

между субъектами малого предпринимательства, упростит для них доступ ко всей необходимой информации по различным вопросам, связанным с предпринимательской деятельностью, устранил необходимость поиска информации

в различных источниках, тем самым экономит время.

4. В Японии и России существуют государственные органы по финансированию малого бизнеса. А в Беларуси государство и Фонд финансовой поддержки предпринимательства финансируют не самих субъектов малого бизнеса, а мероприятия, предусмотренные государственными программами поддержки малого предпринимательства. Ввиду наличия в Беларуси различных кредитных линий для малого бизнеса в банках в создании дополнительных органов финансирования малого предпринимательства нет необходимости.

5. В Беларуси нет аналогов японским государственным структурам по гарантированию займов для небольшого бизнеса и по их страхованию. Создание подобных структур в нашей стране видится целесообразным, так как многие малые предприятия, будучи не в состоянии предоставить нужного и достаточного обеспечения по кредитам, вынуждены от них отказываться.

ЛИТЕРАТУРА

1. **О Программе** государственной поддержки малого предпринимательства в Республике Беларусь на 2008 год: постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 22 марта 2008 г., № 438 // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2008.
2. **О торгово-промышленной** палате: Закон Респ. Беларусь, 16 июня 2003 г., № 208-З // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2003. – № 74. – 2/957.
3. **О государственной** поддержке малого предпринимательства в Республике Беларусь: Закон Респ. Беларусь, 16 окт. 1996 г., № 685-XIII // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2008.
4. **Белорусский** союз предпринимателей и нанимателей имени проф. Кунявского [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://bspn.nsys.by/content/view/2033/720/>. Дата доступа: – 5.05.2008.
5. **Об утверждении** Положения о научно-технологическом парке: постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 31 июля 1997 г., № 998 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2002. – № 53. – 5/13978.
6. **Предпринимательство.** БСПН. Бизнес-среда / Л. К. Злотников [и др.]; под ред. Свен-Олаф Невияк. – Минск, 2005. – 231 с.
7. **Малый** бизнес. Организация, экономика, управление: учеб. пособие / под ред. В. Я. Горфинкеля, В. А. Швандара. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Юнити-Дана, 2007. – 495 с.
8. **Все** о малом предпринимательстве. Регистрация. Учет. Налоги: полн. практ. рук. / под ред. А. В. Касьянова. – М.: ГроссМедиа, 2007. – 536 с.
9. **Интернет-ресурс** ЗАО «Япония сегодня» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.japantoday.ru/japanaz/m7.shtml> Дата доступа: 31.03.2008.

Поступила 30.05.2008

УДК 656.13:658.7

СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ В БЕЛАРУСИ

Докт. экон. наук, проф. ИВУТЬ Р. Б., ШАЛАГИН Д. А.

Белорусский национальный технический университет

Программа социально-экономического развития Республики Беларусь на 2006–2010 гг. в качестве главной цели предусматривает дальнейший рост уровня и качества жизни населения на основе повышения конкурентоспособности экономики и создания государства, удобного для людей. Сегодня в условиях снижения темпов роста мировой экономики, усиления конкуренции на внутреннем и внешних рынках

республики, повышения требований к качеству выпускаемой продукции и оказываемых услуг транспортный комплекс страны представляет собой неотъемлемый элемент экономической безопасности транспорта, под которой понимается состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства в транспортной сфере от внутренних и внешних угроз, а также состояние защищенно-

сти транспортного комплекса от этих угроз. Совет Министров Республики Беларусь обязал разработать программу формирования транспортно-логистической системы Республики Беларусь до 2015 г. [1].

В общем виде национальные интересы Республики Беларусь в транспортной сфере состоят в:

- удовлетворении потребностей личности, общества и государства в современном спектре транспортных услуг;
- достижении путем технического перевооружения и модернизации транспортного комплекса высокой экономической эффективности и безопасности обеспечения доступности транспортных услуг на уровне, гарантирующем социальную стабильность, развитие межрегиональных связей и национального рынка труда, а также бесперебойный характер предоставления транспортных услуг;
- приведении транспортной системы Беларуси к уровню международных стандартов, что является необходимым условием реализации транзитного потенциала транспортного комплекса, развития экспортно-импортных услуг, предупреждения преступлений на транспорте включая терроризм, обеспечения военной безопасности и укрепления позиций Республики Беларусь на мировой арене [2].

