

**СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**
THE STATE AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF
TRANSPORT AND LOGISTICS ACTIVITIES IN THE REPUBLIC
OF BELARUS

Ивуть Р. Б., д-р экон. наук, проф.,
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь,
R. Ivut, Doctor of Economic Sciences, prof.,
Belarusian National Technical University, Minsk, Belarus,

Проведен анализ уровня развития транспортно-логистической деятельности в республике и разработаны перспективы ее развития.

The analysis of the level of development of transport and logistics activities in the republic has been carried out and prospects for its development have been developed.

Ключевые слова: транспорт, логистика, индекс эффективности логистики.

Keywords: transport, logistics, Logistics Performance Index (LPI).

ВВЕДЕНИЕ

Развитие транспортно-логистической деятельности позволяет получить значительные валютные средства в бюджет республики. Хотя в последние десятилетия данный процесс происходил неравномерно, тем не менее, наблюдался значительный прогресс в этой области. Были построены десятки различных логистических центров, осуществлялась подготовка кадров для этой области, совершенствовалась существующая инфраструктура. По индексу эффективности логистики (LPI) Беларусь заняла в последнем рейтинге, который был проведен в 2018 году, 103 место. Намечившаяся с 2014 года положительная тенденция в этой области была нарушена пандемией и санкциями, введенными в последнее время.

Нейтрализация данных негативных факторов требует от белорусских автоперевозчиков пересмотра существующей

транспортно-логистической системы (ТЛС) и разработки новых направлений по ее совершенствованию. В статье проведен анализ вышеуказанной деятельности в 2021 и первом квартале 2022 гг. на основании которого предлагаются мероприятия по перспективным направлениям развития ТЛС.

ИССЛЕДОВАНИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ И ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

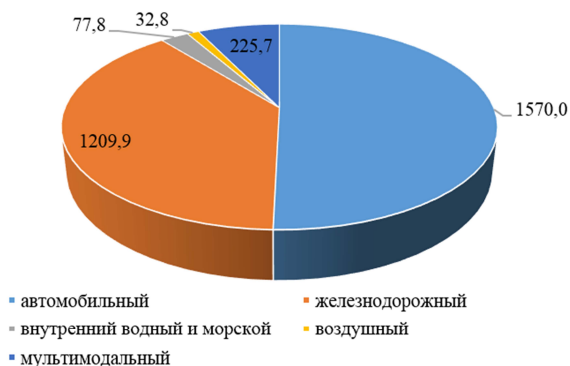
Развитие рынка транспортно-логистической деятельности зависит от объема перевозок, осуществляемого всеми видами транспорта. В Республике Беларусь объем грузовых перевозок в течение 2000–2010 гг. увеличился с 285,4 до 456 млн. т. Однако, в 2015–2016 гг. наблюдался его незначительный спад, а в 2017–2018 гг. произошло увеличение с 439,5 до 455,5 млн. т. Вместе с тем, с 2019 года наблюдается постоянное снижение этого показателя. Так, в 2021 году объем перевозок сократился до 384,9 млн. т. С 2018 года наибольшее снижение объема перевозок пришлось на железнодорожный, трубопроводный и автомобильный транспорт. На первом он сократился на 29 млн. т., втором на 25, а на третьем – 16 млн. т. Что касается грузооборота, то за анализируемый период он сократился на 20 млн. ткм. (в т. ч. на железнодорожном транспорте – 8,1 млн. ткм, трубопроводном почти на 13 млн. ткм). В тоже время, на автомобильном транспорте грузооборот увеличился на 1,5 млн. ткм.

В первом квартале 2022 года всеми видами транспорта было перевезено около 77,7 млн. т. грузов и выполнен грузооборот в объеме 25 206 млн. ткм. (почти 92 и 88 % к аналогичному периоду прошлого года). Наибольшее падение этих показателей пришлось на воздушный и трубопроводный транспорт. Так, первым перевезено 2,6 тыс. т. грузов, что составило только 23,9 % к аналогичному периоду прошлого года, а последним – 76,5 %. С другой стороны, автомобильным транспортом перевезено более 28,5 млн. т., что составило 100,7 % к первому кварталу 2021 года.

