

УДК 339.565:656.01(476)

РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В УСЛОВИЯХ ФОРМИРОВАНИЯ ЕЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

Р. Б. Ивуть,

заведующий кафедрой «Экономика и логистика» БНТУ, д-р экон. наук, профессор

А. Ф. Зубрицкий,

директор ГУ «БелИСА»

А. С. Зиневич,

магистрант кафедры «Экономика и логистика» БНТУ

TRANSIT CAPACITY DEVELOPMENT IN THE REPUBLIC OF BELARUS IN THE CONTEXT OF ITS TRANSPORT-LOGISTICAL SYSTEM FORMATION

R. Ivut,

Head of the Economics and Logistics Department of BNTU, Doctor of Science in Economics, Professor

A. Zubritsky,

Director of SO "BellSA"

A. Zinevich,

Master Student of the Economics and Logistics Department of BNTU

Дата поступления в редакцию — 25.02.2015 г.

В статье дан анализ текущего уровня и перспектив развития транзитного потенциала Республики Беларусь с точки зрения логистики. Исследовано состояние транспортно-логистической системы страны. Сформулирован комплекс мероприятий, направленных на повышение транзитной привлекательности транспортной инфраструктуры в Беларуси.

In the article the present level and the prospect of development of the transit capacity in the Republic of Belarus is analyzed from the logistical point of view. The state of the country's transport-logistical system is researched. A complex of measures is formulated to improve the transit attractiveness of the transport infrastructure in Belarus.

В настоящее время активное развитие внешнеэкономических связей между странами, рост объемов внешнеторговых и транзитных перевозок, повышение технического уровня

транспортной системы и качества предоставляемых услуг обуславливают изменение роли различных видов транспорта при организации и осуществлении международных перевозок.

В условиях глобализации транспорт выступает основой формирования не только внутренних, но и международных рынков, интенсифицируя процессы становления рыночной экономики в странах мира. На современном этапе развития международных экономических отношений повышение транзитной привлекательности государства призвано стать одним из приоритетов в планировании его транспортной политики.

Выгодное экономико-географическое и геополитическое положение Республики Беларусь на пути между динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности — Европейским союзом, Российской Федерацией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона — предопределяет ее роль как ключевого связующего звена в создании новой системы транспортных связей на Евразийском континенте, ориентированной на взаимовыгодное сотрудничество. Проходящие по территории Беларуси два международных транспортных коридора, а также формирование общей границы стран Таможенного союза ЕАЭС предопределяют повышение транзитного потенциала страны и создают возможности для роста экспорта транспортных услуг.

Проблемы развития транзитного потенциала и логистики в стране исследовали белорусские ученые-экономисты Р. Б. Ивуть, И. А. Еловой, Т. Р. Кисель, А. А. Косовский, П. Г. Никитенко и др. Применительно к транспортной системе конкретной страны (региона) понятие «**транзитный потенциал**» означает совокупность внешних и внутренних факторов, определяющих возмож-

ности данной страны (региона) по оказанию транспортно-логистических и иных сопутствующих услуг в целях обслуживания международных транзитных потоков грузов и пассажиров, следующих по ее территории. При этом критерием отнесения перевозки к транзиту выступает нахождение пунктов отправления и назначения за пределами национальной границы.

Анализ ряда научных публикаций по проблеме развития транзитного потенциала [1–2], позволяет с достаточной степенью обоснованности структурировать совокупность факторов, оказывающих влияние на развитие транзитного потенциала страны, в форме следующей классификации:

- геоэкономические факторы (связанные с выгодностью географического положения страны и ее ролью в глобальном и региональных экономических сообществах);
- геополитические факторы (обусловленные политическими рисками и, как следствие, безопасностью транспортных коридоров, пролегающих по территории страны);
- инфраструктурные факторы (проявляющиеся в уровне развития сети объектов транспортной, логистической и таможенной инфраструктуры в стране);
- технологические факторы (связанные с внедрением современных транспортных, информационных, таможенных технологий и логистических методов управления процессами транспортировки);
- экономико-правовые факторы (определяемые экономической политикой государства,

