

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Канд. экон. наук АНТЮШЕНЯ Д. М.

Белорусский национальный технический университет

Транспорт является базовой отраслью хозяйственного комплекса государства, так как обеспечивает развитие национального хозяйства, соединение производства и потребления, объединение областей, отраслей экономики в единый народнохозяйственный комплекс, а также способствует углублению территориального разделения труда. Без путей сообщения и средств перевозки невозможно функционирование ни отдельного предприятия, ни отраслей и регионов. Развитие международных грузоперевозок позволяет устанавливать контакты с самыми отдаленными районами, благодаря чему существует возможность пользоваться продукцией других стран и наряду с этим способствовать продвижению белорусской продукции на мировые рынки.

Расходы на транспортировку грузов составляют более 15 % их стоимости, что дает возможность оценки влияния «транспортной активности» страны в формировании валового национального продукта, особенно в таком транзитном государстве, как Беларусь. При этом темпы развития транспорта оказывают значительное влияние на уровень производства и темпы развития других отраслей экономики.

В Беларуси на автомобильные перевозки приходится 77 % перевозимых грузов, в России они занимают лишь 19 %, а лидером является железнодорожный транспорт, в Великобритании морские грузоперевозки составляют 78 % общего объема грузоперевозок.

Если в 1990 г. средняя дальность перевозки 1 т груза составляла около 18 км, то в 2007 г. — около 50 км, что свидетельствует о более эффективном использовании транспортных средств. Но в то же время средняя коммерческая скорость грузовых автомобильных транспортных средств в настоящее время составляет лишь 28,4 км/ч, а средняя продолжительность работы — 8,6 ч в сутки. Коэффициент использования пробега равен 59,4 %, в то же время его увели-

чение за счет дозагрузки автомобилей в попутном и обратном направлениях позволило бы повысить эффективность использования грузовых автомобилей.

В общем объеме перевозимых железнодорожным транспортом грузов около (85 %, 113 млн т в год) занимают каменный уголь, нефть и нефтепродукты, черные металлы, минеральные удобрения, цемент, лесные, продовольственные, строительные, кокс, лом черных металлов. Наибольший удельный вес (около 28 %) в грузоперевозках железнодорожного транспорта принадлежит нефти и нефтепродуктам.

В структуре железнодорожных перевозок 70 % от общего объема грузов, перевозимых железнодорожным транспортом (около 100 млн т в год), приходится на внешнеторговые и транзитные грузы. Преимущественная доля внешнеторговых грузов Беларуси направляется в порты стран Балтии (Клайпеда, Вентспилс) и Украины (Николаев).

Провозные возможности железнодорожного транспорта республики по наличию и производительности локомотивного парка в настоящее время используются примерно на 56 %, однако к 2015 г. практически весь локомотивный парк железной дороги планируется задействовать в транспортной работе.

Провозные возможности железнодорожного транспорта страны по грузовому вагонному парку составляют около 38 млрд ткм нетто. В 2007 г. железнодорожный транспорт республики выполнил около 50 млрд ткм транспортной работы, при этом собственным вагонным парком осуществлено 83 % транспортной работы. Для выполнения перевозок ежедневно привлекается около 6000 грузовых вагонов иностранных государств, что приводит к значительным экономическим потерям. При этом эффективность использования подвижного состава находится на низком уровне. Время оборота вагона практически не сокращается, коэффициент ис-

пользования пробега подвижного состава находится в пределах 45–50 %.

Одним из элементов, позволяющим осуществлять перевозки грузов от «двери грузоотправителя» к «двери грузополучателя», является контейнерная транспортная система. Однако контейнерный парк Белорусской железной дорогой используется не в полной мере, в то же время она является основным владельцем средств перевозки грузов в контейнерах. Парк универсальных контейнеров республики по состоянию на 1 января 2007 г. составлял 4873 единицы, в том числе 2303 крупнотоннажных контейнера. На большегрузные контейнеры приходится 96 % объема перевозок грузов контейнерами.

