

УДК 656:005.932(476)

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Докт. экон. наук, проф. ИВУТЬ Р. Б., асп. БОРИСЮК С. В., студ. ЗИНЕВИЧ А. С.

Белорусский национальный технический университет

Транспорт является базовой отраслью страны, формирующей инфраструктуру экономики и обеспечивающей взаимосвязь всех ее элементов. Ему принадлежит важная роль в процессе общественного производства, так как обязательным элементом осуществления транспортного процесса является перевозка сырья, материалов, полуфабрикатов и готовой продукции [1, с. 122].

Транспортный комплекс Республики Беларусь включает автомобильный, железнодорожный, трубопроводный, водный и воздушный виды транспорта. В настоящее время он полностью удовлетворяет внутренние потребности экономики и населения государства в транспортных услугах, а также осуществляет их экспорт.

Динамика основных показателей транспорта приведена в табл. 1 [2, с. 27]. Доля транспортной отрасли в валовом внутреннем продукте страны составляет около 7 %. Списочная численность работников транспорта в 2011 г. достигла 256 тыс. человек.

В целом за десятилетие в стране наблюдался рост общего грузооборота. Темп прироста суммарного грузооборота за 2011 г. составил 3,8 %. В сфере пассажирских перевозок на

всех видах транспорта имело место снижение пассажирооборота к концу прошедшего десятилетия, однако уже в 2011 г. этот показатель вырос на 0,7 % к значению предыдущего года.

На рис. 1 и 2 представлена соответственно структура грузо- (без трубопроводного транспорта) и пассажирооборота в Беларуси в 2011 г.

В структуре общего грузооборота Беларуси (без учета трубопроводного транспорта) традиционно преобладают перевозки железнодорожным (49405 млн т·км, или 72,95 %) и автомобильным (18153 млн т·км, или 26,80 %) транспортом, причем доля железнодорожного транспорта постепенно снижается, а автомобильного постоянно возрастает. Наибольший удельный вес пассажирооборота приходится на автобусные перевозки (9923 млн пас.-км, или 42,07 %), на втором месте по данному показателю находится железнодорожный транспорт (7941 млн пас.-км, или 33,67 %).

Особое внимание уделяется внешнеэкономической деятельности транспорта. Динамика объемов экспорта и импорта транспортных услуг и их структура в Беларуси за прошедшие два года представлена в табл. 2.

Таблица 1

Динамика основных объемных показателей работы транспорта Республики Беларусь в 2000–2011 гг.

Показатель	По годам					
	2000	2005	2008	2009	2010	2011
Объем перевозок грузов, млн т	285,4	393,5	435,4	420,1	456,0	475,2
Грузооборот, млн т·км	89154,0	127320,0	130796,0	121173,0	128144,0	132986,0
Объем перевозок пассажиров, млн чел.	2830,6	2540,3	2272,8	2202,0	2390,2	2432,8

Пассажиروоборот, млн пасс.-км	32449,0	24354,0	21620,0	19818,0	23430,0	23586,0
-------------------------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

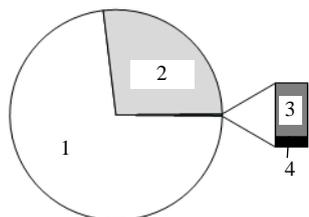


Рис. 1. Структура грузооборота Беларуси по видам транспорта (без трубопроводного):
1 – железнодорожный (72,95 %);
2 – автомобильный (26,80 %); 3 – внутренний водный (0,21 %); 4 – воздушный (0,04 %)

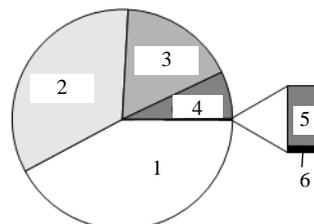


Рис. 2. Структура пассажирооборота Беларуси по видам транспорта: 1 – автомобильный (автобусы) (42,07 %);
2 – железнодорожный (33,67 %); 3 – городской электрический (17,10 %); 4 – воздушный (6,97 %);
5 – таксомоторный (0,18 %); 6 – внутренний водный (0,02 %)