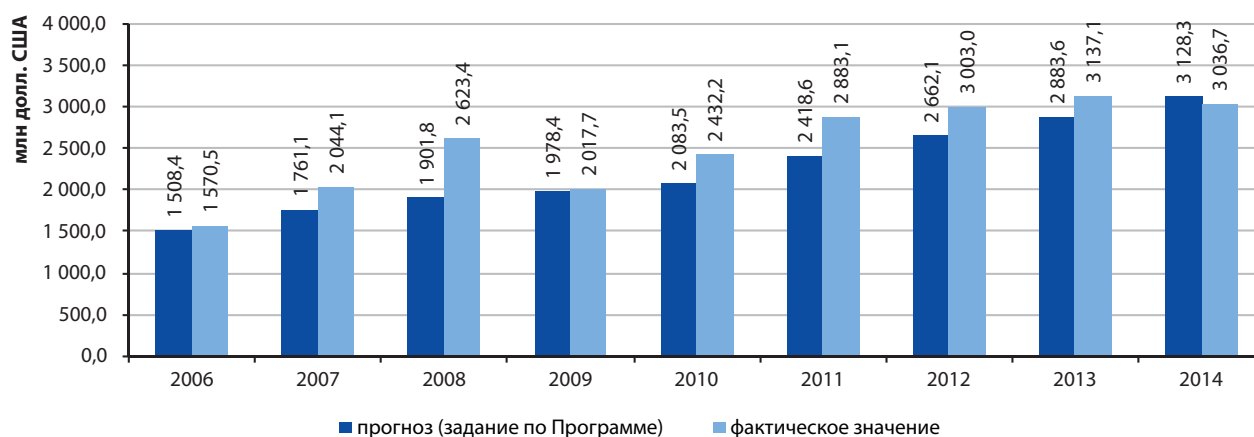


Рис. 1. Общие доходы от транзита по территории Республики Беларусь в 2006–2014 гг.

а также совокупностью внутренних и ратифицированных международных законодательных актов в области международных перевозок и транзита).

Факторы реализации транзитного потенциала можно также укрупненно разделить на внешние (экзогенно заданные) и внутренние (эндогенно заданные). Экзогенные факторы (геоэкономические и геополитические) характеризуют воздействие внешней среды, на которые органы управления государства совсем не влияют или оказывают опосредованное воздействие. Эндогенные факторы (инфраструктурные, технологические и экономико-правовые) отражают проявления внутренней среды, на которые направлены меры макроэкономической политики государства.

В настоящее время в Беларуси завершается реализация Стратегии развития транзитного потенциала на 2011–2015 гг. и Государственной программы развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 гг., которыми установлены основные цели, задачи и целевые параметры, определяющие эффективное использование транзитного потенциала страны. Одним из основных индикаторов текущего уровня реализации транзитного потенциала республики является динамика общих доходов от транзита всеми видами транспорта по ее территории, которая отражена за период 2006–2014 гг. на рис. 1.

Данные на рис. 1 свидетельствуют о планомерном увеличении транзитных доходов Беларуси в 2009–2013 гг., которое наблюдалось после некоторого спада в результате проявления последствий Мирового экономического кризиса 2008 г. В 2013 г. сумма транзитных доходов республики превысила 3,1 млрд долл. США [1], что на 4,5 % выше уровня 2012 г. и на 8,8 % выше программно заданного. Однако в 2014 г. по объективным причинам задание Государственной программы выполнить не удалось: общие доходы Республики Беларусь от транзита снизились на 3,2 % к значению 2013 г. и составили 97,1 % от прогнозного значения. Это обусловлено негативными последствиями для транзита грузов по территории страны действия экономических санкций США и Европейского союза в отношении Российской Федерации, а также торгового эмбарго России в отношении ряда товаров из стран Евросоюза.

В структуре объема осуществляемых транзитных перевозок через территорию Республики Беларусь наибольший удельный вес имеют железнодорожный и автомобильный транспорт. На их долю приходится около 87 % транзитных грузов без учета транспортировок магистральным трубопроводным транспортом.

