомобильный транспорт, на долю которых приходится более 95,0% от общего объема взаимных перевозок грузов. Общий объем перевезенных грузов в 2012 г. составил 10,6 млрд т, что на 2,9% больше, чем в 2011 г. [1].

Логистические центры в странах ЕврАзЭС формируются по принципу отраслевой направленности и подразделяются на:

транспортно-логистические образования, предназначенные для оказания полного цикла соответствующих услуг промышленным и торговым организациям;

оптово-логистические центры, специализирующиеся на оказании расширенного перечня услуг по их подготовке к реализации через систему розничной торговли;

многофункциональные логистические комплексы, включающие торгово-деловой, административно-деловой и выставочный центры.

В Российской Федерации функционирует около 46000 транспортно-логистических организаций. Согласно исследованиям, половина из них оказывает экспедиторские услуги (43,8%) и доставку грузов клиенту (43,8%). Одна треть компаний занимается управлением и контролем перевозок (30,0%). Незначительное количество предприятий оказывает также курьерские услуги (12,5%) и интермодальные перевозки (6,25%).

Большинство складских операторов обеспечивают хранение грузов (60,0%), экспедирование (50,0%) и интермодальные перевозки (40,0%). Одна треть компаний оказывают услуги по управлению и контролю перевозок (37,5%), доставку товаров клиенту (30,0%). И только часть складских операторов предоставляет курьерские операции (10,0%) и используют технологию «электронной торговли» (6,3%) [2].

Текущая российская ситуация характеризуется появлением мощных международных логистических компаний: DPWN, UPS, TNT, Panalpina, FM Logistic, Kuhne&Nagel, Gedios, Gefco, Вельц, Шенкер Россия, Fraans Maas и другие (более 40 компаний). Продолжаются процессы слияния крупных западных логистических провайдеров, пришедших на рынок России, с отечественными компаниями, владеющими сетью складов в регионах и предоставляющими услуги по доставке грузов клиентам. В условиях нарастающей конкуренции на российском рынке логистических услуг будут укрепляться партнерские отношения между компаниями.

В настоящее время рынок логистических услуг *Республики Казахстан* находится на стадии развития и представлен организациями транспортно-экспедиторских и складских услуг, сектором по интеграции и управлению цепями поставок продукции. В результате крупные производители и дистрибьюторы осуществляют большую часть этих операций in-house, используя собственные склады и определенный автопарк. Расширение рынка логистических услуг в регионах страны связано с активной деятельностью международных и национальных торговых компаний на его территории, которым требуются современные складские и информационные технологии. По оценке экспертов, в 2012 г. количество логистических компаний в стране составило 2850 против 2723 в 2009г., что обусловлено оживлением экономики Казахстана после финансового кризиса 2008 г. [6]. Построено и введено в эксплуатацию три современных транспортно-логистических центра:

ТОО «Тау Терминал» (мощность – 14,4 тыс. кв.м./19 тыс. паллетомест);

ТОО «Актобе-Центр» (мощность – 12,4 тыс.кв.м./20,5 тыс. паллетомест), который обеспечивает грузопотоки в международном транзитном коридоре «Западный Китай – Западная Европа»;

ТОО «Paragon Development» (мощность – 50 тыс.кв.м./60 тыс. паллетомест).

Однако на сегодняшний день внутренняя логистика, приближенная к международным стандартам качества, присутствует только в Алматинском регионе, где консолидировано много складов класса «А» и присутствует конкуренция на данном рынке. В Астане логистическая инфраструктура только появляется. Наибольшая потребность состоит в качественной логистике в регионах Казахстана. Это обусловлено тем, что 60,0% компаний используют помещения класса «С», что подразумевает их малую приспособленность к хранению товаров. Передовыми практиками здесь являются модернизация складов в многоярусные системы складирования, оснащенные складской специальной техникой и определенным программным обеспечением. Порядка 20,0% фирм осуществляют электронный учет товарооборота, хранения в арендованных складах определенного класса, которые по стандартам соответствуют складуемым продуктам. Остальные 20,0% компаний используют комплексные услуги, которые включают хранение, отгрузочно-погрузочные операции, электронный товароборот, учет запасов в режиме реального времени. Это означает присутствие элементов управленческой логистики в складском хозяйстве.

Развитие логистической системы *Беларуси* осуществляется в рамках Государственной программы по созданию логистической системы до 2015 года. Внутренний рынок представлен как действующими, так и проектируемыми центрами. Всего по программе введены в эксплуатацию полностью или отдельные очереди 13 логистических центров, в стадии реализации находится 16 проектов. Наиболее крупными проектами по строительству логистических центров в нашей стране являются: СООО «БелВингес-Логистик», ООО «Прилесье», ООО «Логопарк Свислочь» [3].