Необходимым условием интеграции в мировую экономику является качественное развитие транспортного комплекса с оптимальными условиями для внешней торговли, способными привести к снижению издержек, повышению конкурентоспособности национальной экономики и международных транспортных коридоров, обязательной характеристикой которых

является высокий уровень транспортной безопасности. Существует группа важных для страны экономических и политических вопросов, при решении которых транспорт выполняет свою особую роль. К их числу в первую очередь относится задача эффективного использования потенциальных экономических и политических возможностей, заложенных в стратегически важном расположении Беларуси в Европе.

В условиях нарастания процессов глобализации и транснационализации экономики, формирования единого мирового рынка товаров, капиталов и технологий, а также интенсификации международного общения, быстрого роста транспортных услуг превращение внутрибелорусских транспортных коммуникаций в органическую часть международных транспортных путей способно принести республике огромную экономическую и политическую выгоду [3].

Таким образом, в сложившихся условиях создание и успешное функционирование международных транспортных коридоров может стать серьезным фактором позиционирования Республики Беларусь в мировом сообществе, усиления ее политического влияния, как в Европе, так и в мире в целом.

С 2002 г. по настоящее время в республике наблюдается устойчивый рост предоставления транспортных услуг по перевозкам грузов. Спрос на транспортные услуги характеризуется объемом перевезенных грузов и выполненной транспортной работой (тонно-километров). Наибольший удельный вес в объеме перевозок грузов занимает автомобильный (около 70 %) и железнодорожный (около 30 %) транспорт (рис. 1).

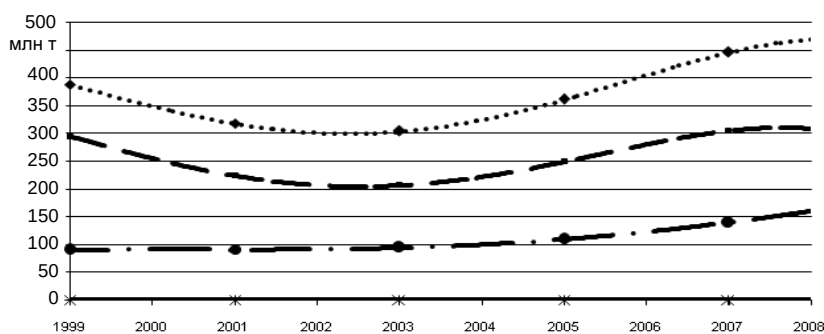


Рис. 1. Динамика изменения объема перевозок грузов различными видами транспорта: ♦♦♦♦♦♦♦♦ – все виды транспорта; — — — — — автомобильный транспорт; — ● — ● — железнодорожный транспорт; — * — * — воздушный транспорт

Структура грузопотоков, осваиваемых автомобильным транспортом страны, на 70 % состоит из грузов промышленности и строительных материалов. Продукция сельского хозяйства и пищевой промышленности занимает соответственно 2,5 и 3,5 %. Основная доля грузов (около 98 %) перевозится на городском и пригородном сообщениях и только 2 % – на междугородном и международном. По выполненному объему грузооборота междугородные и международные перевозки составляют порядка 45 % от перевозок на городском и пригородном сообщениях. Соответственно на долю внутригородских перевозок приходится 55 % перевозок. Транзитные международные перевозки автомобильным транспортом осуществляются преимущественно в направлении Германия – Российская Федерация.

В общем объеме грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, 85 % (более 110 млн т в год) занимают каменный уголь, нефть и нефтепродукты, черные металлы, минеральные удобрения, цемент, лесные, хлебные, строительные материалы, кокс, лом черных металлов. Около 15 % грузов перевозятся небольшими партиями и при определенных условиях могут быть переданы автомобильному транспорту. В структуре железнодорожных перевозок на внешнеторговые и транзитные грузы приходится 70 % от общего объема грузооборота (100 млн т в год), которые направляются преимущественно в порты стран Балтии (г. Клайпеда, г. Вентспилс) и Украины (г. Николаев).

Наибольший прирост объема перевозок грузов на перспективу должны обеспечить воздушный и водный виды транспорта, но это не скажется на доле каждого из видов транспорта. Объемы перевозок грузов и транспортной работы предположительно увеличатся к 2015 г. более чем в 1,5 раза в соответствии с темпами роста объемов промышленного и сельскохозяйственного производства.

На основании сведений о внешнеторговом грузообороте регионов республики наибольший имеют Гомельская (38 %) и Витебская (29 %) области, что вызвано экспортом значительного количества нефтепродуктов. Остальные регионы, за исключением Могилевской области (4 %), являются равнозначными во внешнетор-

говом потенциале республики – Брестская (6 %), Гродненская (8 %), Минская (15 %).