Среди всех видов транспорта, используемых при осуществлении транзита грузов по территории республики, наибольшую структурную долю в общем объеме транзитных доходов — 22 % — составляют поступления от услуг *железнодорожного транспорта*. По данным национальной таможенной статистики за 2013 г., общий годовой объем транзитных перевозок грузов по железной дороге через территорию Беларуси составил 46,6 млн т, увеличившись на 2,6 % к уровню 2012 г., но составив только 83,5 % от значения прогноза Государственной программы. В наибольшей степени увеличились объемы железнодорожных перевозок транзитных грузов из Литвы, Эстонии, Казахстана, Польши, Чехии. В 2013 г. транзитные доходы железнодорожного транспорта Республики Беларусь составили 522,6 млн долл. США (годовое снижение — 5,5 %), а отчисления в бюджет — 84,0 млн долл. США (годовое снижение — 28,9 %) [1].

Важной задачей в рамках транзитной деятельности Белорусской железной дороги выступает контейнеризация международных грузовых перевозок и их организация в рамках ускоренных контейнерных поездов. Сегодня по железной дороге республики регулярно курсируют более 10 контейнерных поездов.

В силу универсальности и присущих только ему достоинств особое место в организации и осуществлении международных транзитных перевозок занимает *автомобильный транспорт*. Его широкое использование, в том числе и в международном сообщении, обусловлено экономико-географической компактностью территории Республики Беларусь. В 2013 г. общий объем транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом по территории страны составил 16,1 млн т, увеличившись на 8,1 % к значению предыдущего года. Динамика общего объема транзитных грузоперевозок автомобильным транспортом в Беларуси за 2008–2013 гг. представлена в табл. 1.

При общей тенденции к росту объема транзитных перевозок автомобильным транспор-

Объем транзитных автомобильных перевозок грузов по территории Республики Беларусь в 2008–2013 гг., млн т

Показатель	Значения по годам				
	2009	2010	2011	2012	2013
Общий объем транзитных автомобильных перевозок	9,252	11,169	13,263	14,890	16,100
в т. ч. выполненных резидентами Республики Беларусь	1,504	1,672	1,871	2,381	2,691

Источник: [3, с. 34; 4, с. 32].

том в Беларуси в 2009–2013 гг. его темпы, тем не менее, постепенно замедляются (наблюдаемый прирост: 20,7 % в 2010 г., 18,7 % в 2011 г., 12,3 % в 2012 г., 8,1 % в 2013 г.). Наибольшая часть транзита грузов автотранспортом (порядка 94 %) проходит через территорию республики в направлении Запад — Восток: в основном это грузы в/из Российской Федерации. В направлении Север — Юг через Беларусь ежегодно проходит около 5–7 % общего объема автомобильного грузового транзита: главным образом, это грузы в/из Украины, России и Прибалтики. В целом за последние 15 лет объемы транзитных перевозок автотранспортом через территорию республики увеличились в 4 раза.

По данным табл. 1 наблюдается стабильный рост объема автомобильного транзита, осуществляемого белорусскими перевозчиками вплоть до 2,691 млн т в 2013 г. Следует подчеркнуть, что в перспективе прирост объемных и финансовых показателей по международным перевозкам существенно зависит от конкурен-

тоспособности белорусских автомобильных перевозчиков. При осуществлении транзита по территории Республики Беларусь речь идет, прежде всего, о способности конкурировать с автомобильными перевозчиками стран Евразийского экономического союза (ЕврАзЭС). В данном контексте важнейшую роль играет систематическое обновление парка подвижного состава автомобильного транспорта страны.

По состоянию на 1 января 2014 г. численность белорусского парка автомобильных транспортных средств, используемых для осуществления международных автомобильных перевозок грузов, составила 16 882 единиц, из них к процедуре МДП допущено 12 073 единиц (годовой прирост показателей — 12,4 и 3,2 % соответственно). Характеристика парка автотранспорта, имеющего допуск к работе в системе МДП, с точки зрения соответствия европейским экологическим стандартам за 2006–2013 гг. представлена на рис. 2; возрастная структура парка показана на рис. 3.