Таблица 2

Финансовые результаты внешнеэкономической деятельности транспортной отрасли Беларуси за 2010-2011 гг., млн дол. США

Вид транспортных услуг	Экспорт услуг		Импорт услуг	
	2010 г.	2011 г.	2010 г.	2011 г.
Перевозка грузов:	2580,4	3035,8	1088,7	1185,3
страны СНГ	301,4	299,8	172,6	162,1
страны вне СНГ	2279,0	2736,0	916,1	1023,2
Перевозка пассажиров:	224,6	257,8	126,4	143,5
страны СНГ	150,8	171,3	81,5	95,2
страны вне СНГ	73,8	86,5	44,9	48,3
Прочие транспортные услуги:	187,9	232,1	163,8	184,4
страны СНГ	78,4	102,2	34,0	52,0
страны вне СНГ	109,5	129,9	129,8	132,4
ВСЕГО:	2998,9	3532,6	1380,6	1515,7
страны СНГ	533,4	576,2	289,1	310,7
страны вне СНГ	2465,5	2956,4	1091,5	1205,0

Из данных табл. 2 следует, что экспорт транспортных услуг в республике значительно превышает импорт, формируя положительное сальдо внешней торговли ими. В 2011 г. это сальдо сложилось на уровне 2016,9 млн дол. США и возросло на 35,2 % к уровню предыдущего года.

Развитие экономики Беларуси настоятельно требует быстрого формирования современной логистической системы, учитывая географическое положение страны и имеющиеся транспортные коридоры. Рассмотрим процесс внедрения логистики в транспортной отрасли Республики Беларусь.

Автомобильная логистика занимает ведущее место в транспортно-логистической системе Беларуси. Данный факт обусловлен географическим расположением республики, а также преимуществами автомобильного транспорта как оптимального и эффективного средства доставки от двери до двери и распределения товаров.

Важнейший элемент логистической инфраструктуры – сеть автомобильных дорог общего пользования длиной 86,3 тыс. км, в том числе около 74,5 тыс. км (86,0 %) – это дороги с твердым покрытием. Плотность автомобильных дорог на 1,0 км² территории республики составляет 0,4 км. Территорию Беларуси пересекают два трансъевропейских транспортных коридора под номерами II (запад – восток) и IX (север – юг).

На сегодня в Республике Беларусь более 23690 субъектов хозяйствования имеют лицензию на выполнение перевозок грузов и пассажиров. 71 % автомобильных перевозчиков занимается международными перевозками грузов. Международные автомобильные перевозчики осуществляют доставку грузов в 50 стран Европы и Азии, обеспечивая поступление в бюджет валюты от экспорта услуг.

Структура парка автомобилей, работающих на международных перевозках, по их соответ-

ствию экологическим стандартам Евросоюза и ее динамика представлены на рис. 3.

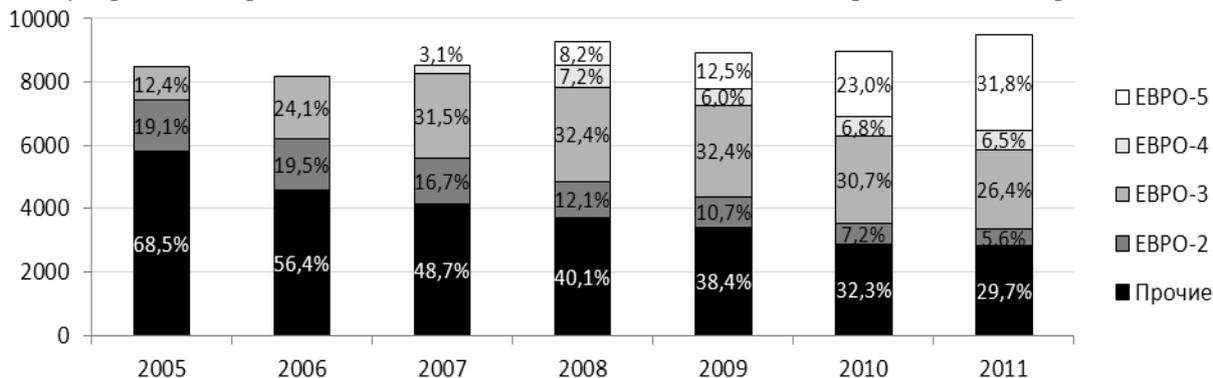


Рис. 3. Структура и динамика парка автомобилей, зарегистрированных для осуществления международных перевозок по процедуре МДП, в разрезе их соответствия экологическим требованиям