Такие же тенденции наблюдаются и на пассажирских перевозках. В течение первого квартала 2022 года всеми видами транспорта перевезено 376,2 млн. чел., что составило 96,6 % к аналогичному периоду 2021 г. Воздушным транспортом перевезено на 20 % меньше пассажиров, чем в аналогичном периоде 2021 г.

Исследования показывают, что объем транспортно-экспедиционных и логистических услуг увеличился в 2021 г. на 0,85 млрд. долл. по сравнению с 2020 г. и достиг более 3,38 млрд. долл. В этом объеме транспортно-экспедиционные услуги составили 92 % и увеличились по сравнению с 2020 г. на 34 %. Удельный вес нерезидентов Республики Беларусь составил 64 %, или 1,99 млрд. долл. (рост – 25 % по сравнению с 2020 г.)

В общем объеме оказанных транспортно-экспедиционных услуг в 2021 г., на автомобильный транспорт пришлось 50,4 %, железнодорожный – 38,8, мультимодальный – 7,2, а на другие виды транспорта – 3,6 %. На рисунке 1 представлены объемы выполненных транспортно-экспедиционных услуг по видам транспорта.



Рисунке 1 – Объемы выполненных транспортно-экспедиционных услуг по видам транспорта в 2021 г., млн. долл.

Следует отметить, что удельный вес выручки экспедиторов в общем объеме транспортно-экспедиционных услуг составил 12,2 %, или 378,8 млн. долл.

Объем логистических услуг, выполняемый как резидентами, так и нерезидентами Республики Беларусь с 2015 г. постоянно увеличивается и в 2021 г. превысил 265 млн. долл., т. е. вырос на 26 % по сравнению с 2020 г. Резидентами Республики Беларусь оказано таких услуг на 203,3 млн. долл., а нерезидентами – 61,9 млн. долл. За этот же период объем логистических услуг по договорам с резидентами Республики Беларусь увеличился почти на 38 %, по сравнению с 2020 г., а с нерезидентами снизился на 0,8 %.

Если рассматривать объем услуг, оказанных различными логистическими центрами, то он составил в 2021 г. 93,3 млн. долл., в т. ч. на транспортно-логистические центры пришлось 71,6 млн. долл. Вместе с тем, почти на 172 млн. долл. оказано услуг другими объектами (аэропорты, терминалы и т. п.). На рисунке 2 представлены объемы логистических услуг, оказанные различными центрами и объектами.

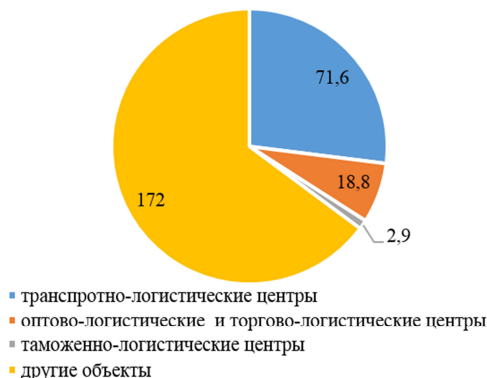


Рисунок 2 – Объемы логистических услуг, оказанные различными центрами и другими объектами в 2021 г., млн. долл.

Таким образом, анализ показывает, что в 2021 г., невзирая на различные ограничения (COVID-19, санкции ЕС и др.), объемы транспортно-экспедиционных и логистических услуг в Республике Беларусь не сократились, а увеличились более чем на 30 % по сравнению с 2020 г.

СЦЕНАРИЙ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ

Пакет санкций ЕС по отношению к России и Беларуси в связи с событиями в Украине, повлек запрет на осуществление международных грузоперевозок для компаний из этих стран с апреля 2022 г. Вышеприведенный анализ показал, что в этом секторе, являющимся самым «валютоприносящим», занято более 2 тыс. организаций с количеством работников, превышающих несколько десятков тысяч человек и задействовано около 20 тыс. автомобилей.