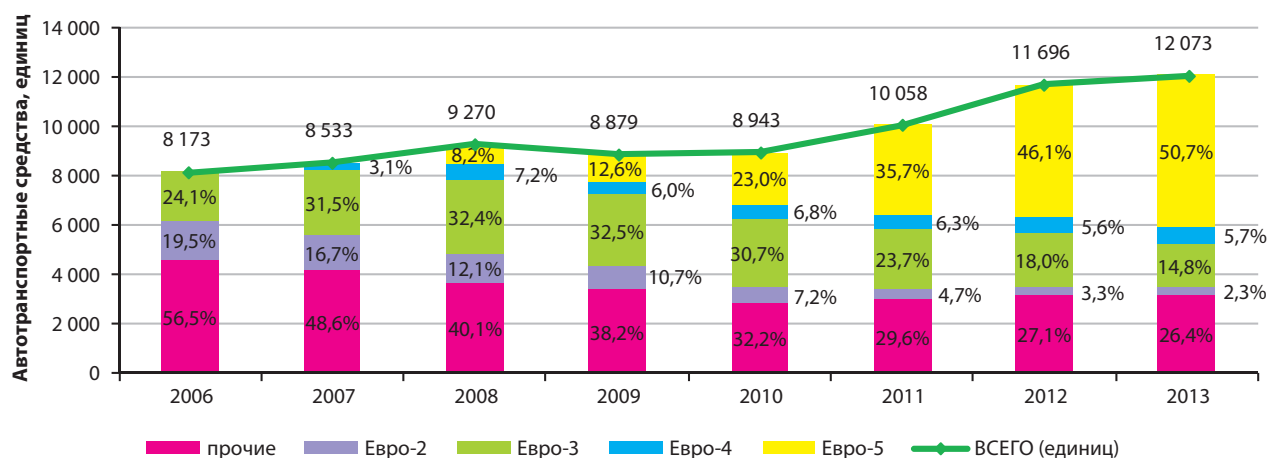


Рис. 2. Количественная и качественная характеристика белорусского парка автотранспортных средств, участвующих в процедуре МДП, за 2006–2013 гг.

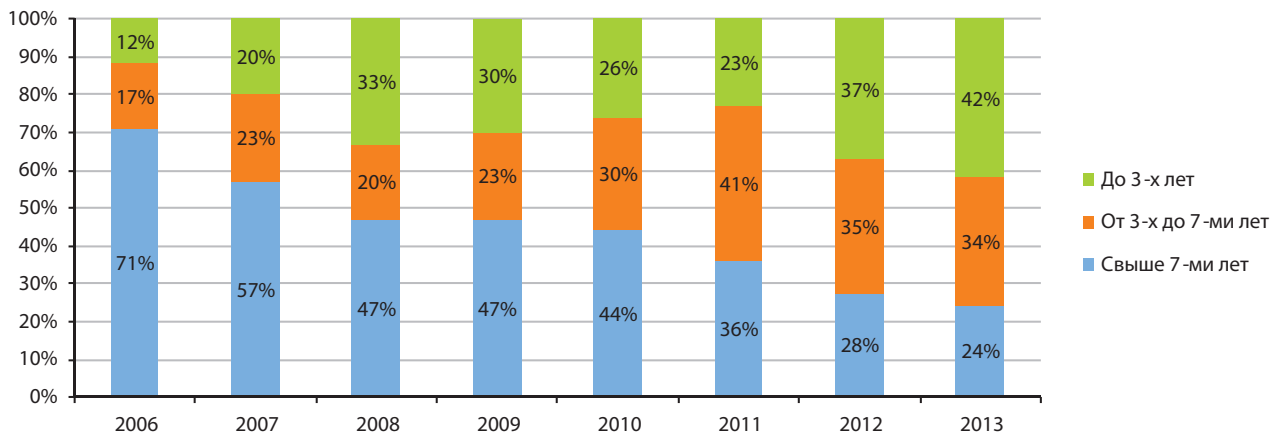


Рис. 3. Возрастная структура белорусского парка автотранспортных средств, участвующих в процедуре МДП, за 2006–2013 гг.

Данные на рис. 2 и 3 отражают тенденцию постепенного увеличения структурной доли новых и наиболее экологически безопасных автотранспортных средств, работающих по процедуре МДП. Всего на 1.01.2014 г. количество автомобилей, соответствующих экологическим требованиям стандартов Евро-3, Евро-4 и Евро-5, составило 8600 единиц (71,2 % от общего количества), в том числе Евро-4 и Евро-5 — 6811 единиц (56,4 %).

Осуществление грузового транзита через территорию Республики Беларусь иностранными автомобильными перевозчиками из 39 стран характеризуется динамикой числа транзитных поездок грузовых автомобилей. Указанная динамика отражена за период 2005–2013 гг. в форме сопоставления с прогнозными значениями соответствующих государственных программ (2006–2010 и 2011–2015 гг.) на рис. 4.