Для работы с контейнерами открыты 24 железнодорожные станции. Однако количественные и качественные показатели использования контейнерного парка находятся на низком уровне и имеют тенденцию к ухудшению. Средняя производительность одного большегрузного контейнера – около 175 т в год, что соответствует шести-восьми загрузкам в год. Остальные 2570 контейнеров практически простаивают, так как с их использованием выполняется всего 4 % контейнерных перевозок грузов. Недостаточный спрос на контейнерные перевозки внутри страны объясняется тем, что не налажена стройная, надежно функционирующая система контейнерных перевозок. На автомобильном транспорте практически отсутствует подвижной состав для перевозки грузов в контейнерах, не налажена система завоза-вывоза контейнеров с железнодорожных станций. При создании такой системы будет востребован неиспользуемый контейнерный парк и появится дополнительный объем работы у автотранспортных организаций. Вместе с тем полное использование контейнерного парка, имеющегося на Белорусской железной дороге, позволит уменьшить потребность в крытых вагонах на 2000 единиц. Около 15 % грузов перевозятся железнодорожным транспортом небольшими партиями, и при определенных условиях они могли бы быть переданы автомобильному транспорту. Задача выбора рационального вида транспорта для перевозки отдельных грузов может решаться в транспортно-логистических центрах. В связи с этим единст-

венный способ значительно расширить комплекс транспортно-логистических услуг – предложить клиентам такие условия, которые бы существенно (на 20–30 %) снизили их суммарные транспортно-логистические затраты на производство и реализацию продукции.

Американские специалисты Пол Конверс и Питер Дракер определили потенциальные возможности логистики как «последний рубеж экономии затрат» и «неопознанный материк экономии».

Таким образом, имеются значительные резервы повышения эффективности деятельности транспортной отрасли. Для их использования необходимо сосредоточить усилия на поиске рациональных путей решения задач, в том числе с применением методов логистики.

В целях решения этих и других задач необходимо создать транспортно-логистические структуры как государственной, так и частной форм собственности, включенные в единую транспортно-логистическую систему. Транспортно-логистическая деятельность – деятельность, направленная на оптимизацию перевозочного процесса.

В республике в настоящее время на рынке транспортно-логистических услуг функционируют около 1300 юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Однако, несмотря на большое количество экспедиторов, комплекс транспортно-логистических услуг по доставке грузов в международном сообщении, предлагаемый ими клиентуре, недостаточно широк и ограничивается, кроме непосредственно перевозки, услугами по сопровождению груза в пути, организации перевозочного процесса, оформлению таможенных, товарно-транспортных и других перевозочных документов, а также посредническими услугами по поиску груза для перевозчиков или, наоборот, поиску перевозчиков для грузовладельцев. Они действуют разрозненно на различных видах транспорта, занимаясь собственным бизнесом на рынке транспортно-экспедиционных услуг, не всегда учитывая общегосударственные интересы. По своей природе данные структуры не могут решать масштабные задачи по оптимизации грузовых потоков. В этих условиях требуется создание транспортно-логистических структур, способных поднять на новый уровень эффек-

тивность перевозочного процесса, привлечь дополнительные грузопотоки в транзитные транспортные коридоры республики.

Опыт стран Западной Европы показывает высокую эффективность транспортных логистических центров. Так, в Голландии деятельность транспортно-логистических центров приносит 40 % дохода транспортного комплекса, во Франции – 31, в Германии – 25 %. В странах Центральной и Восточной Европы эта доля в среднем составляет 30 %.

В Беларуси первые логистические структуры, в некоторой степени соответствующие требованиям международных стандартов, появились только в 2003 г. – открылись логистические центры в Колядичах, под Минском, и на базе таможенного пограничного терминала «Брестгрузавтосервис». Однако до последнего времени транзитные логистические услуги в республике не стали ведущей сферой инвестиционного развития. Доля такого рода услуг в общем объеме экспортных операций в стране составляет до 12 %, что в 3 раза ниже среднемирового показателя, при этом основной статьей экспорта услуг (54 %) является транспортно-экспедиционная деятельность белорусских субъектов хозяйствования.

Являясь внутриконтинентальным государством, не имеющим выхода к морю, Беларусь проводила работу по созданию условий транзитного перемещения грузов по территориям сопредельных государств. С этой целью было принято постановление Совета Министров Республики Беларусь от 28.07.2000 № 1168 «Об утверждении соглашения между Правительством Республики Беларусь и Правительством Литовской Республики об условиях транзита грузов Республики Беларусь с использованием портов и другой транспортной инфраструктуры Литовской Республики».

Однако неудачный опыт формирования транспортно-логистической системы в республике свидетельствует об отсутствии системного подхода к решению данной проблемы и обоснованной последовательности действий.