Уход с рынка транспортно-логистической деятельности ЕС белорусских перевозчиков, скажется на разрыве многолетних устоявшихся международных цепочек поставок продукции и услуг, что

может серьезным образом повлиять на своевременность доставки грузов потребителям. Происходящие изменения в перевозках диктуют необходимость диверсификации поставок, консолидации рынка транспортно-логистических услуг, роста коллаборации, разработки новых и зачастую более сложных и дорогостоящих маршрутов и перенаправлению их на рынки восточных и южных стран. Хотя в санкционном списке имеются некоторые исключения на доставку таких грузов как медицинская продукция, газ, нефть, цветные металлы, удобрения и т. п., однако для их перевозок требуется только около 1–2 % подвижного состава.

Действующие ограничения серьезным образом скажутся на клиентском портфеле, так как перевозчики вынуждены перестраивать свою работу с целью избежания значительного сокращения будущих экспортно-импортных операций по поставкам продукции. Целесообразно задействовать и реэкспорт через страны, которые не вводили санкции в отношении Беларуси, используя их транспорт.

Переориентация же белорусских перевозчиков на российский рынок требует, в первую очередь, получения разрешения на выполнение каботажных перевозок по территории России. Следует отметить и существующую разрешительную систему перевозок с Россией. Также назрела необходимость упрощения процедур таможенного оформления, частичного или полного приостановления транспортного контроля при ввозе товаров и др. Решить проблему можно и за счет создания других схем перевозки, например, используя возможности перевалки/перцепки транспорта, следующего из/в ЕС на пограничной территории.

Белорусским перевозчикам необходимо использовать гибкий подход при осуществлении контрактов с перевозчиками, спотовые закупки, учитывать особенности совершения грузовых операций и перцепки для транспортных средств, зарегистрированных в ЕС. До последнего времени эффективно не используется логистика транспортного коридора «Север-Юг» с целью организации мультимодальных перевозок в ОАЭ и Индию. Преимущество данного маршрута перед другими, включая перевозки через Суэцкий канал, сокращение почти в два раза сроков доставки грузов.

Перестройка белорусской международной транспортной логистики в связи с введенными санкциями, требует определенного

времени и затрат. Для автомобильных перевозчиков, коренная переориентация с европейского рынка на другие, будет происходить труднее, так как страны ЕС расположены ближе к Беларуси и расстояние автомобильных перевозок меньше по сравнению, например, с доставкой товаров в азиатские страны. Как известно, с увеличением расстояния перевозки автомобильный транспорт теряет своё преимущество перед основным конкурентом – железнодорожным транспортом.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное исследование свидетельствует о имеющихся резервах в области развития ТЛС в современных ограничительных условиях, связанных с различными объективными факторами (COVID-19, санкции ЕС и др.). Как показал анализ, основными резервами роста экспорта транспортно-логистических услуг, является переориентация белорусских перевозок с западного направления на восточное (Россия, Китай и другие страны). В условиях жесткой конкуренции на рынке этих стран, белорусским автоперевозчикам необходимо соблюдать основные правила логистики и придерживаться разумной тарифной политики. Важнейшим фактором при этом, является выбор рациональных маршрутов и транспортных средств соответствующего экологического стандарта с целью повышения конкурентоспособности белорусских перевозчиков, как на устоявшихся рынках, так и на создаваемых новых.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ивуть, Р. Б. Алгоритм решения задачи проектирования региональной логистической инфраструктуры / Р. Б. Ивуть, П. И. Лапковская, П. В. Попов, Н. Е. Шевелева // Наука и техника. – Минск, БНТУ. – 2021. – № 4. – С. 352–356.

2. Ивуть, Р. Б. Логистика: учеб. пособие / Р. Б. Ивуть; Белорусский национальный технический университет, Кафедра «Экономика и логистика». – Минск: БНТУ, 2021. – 462 с.

Представлено 16.05.2022