Однако обновление подвижного состава идет очень медленными темпами. Возрастная структура парка подобных автомобилей в 2011 г. представлена на рис. 4 [3, с. 32].

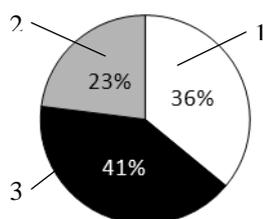


Рис. 4. Возрастная структура парка коммерческих грузовых автомобилей Беларуси в 2011 г.: 1 – более 7 лет; 2 – от 3 до 7 лет; 3 – до 3 лет

Объем товаров, перевезенных автомобильным транзитом через Беларусь, за одиннадцать месяцев 2011 г. по сравнению с аналогичным периодом 2010-го возрос на 11 % и составил 12,6 млн т. В целом в 2011 г. 15 % всех доходов от транзита пришлось на автомобильный транспорт.

Железнодорожная логистика. Сегодня Белорусская железная дорога (БЖД) – это современная, хорошо развитая транспортная система протяженностью 5,5 тыс. км. Перевозки грузов осуществляются поездами массой до 7 тыс. т и длиной до 1500 м.

Специфика положения БЖД заключается в том, что она находится на стыке разной ширины колеи, выступая связующим звеном между странами СНГ и Западной Европы. В Республике Беларусь разработан и реализован упрощенный порядок таможенного оформле-

ния грузов, перевозимых железнодорожным транспортом.

Особое внимание в стране уделяется контейнерным перевозкам: БЖД организует перевозки грузов 10-маршрутными контейнерными поездами. За 10 месяцев 2011 г. ими перевезено 182 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте [4].

Внутренний водный транспорт. Доля водного транспорта незначительна в транспортном комплексе страны и составляет менее 1 % общего грузооборота. Перевозкой и перевалкой грузов занимаются 10 портов, расположенных в Мозыре, Гомеле, Могилеве и др. Некоторые из них имеют железнодорожные подъездные пути. Общий грузооборот портов составляет 15 млн т [3, с. 70]. По территории республики проходит водный путь международного значения Буг – Припять – Днепр – Черное море, по которому перевозятся различные грузы.

Морской транспорт. Доставка экспортных грузов морским путем осуществляется через морские порты стран Балтии, Украины и Российской Федерации. В системе водного транспорта работают белорусские транспортно-экспедиционные компании. По итогам работы за 2011 г. общий объем перевозок белорусских экспортных грузов через морские порты составил 16,7 млн т.

Воздушный транспорт. Роль воздушного транспорта незначительна в республике. В стране имеются семь аэропортов, из которых проложены 58 международных воздушных трасс,

используемых 1130 авиакомпаниями из 98 государств мира. Сегодня осуществляется 200 тыс. полетов воздушных судов в год. Протяженность сети международных воздушных трасс составляет более 25 тыс. км. Белорусские авиаперевозчики представлены двумя авиакомпаниями: «Национальная компания «Белавиа» и «Трансавиаэкспорт».

Трубопроводный транспорт на территории Республики Беларусь широко используется для транспортировки газа, нефти и нефтепродуктов. Общая протяженность магистральных трубопроводов Беларуси на конец 2011 г. составила 11235 км, из них 7502 км – газопроводы, 2983 км – нефтепроводы, 750 км – нефтепродуктопроводы. В 2011 г. по магистральным трубопроводам страны было транспортировано 142790,9 тыс. т грузов, в том числе 51458,1 тыс. т газа, 81424,5 тыс. т нефти и 9908,3 тыс. т нефтепродуктов. При этом общий грузооборот трубопроводного транспорта Беларуси составил 65257,9 млн т·км [2, с. 49].