Сейчас в республике действуют более 8,8 тыс. специальных складских помещений, в том числе 807 продовольственных складов, 32 хранилища для картофеля, овощей и фруктов, 166 складов-холодильников, 98 магазинов-складов [5]. Основная часть функционирующих складов по степени оснащенности и техническому состоянию может быть отнесена к складам класса «С» и «D», поэтому предусматривается поэтапная реконструкция складов. Реализация программы будет осуществляться за счет ресурсов инновационных фондов органов государственного управления и других организаций, инвесторов, республиканского бюджета, собственных средств предприятий.

Логистическая система *Кыргызстана* находится на стадии формирования. Страна не имеет выхода к морским портам. В республике слабо развиты мультимодальные и интермодальные перевозки. Сектор логистики характеризуется множеством мелких предприятий, которые имеют слабую финансовую базу и предоставляют ограниченный перечень услуг. Такая ситуация главным образом объясняется низким барьером

вхождения в индустрию логистики и способом приватизации бывших государственных транспортных компаний. Высокая конкуренция по цене, которую создали эти два фактора, привела к недостаточной прибыльности для большинства предприятий, а слабые финансовые возможности вынуждают большинство логистических служб использовать старые и неэффективные грузовики. Это приводит к высоким затратам и создает повышенные риски аварий и повреждений транспортных средств.

В стране практически отсутствуют крупные предприятия, которые могли бы обеспечить весь пакет логистических услуг, включая складирование, перегрузку, обработку грузов и другие услуги с применением наиболее прогрессивных технологий, а также услуги страховки и таможенного оформления. У большинства компаний нет практического опыта осуществления мультимодальных перевозок и специалистов по введению современных видов международной торговли. Экспертами отмечается низкий уровень использования механизации, автоматизации и компьютеризации на пунктах пересечения границ, складах и хранилищах. Большая часть процессов загрузки и разгрузки, хранения и перемещения осуществляется вручную.

Принятая Правительством Кыргызстана Национальная стратегия устойчивого развития Кыргызской Республики на 2013-2017 годы отражает вопросы повышения эффективности экономики страны и создания логистических центров. С этой целью в феврале-марте 2013 г. в стране проводилось исследование по вопросу определения приемлемых и реально осуществимых схем и моделей государственно-частного партнерства в создании и управлении логистических центров по распределению плодоовощной продукции. В результате определены следующие модели [3]:

первая – государство строит объект на донорские средства, а затем передает их в управление частной компании;

вторая – создается совместная управляющая компания с опытным зарубежным логистическим оператором, а государство и муниципальный орган вносят в качестве вклада в уставной капитал этой компании имущество в виде объектов недвижимости и земель.

В настоящее время Правительство Кыргызстана разрабатывает Программу развития национальной логистической системы. При реализации программы особое место должны занять международные логистические центры в Бишкеке и региональные – в Таласской, Чуйской и Иссык-Кульской областях. Также планируется расширение инфраструктуры в крупных населенных пунктах и приграничных районах республики, терминалов (перевалочных баз) и пунктов весового контроля в районах контрольно-пропускных пунктов «Торугарт» и «Иркештам», организация передвижных пунктов весового контроля.

Важным элементом развития конкурентоспособной транспортной системы является обеспечение доступной современной логистической инфраструктуры, что сдерживается как развитием региона, так и способностью *Таджикистана* реализовать выгоды своего географического месторасположения. В стране отсутствуют транспортно-логистические комплексы современного типа, при наличии которых эффективность международных транспортных коридоров возросла бы в несколько раз. Уровень логистических издержек в Таджикистане наиболее высокий в мире. Это обусловлено географическим положением республики (сухопутные торговые пути, отсутствие выхода к морю) и административными барьерами между Центрально-азиатскими республиками. Транспортные расходы в Таджикистане составляют 14,0% от объема экспорта и 10,0% – от импорта [7].

В настоящее время республика участвует во многих глобальных конвенциях в области транзитных перевозок, подписала соглашения и договоры о региональном партнерстве, регулирующие транзитный режим пересечения таможенных территорий, пограничного контроля, страхования третьих лиц и развитие инфраструктуры в области информационно-коммуникационных технологий.

В 2007 г. постановлением Правительства Таджикистана был установлен перечень международных трансграничных автомобильных терминалов, а также маршрутов транзитного прохождения для международных транспортных средств. Существующие трансграничные терминалы контролируются Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков Таджикистана (АВВАТ). В 2010 г. более 15 местных компаний, являющихся членами АВВАТ, работали в качестве международных переводчиков, что говорит о высокой степени участия частного сектора в автоперевозках.

Согласно Государственной программе развития транспорта Республики Таджикистана до 2025 года (справочно: принятой в 2011 г.), к 2015 г. страна построит три транспортно-логистических комплекса в Худжанде (на севере), Вахдате (в центральной части и на востоке), Нижнем Пяндже (на юге) с целью повысить объем регионального транзита через республику и обеспечить обслуживание всей цепочки поставок. Это особенно важно в силу стратегического расположения свободных экономических зон на севере и юге Таджикистана.