Схемы доставки грузов во внутриреспубликанском сообщении апробированы и используются длительное время. При транзитных перевозках через территорию государства осуществляется в основном пропуск грузопотоков без переработки на белорусских терминалах. Увеличение транзитных грузопотоков способствует повышению доходов перевозчиков-резидентов и увеличению валютных поступлений за счет предоставления сервисных услуг иностранным перевозчикам. В таких условиях грузоотправители и грузополучатели заинтересованы в совершенствовании схем доставки экспортно-импортных грузовых потоков, проходящих по территории республики, в том числе перевозимых мелкими партиями и в смешанном сообщении различными видами транспорта. Для их выбора необходимо постоянно осуществлять мониторинг условий перевозки грузов по территории Беларуси и иностранных государств. Решение данной задачи должно осуществляться в транспортно-логистических центрах, выполняющих аккумулирующую и координирующую роль в движении транспортных потоков.

В структуре транзитных грузопотоков, проследовавших через Беларусь в 2007 г. (168 млн т), на железнодорожный транспорт пришлось 27 %, трубопроводный – 68, автомобильный – 5 %. Основной транзитный грузопоток идет в направлении Запад – Восток – Запад. Граничащие с Беларусью государства, которые имеют выход к морю (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 их порты, свидетельствует, что на территорию Республики Беларусь приходится 31 % транзитных грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, и более 60 % – автомобильным.

Из-за небольшого объема перевозок провозные возможности воздушного и внутреннего водного транспорта республики оказывают незначительное влияние на транспортное обслуживание отраслей экономики. Внутренний

водный транспорт по существу выполняет технологические перевозки песка, щебня и щебеночного отсева для строительной отрасли. Интенсификацию использования воздушного транспорта целесообразно осуществлять за счет перевозки грузов Евразийского направления.

Факторами, влияющими на объем транспортных услуг при транзитных перевозках, являются провозные возможности транспортных магистралей, перерабатывающие мощности грузовых терминалов, пропускные способности таможенных, пограничных пунктов и транспортных узлов.

Пропускные возможности железнодорожных участков Минск – Орша и Минск – Молодечно, входящих в состав международных транспортных коридоров, к 2015 г. будут практически использованы, в то время как участки Бигосово – Полоцк и Полоцк – Витебск, а также пропускные возможности станции Полоцк сегодня уже практически исчерпаны (рис. 2).

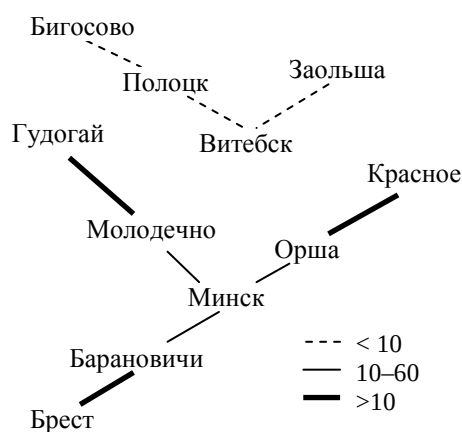


Рис. 2. Резерв пропускных возможностей пар поездов в сутки

Имеющийся локомотивный парк железнодорожного транспорта республики в настоящее время использован примерно на 60 %, но к 2015 г. будет весь задействован в эксплуатационной работе.

Автомобильные дороги Беларуси, включенные во второй международный транспортный коридор, соединяют Брест с границей Российской Федерации и имеют по две полосы движения в каждом направлении. Оценка провозных возможностей этих дорог показывает, что они используются на 30 % (может быть пропущено около 6000 грузовых автомобилей в сутки

и перевезено 11 млн т груза в год в обоих направлениях). Автомобильные дороги девятого международного транспортного коридора на территории республики имеют, как правило, по одной полосе в каждом направлении. Провозные возможности этих дорог оцениваются в 4,5 млн т груза в обоих направлениях, что составляет значительную величину.

Одним из элементов, позволяющим осуществлять перевозки грузов от «двери грузоотправителя» к «двери грузополучателя», является контейнерная транспортная система. На конец 2007 г. наличный парк универсальных контейнеров республики составлял около 5 тыс. ед., в том числе более 2,3 тыс. крупнотоннажных контейнеров. На большегрузные контейнеры приходится порядка 96 % объема перевозок грузов контейнерами. Остальные фактически простаивают, так как с их использованием выполняется всего 4 % контейнерных перевозок грузов.