Граничащие с Беларусью прибрежные государства (Украина и Литва) располагают развитой портовой инфраструктурой, позволяющей создать конкурентоспособные условия для транзита в указанном направлении. Анализ

перевезенных по территориям Украины, Беларуси и Литвы транзитных грузов (в том числе через порты) свидетельствует о том, что через территорию Беларуси проходит 31 % транзитных грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, и более 60 % транзитных грузов, перевозимых автомобильным транспортом. Транзитные международные перевозки автомобильным транспортом осуществляются преимущественно в направлении Германия – Российская Федерация. В структуре транзитных грузопотоков, проходящих через Беларусь, на железнодорожный транспорт приходится 27 %, на трубопроводный – 68, на автомобильный транспорт – 5 %. Основной транзитный грузопоток имеет направление Запад – Восток – Запад.

При транзитных перевозках через территорию государства осуществляется в основном пропуск грузопотоков без переработки на белорусских терминалах. Увеличение транзитных грузопотоков способствует повышению доходов перевозчиков, зарегистрированных в республике, увеличению валютных поступлений за счет предоставления сервисных услуг иностранным перевозчикам и т. д. Грузоотправители и грузополучатели, резиденты Республики Беларусь, заинтересованы в совершенствовании схем доставки экспортно-импортных грузов, в том числе перевозимых мелкими партиями и в смешенном сообщении с участием разных видов транспорта. Для их выбора необходимо постоянно осуществлять мониторинг условий перевозки грузов через территорию иностранных государств. Решение данной задачи на должном уровне может осуществляться специалистами транспортно-логистических центров (ТЛЦ).

В связи с этим одной из важнейших задач этих центров является разработка, организация и реализация рациональных схем товародвижения на территории республики и других государств на основе организации единого технологического и информационного процесса, объединяющего деятельность поставщиков и потребителей материальной продукции, различных видов транспорта, банков, страховых организаций, подразделений таможни, организаций оптовой и розничной торговли и т. д.

Мировая практика показывает следующее распределение итогового времени нахождения товара в производственно-логистическом обороте:

- 3 % – товар находится в производстве, у изготовителей;
- 10 % – в процессе перевозки, т. е. на транспорте;
- 87 % – в процессе дополнительной обработки, упаковки, на складах.

Таким образом, сокращение времени нахождения товара в пути до потребителя не является определяющим в общей продолжительности цикла, однако является существенным для времени смены его владельца и, следовательно, финансовых расчетов.

Необходимо внедрить контрактную форму транспортно-логистического обслуживания в Беларуси. Это целесообразно осуществить по двум причинам:

- транспортно-логистическая система Европы в ближайшей перспективе перейдет на данную форму обслуживания;
- освоение всего спектра транспортно-логистических услуг будет основой ускоренного развития транспортного комплекса Беларуси.

Без предоставления платных транспортно-логистических услуг транспортный комплекс и далее будет отставать от общих темпов роста экономики, что проявляется уже сейчас в снижении его вклада в общий объем республиканского внутреннего валового продукта.

Расчеты показывают, что за восемь лет (2008–2015 гг.) при реализации контрактной формы транспортно-логистического обслуживания белорусские организации получают суммарную экономию в размере 5,7 млрд дол. США. В 2015 г. экономия за счет снижения транспортно-логистических затрат позволит обеспечить повышение уровня рентабельности организаций.

При внедрении контрактной формы транспортно-логистического обслуживания необходимо:

а) создание государственных организаций, специализирующихся на оказании транспортно-логистических услуг с использованием опыта поставки калийных удобрений, нефтепродуктов, лесных и ряда других экспортных грузов;

б) совершенствование нормативной правовой базы транспортно-логистической деятельности;

в) создание транспортно-логистических организаций на основе государственно-частного партнерства с привлечением иностранных инвестиций. Для этого следует проводить работу по определению иностранных стратегических партнеров, поскольку без их активного участия нельзя рассчитывать на снижение затрат при обслуживании экспортно-импортных поставок.