Формирование логистической системы Республики Беларусь. Важнейшим элементом транспортно-логистической системы являют-

ся транспортно-логистические центры (ТЛЦ). На конец 2011 г. в республике действовали 11 ТЛЦ общей площадью 376,5 тыс. м² [2, с. 101].

Объем оказанных в Беларуси за 2011 г. транспортно-логистических услуг и их структура по видам транспорта отражены в табл. 3 [2, с. 101].

В 2011 г. выручка от реализации услуг логистов и экспедиторов Беларуси составила 1002,5 млрд руб., в том числе от реализации услуг логистов – 200,2 млрд руб., а экспедиторов – 802,3 млрд руб.

Основные показатели и финансовые результаты работы ТЛЦ Беларуси в 2011 г. представлены в табл. 4 [2, с. 102].

С целью развития логистики в стране в августе 2008 г. Советом Министров Республики Беларусь была принята Программа развития логистической системы в Беларуси на период до 2015 г. Ее основная цель – создание эффективной сети транспортно-логистического сервиса международного уровня с последующей интеграцией в логистическую систему Европы. Всего планируется построить 41 логистический центр.

Таблица 3

Объем транспортно-логистических и транспортно-экспедиционных услуг за 2011 г. (млрд руб.)

Показатель	Всего	В том числе по видам транспорта			
		Автомобильный	Внутренний водный, морской	Железнодорожный	Воздушный
Объем транспортно-логистических и транспортно-экспедиционных услуг:					
всего	7668,7	2974,4	493,8	4109,6	90,7
из них транспортно-логистических услуг	2216,9	589,6	70,1	1550,6	6,6

Таблица 4

Основные показатели деятельности ТЛЦ Беларуси в 2011 г.

Показатель	Значение
Выручка от реализации товаров, продукции, работ, услуг, млрд руб.	522038,0
Себестоимость реализованных товаров, продукции, работ, услуг, млрд руб.	273998,0
Прибыль от реализации товаров, продукции, работ, услуг, млрд руб.	153694,0
Чистая прибыль, млрд руб.	147509,0
Рентабельность реализованных товаров, продукции, работ, услуг, %	56,1
Рентабельность продаж, %	29,4
Экспорт услуг, тыс. дол. США	51508,0
Импорт услуг, тыс. дол. США	32313,0
Инвестиции в основной капитал, млн руб.	461346,0

Среднесписочная численность работников, чел.	1826,0
Номинальная начисленная среднемесячная заработная плата работника, руб.	2417400,0

В мире для оценки развития логистических систем различных стран специалистами Всемирного банка с целью их сравнения был разработан Индекс эффективности логистической системы (Logistics Performance Index – LPI). По итогам последнего на сегодня исследования 2012 г., Беларусь по индексу эффективности логистической системы заняла 91-е место (рис. 5) из 155 стран с общим индексом 2,61 балла.



Рис. 5. Индекс эффективности логистики-2012: страны постсоветского пространства

Данные, приведенные на рис. 5, свидетельствуют о низком значении рассматриваемого коэффициента для Беларуси, которая имеет выгодное географическое расположение.

Представляется, что ТЛЦ должны осваивать неохваченные сегодня транспортно-логистическим обслуживанием экспортно-импортные грузы, потоки, которые тяготеют к терминальной обработке на территории республики и перевалке с автомобильного транспорта на железнодорожный и наоборот.

Для комплексного обслуживания экспортно-импортных и транзитных грузопотоков на территории ТЛЦ должны располагаться в числе иных, взаимодействующих по технологическому процессу структуры, объекты таможенной инфраструктуры: пункт таможенного оформления, склад временного хранения, таможенный склад. Сложившаяся система ведомственных пунктов таможенного оформления позволяет таможенным органам осуществлять таможенные операции в отношении перемещаемых

в Республику Беларусь или из нее товаров в установленные законодательством сроки.