По оценке Всемирного банка страны ЕврАзЭС демонстрируют относительно высокое качество транспортно-логистической инфраструктуры и могут быть отнесены к категории государств, осуществляющих «частичные меры». По итогам 2012 г. они распределились следующим образом: Казахстан – 86 место, Беларусь – 91, Россия – 95, Кыргызстан – 130, Таджикистан – 136 (таблица).

Таблица – Место стран ЕврАзЭС в рейтинге государств по качеству логистической системы за 2012 г. [8]

№	Страна	Показатель	Процент от страны с лучшей инфраструктурой	№	Страна	Показатель	Процент от страны с лучшей инфраструктурой
1	Сингапур	4,13	100,0	44	Чехия	3,14	68,5
2	Гонконг	4,12	99,9	58	Литва	2,95	62,3
3	Финляндия	4,05	97,6	65	Эстония	2,86	59,5
4	Германия	4,03	97,0	66	Украина	2,85	59,3
5	Голландия	4,02	96,7	76	Латвия	2,78	56,9
6	Дания	4,02	96,6	86	Казахстан	2,69	54,2
7	Бельгия	3,98	95,3	91	Беларусь	2,61	51,6
8	Япония	3,93	93,8	95	Россия	2,58	50,7
9	США	3,93	93,7	130	Кыргызстан	2,35	43,3
10	Британия	3,90	92,7	136	Таджикистан	2,28	41,1

Тем не менее, развитие рынка логистических услуг в странах ЕврАзЭС происходит на основе определенных трудностей, обусловленных следующими причинами:

достаточно высокие производственные и транспортные издержки отечественных закупочных, перерабатывающих, сбытовых предприятий и организаций;

отставание от современных методов системы распределения продукции, а также средств информационного обеспечения товародвижения по сравнению с экономически развитыми странами;

недостаточное количество оптовых рынков на крупно- и среднеоптовом уровнях, их слабое техническое оснащение, включая средства механизации, большая степень физического и морального износа перевозочных средств;

недостаток складских помещений, низкий уровень их оснащенности современными погрузочно-разгрузочными средствами, видами тары и упаковки, а также оборудованием, обеспечивающим сохранность скоропортящейся продукции;

недостаточное количество квалифицированных специалистов в области распределительной логистики, внешнеэкономической деятельности и международного торгового права;

несовершенство инфраструктуры в части отсутствия практически на всех видах транспорта современных средств логистического назначения.

Исходя из этого, основными направлениями развития рынка логистических услуг в странах ЕврАзЭС должны стать.

выработка единых нормативно-правовых норм по вопросам регулирования логистической деятельности в странах-участницах ЕврАзЭС с целью стимулирования притока финансовых средств для строительства логистических центров и обеспечения возможности функционирования уже созданных центров в конкурентной среде;

разработка совместных проектов по созданию региональных логистических центров с привлечением торговых организаций, транспортных компаний, банков, страховых фирм;

совершенствование управления логистической системой, базирующегося на новых информационных системах, реорганизации бизнеса на основе современных методов реинжиниринга, внедрении специализированных систем повышения производительности труда и управления производством;

формирование системы продвижения продукции на рынок стран ЕврАзЭС и третьих стран – создание новых субъектов товаропроводящей сети или изменения статуса и расширения функций существующих субъектов. Примером является разработка межгосударственной целевой программы ЕврАзЭС «Создание Евразийской товаропроводящей системы сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия» («АгропродЕТС-2020»);

развитие программной и информационной поддержки управления и функционирования логистической системы на основе распространения виртуальных сетей транспортного экспедирования, постоянного мониторинга состояния транспортных средств и грузов, информационной поддержки операторов интермодальных перевозок;

подготовка специалистов с высшим образованием в области логистики, а также расширение практики совместной организации дополнительного образования на основе повышения квалификации, стажировки и переподготовки работников.

Список литературы

1. Беларусь и страны СНГ, 2012: стат.сб. / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь. – Минск, 2013. – 84 с.
2. Дунаев, О. Современная логистика в условиях вступления России в ВТО. – Режим доступа: http://www.tpprf.ru/ru/committee/komlogistics/komlogistics_am/. – Дата доступа: 21.09.2012.
3. Киреенко, Н.В. Логистические системы стран Таможенного союза в аграрной сфере: особенности формирования и тенденции развития / Н.В. Киреенко // Аграрная экономика. – 2013. – № 10. – С.19-33.
4. Отчет об исследовании вопросов создания торгово-логистических центров по распределению плодоовощной продукции в Кыргызской Республики. – Бишкек: Ниет-Аракет, 2013. – 111 с.
5. Розничная и оптовая торговля в Республике Беларусь: стат. сб. / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь. – Минск, 2013. – 193 с.
6. Статистический сборник Республики Казахстан, предварительные данные за 2012 год / Агентство Республики Казахстан по статистике. – Астана, 2013. – 244 с.
7. Таджикистан в цифрах, 2012: стат. сб. / ГВЦ Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан. – Душанбе, 2013. – 189 с.
8. Connecting to Compete 2012. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators [Electronic resource]. – Mode of access: <http://siteresources.worldbank.org>. – Date of access: 01.12.2012.