Взаимодействие ТЛЦ будут обеспечивать региональные ТЛЦ, которые должны стать пунктами концентрации информации, связанной с осуществлением перевозочного процесса и оказанием транспортно-экспедиционных услуг. Региональные ТЛЦ могут создаваться как самостоятельные организации или на базе имеющегося в регионе крупнейшего ТЛЦ. Региональные ТЛЦ могут выполнять дополнительные функции, основными из которых являются:

- информирование таможенных органов о подходе внешнеторговых и транзитных грузов к пунктам таможенного оформления;
- обеспечение информационной связи между ТЛЦ и органами государственного управления;
- разработка и внедрение перспективных автоматизированных систем управления грузовыми потоками;
- сопровождение имеющегося программного и нормативно-справочного обеспечения;
- исследование рынка транспортно-экспедиционных услуг, сбор, обработка и анализ информации о его участниках – транспортных, экспедиторских, страховых компаниях, грузоотправителях и грузополучателях;
- сотрудничество с партнерами в других государствах с целью совершенствования системы управления перемещением грузов и информационного обмена о транзитных грузопотоках.

Региональные ТЛЦ должны размещаться в областных центрах, так как они являются наиболее развитыми транспортными узлами, промышленными центрами, местами массового зарождения спроса на комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание.

Анализ показывает, что наибольший грузопоток экспортно-импортных грузов зарождается и погашается в городах Новополоцке, Жло-

бине, Речице, Мозыре, Солигорске, Пинске, Барановичах, Орше, Волковыске, Лиде, Борисове, Кричеве, Бобруйске, в которых рационально создать транспортно-логистические филиалы этих центров. Центры и их филиалы будут организовывать перевозки внешнеторговых, транзитных грузов, а также обслуживать торговую сеть.

Построение организационной структуры национальной транспортно-логистической системы целесообразно осуществить на основе независимых частных транспортных организаций, за исключением транспортно-логистического обслуживания перевозок нефти, нефтепродуктов и минеральных удобрений, которые уже в настоящее время обслуживаются государственными организациями. В этом случае необходимо создать нормативное правовое поле для эффективного функционирования независимых частных транспортно-логистических организаций. При этом государственные органы должны контролировать результаты их работы посредством системы налогообложения и сбора статистических данных.

Одной из основных проблем повышения эффективности деятельности логистической системы является совершенствование подготовки квалифицированных специалистов, работающих в сфере транспортных услуг и транспортных коммуникаций.

По оценке, в течение пяти лет в республике необходимо подготовить около 3 тыс. специалистов по логистике. Для решения этой проблемы необходима система повышения квалификации, подготовки и переподготовки персонала, которая должна иметь три уровня:

I – высший уровень – руководители органов государственного управления (12 % от общего числа специалистов);

II – средний уровень – директора предприятий, заместители директоров по логистике, начальники отделов логистики, руководители структурных подразделений отделов логистики организаций, координаторы функциональных областей логистики организаций, аналитики, ведущие специалисты в области логистики и т. п. (28 % от общего числа специалистов);

III – операционный уровень – низший линейно-функциональный персонал отделов логистики организаций: персонал транспортных

и складских подразделений, инженеры-логисты, аналитики-статистики низшего звена, вспомогательный персонал и т. п.

Для подготовки и переподготовки кадров по логистике в республике необходимо использовать следующие формы:

- подготовку и переподготовку кадров в рамках постоянно действующего краткосрочного семинара;
- создание курсов по подготовке и переподготовке кадров по логистике;
- подготовку менеджеров по специальности «Логистика» в ведущих вузах страны.

Для переподготовки преподавательских кадров по логистике необходимо полнее использовать возможности их стажировки в ведущих вузах с обязательным условием разработки единых стандартов подготовки и переподготовки кадров. Для решения такой задачи следует шире привлекать международные фонды и гранты, средства заинтересованных предпринимательских структур.

Для Республики Беларусь, находящейся на перекрестке международных транспортных коридоров Запад – Восток и Север – Юг, все более актуальным становятся проблемы не отстать от общих мировых тенденций и усилить свои позиции на рынке транспортно-логистических услуг.

ВЫВОД

Промедление с принятием соответствующей нормативно-правовой базы и организацией на мировом уровне современной логистической инфраструктуры может обернуться для государственного бюджета большими финансовыми потерями. Кроме того, международная практика показывает, что неадекватное развитие транспортных систем на национальном уровне приводит к неоправданно завышенным затратам в сфере производства и предоставления услуг, сдерживанию развития практически всех отраслей хозяйственной деятельности, ограничению социальных гарантий граждан. Рациональное использование транзитно-транспортных возможностей стимулирует ускоренное развитие сопряженных отраслей и сфер экономики.

Поступила 24.04.2008