На сегодня в стране действует более 60 пунктов таможенного оформления. За первое полугодие 2012 г. в них помещено под различные таможенные процедуры 418202 партии товаров. Совершенствование таможенных технологий, развитие системы электронного декларирования (количество оформляемых в системе электронного декларирования таможенных документов в 2012 г. составило 71 %), широкое использование уполномоченными экономическими операторами установленных таможенным законодательством преимуществ (в том числе возможности размещения товаров на собственных территориях) позволяют совершать таможенные операции оперативно.

Целесообразно открытие дополнительных ведомственных пунктов таможенного оформления в логистических центрах только при условии привлечения дополнительных транзитных грузовых потоков.

С учетом вышеизложенного и на основании законодательства можно сформулировать единые требования к открытию пунктов таможенного оформления в логистических центрах, которые включают следующие этапы.

1. По обращению 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», Государственный таможенный комитет Республики Беларусь включает его в реестр владельцев складов временного хранения и/или владельцев таможенных складов.

2. Владелец ТЛЦ обеспечивает совершение таможенных операций в отношении размещаемых на складе временного хранения товаров с использованием системы электронного декларирования.

3. На основании анализа объемов дополнительно привлеченного транзитного грузопотока за определенный период по совершению тамо-

женных операций с использованием склада временного хранения таможенными органами может быть принято решение об открытии на ТЛЦ ведомственного пункта таможенного оформления.

В целях повышения эффективности работы транспортного комплекса Беларуси представляется необходимым проведение следующих мероприятий по дальнейшему развитию логистики в республике:

- создание логистического органа управления, призванного обеспечить формирование государственной политики в сфере логистики, а также содействовать ее реализации;
- обновление подвижного состава путем развития лизинга и т. п.;
- осуществление комплекса мероприятий по оптимизации грузопотоков, выбору видов транспорта, рационализации тары и упаковки, унификации грузовых единиц (в том числе пакетирования и контейнеризации перевозок);
- организация эффективного информационного взаимодействия между государственными органами экспортно-импортного контроля; уход от систем контроля, основанных на бумажных технологиях;
- организация работы в стране 3PL-, 4PL- и в перспективе 5PL-логистических провайдеров;
- обеспечение логистических терминалов системами идентификации товаров по между-

народной системе товарной нумерации (например, типа RFID).

ВЫВОДЫ

Формирование современной логистической инфраструктуры и, прежде всего, создание сети логистических центров в стране обеспечат наиболее эффективное раскрытие и использование экономического потенциала Республики Беларусь, позволят ускорить ее интеграцию в мировую логистическую систему, послужат созданию новых рабочих мест и повышению мирового рейтинга Беларуси по уровню развития логистики.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Ивуть, Р. Б.** Логистика / Р. Б. Ивуть, С. А. Нарушевич. – Минск: БНТУ, 2004. – 328 с.
2. **Транспорт** и связь в Республике Беларусь: статист. сб. – Минск: Нац. статист. комитет Респ. Беларусь, 2012. – 152 с.
3. **Карабанович, И. И.** Транспорт и логистика Республики Беларусь-2012: справ. / И. И. Карабанович, И. Ф. Сорокина. – Минск: Центр «БАМЭ-Экспедитор», 2012.
4. http://rw.by/corporate/press_center/corporate_news/2011/11/press_reliz_k_pjatiletiju_sotr/.

Поступила 13.02.2013

УДК 656.073.2

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗКИ СБОРНЫХ ГРУЗОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОДХОДА

Асп. СТЕФАНОВИЧ Н. В., канд. экон. наук КИСЕЛЬ Т. Р.

Белорусский национальный технический университет

В последние годы в Республике Беларусь перевозка сборных грузов, т. е. доставка одним автомобилем грузов от нескольких заказчиков, является востребованной услугой, позволяющей значительно сократить складские запасы и ускорить оборачиваемость капитала предприятий всех видов транспорта. Вместе с тем сле-

дует отметить, что грузовладельцы не всегда располагают практическими навыками по организации данного типа перевозки и не имеют методологии расчета экономической эффективности от их использования [1].

Рассмотрим теоретические и практические аспекты данной проблемы. Во-первых, надо