Состояние складской инфраструктуры в стране практически не соответствует требованиям мировых стандартов. Средний коэффициент использования емкости складов составляет 0,52 (в США этот показатель – 0,92–0,95). Уровень механизации погрузочно-разгрузочных и складских работ составляет 95,2 %, однако для этих целей используются устаревшие механизмы с большим прошедшим сроком эксплуатации. Основным направлением повышения уровня технического оснащения складской инфраструктуры является реконструкция складов организаций, а также складов общего назначения, для чего потребуются значительные инвестиции.

По нашему мнению, отмечаются следующие недостатки существующих транспортно-логистических технологий:

- недостаточность современных складских помещений;
- значительные и непрозрачные запасы материалов итоговой продукции;
- слабая механизация и оснащение рабочих мест;
- низкая квалификация и негибкость использования рабочей силы;
- отсутствие стандартизации процессов;
- слабая информационная поддержка;
- высокие расходы на администрирование (общецеховые и общезаводские).

Эти недостатки приводят к низкой производительности труда и высоким транспортно-логистическим затратам. Одним из решений данной проблемы является переход к контрактной логистике (Full-Service), что предполагает обслуживание промышленные и торговые организации на уровне 3PL и 4PL (Fourth-Party-Logistic-Provider) высокоспециализированными транспортно-логистическими центрами, т. е. выполняют практически все транспортно-логистические услуги [4]. В Швейцарии по такой технологии обслуживаются свыше 90 % промышленных и торговых организаций, в Германии – свыше 50 % (к 2010 г. – 60 %). В России планируется к 2010 г. выйти на уровень охвата этим видом транспортно-логистического обслуживания до 40 % предприятий. Эффективность контрактного транспортно-логистического обслуживания во многом определяется низким качеством этих операций в самих промышленных и торговых организациях.

Но нельзя однозначно утверждать, что если все предприятия перейдут к контрактной логистике, то суммарные затраты уменьшатся с увеличением качества рассматриваемого процесса. Далеко не каждому предприятию целесообразно переориентироваться на пользование услугами специализированных организаций по осуществлению функций транспортно-логистических операций, равно как и не в каждом регионе целесообразно создавать транспортно-логистические центры. Для определения экономической целесообразности при построении транспортно-логистической системы областного и республиканского масштабов необходимо учитывать реальные потребности предприятий данного региона и экономический эффект как моментного среза, так и динамики в рамках долгосрочного периода от внедрения контрактного способа обслуживания.

В результате исследований нами выявлено, что транспортно-логистические структуры являются более привлекательными для среднего бизнеса, они способны предоставить комплекс услуг, который позволяет снизить текущие расходы (транспортные, строительные, почтовые, банковские и т. д.) и максимально приблизить товар к потребителю.

ВЫВОД

Развитие транспортного комплекса Республики Беларусь в настоящее время должно осуществляться в направлении транспортной безопасности и внедрения логистических систем. Анализ показывает, что снижение издержек в экономике, повышение конкурентоспособности, придание динамизма, эффективности и устойчивости, устранение структурных диспропорций, создание эффективных рыночных механизмов и углубление интеграции в мировую экономику являются основными социально-экономическими приоритетами государства, реализация которых невозможна без должного состояния транспортной безопасности логистического обслуживания в республике.

Таким образом, проблемы развития национальной экономики должны решаться с помощью устойчивой, надежной и безопасной работы транспортной системы, эффективного функционирования транспортной инфраструктуры, а также внедрения современных систем и технологий доставки пассажиров и грузов с использованием логистических подходов. Решив эти проблемы, возможно обеспечить гарантированную доступность транспортных услуг для всех потребителей, добиться снижения рисков для деятельности предприятий всех форм собственности.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Мясникович, М. В.** // Научно-практический семинар «Обеспечение безопасности хозяйственной деятельности предприятий в современных условиях». – Минск, 6 декабря 2007 г.
2. **Булавко, В.** Новая модель белорусской транспортно-логистической системы / В. Булавко // Наука и инновации. – 2008. – № 2. – С. 14–18.
3. **Сильное** звено транспортного потенциала: беседа с заместителем министра транспорта и коммуникаций Николаем Верховцом // Наука и инновации. – 2008. – № 2. – С. 11–13.
4. **Ивуть, Р. Б.** Логистика / Р. Б. Ивуть, С. А. Нарушевич. – Минск: БНТУ, 2004. – 328 с.

Поступила 9.09.2