По данным рис. 4, в 2013 г. по территории Беларуси осуществлено более 1,54 млн транзитных поездок иностранным грузовым автотранспортом [1] (прирост на 1,4 % к значению 2012 г. и рост более чем в 3 раза к уровню 2005 г.). Следует отметить выполнение заданий программ по грузовому автомобильному транзиту на протяжении всего периода исследования. Структура международного транзита в Беларуси иностранными перевозчиками по странам их регистрации отражена на рис. 5.

В структуре транзитных автоперевозок продолжают преобладать транзитные грузы, перевозимые российскими автоперевозчиками. Второе место по объемам перевозок занимают польские автомобильные перевозчики, причем их структурная доля растет: в 2013 г. она составила 24,4 % против 21,8 % в 2012 г. Что касается

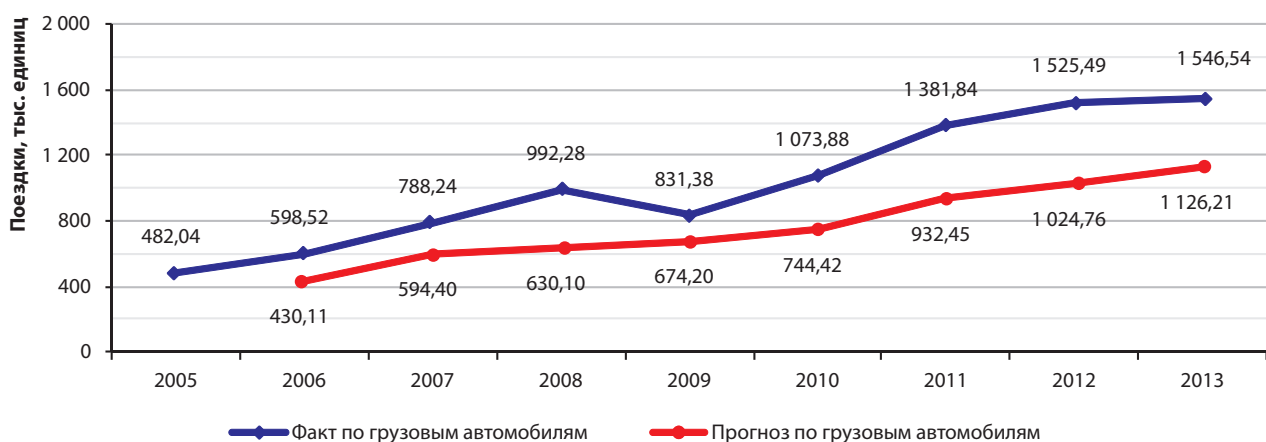


Рис. 4. Транзитные поездки иностранных грузовых автомобилей через территорию Республики Беларусь в 2005–2013 гг.



Рис. 5. Структура автомобильного транзита иностранными перевозчиками через территорию Республики Беларусь по странам регистрации в 2013 г.

направлений перевозок, при безусловном преобладании грузов, перевозимых в/из России, чаще других странами назначения транзитных грузопотоков через территорию Беларуси являются Польша, Германия, Литва, Украина, Бельгия, Нидерланды, государства Средней Азии и Кавказского региона.

В целом автомобильный транспорт республики, обслуживая практически все виды международных экономических отношений,

является важнейшим источником валютных поступлений. Услуги автотранспорта формируют 25 % положительного сальдо баланса услуг Республики Беларусь, или 696,0 млн долл. США в 2013 г. По итогам 2013 г. поступление иностранной валюты от экспорта услуг автомобильного транспорта Беларуси составило 1133,1 млн долл. США (что на 11,6 % больше, чем в 2012 г.), превысив аналогичные показатели железнодорожного и трубопроводного транспорта. Валютные поступления от экспорта автотранспортных услуг по перевозке грузов в том же году составили 1103,4 млн долл. США [5, с. 58], что отражено на рис. 6.

Данные на рис. 6 свидетельствуют о сохранении тенденции динамичного роста валютных поступлений от экспорта услуг грузового автотранспорта, что обусловлено как географическим положением республики, так и наличием на ее территории развитой транспортной инфраструктуры.

Успехи в области белорусского транзита наблюдаются не только на железнодорожных и автомобильных перевозках, но и на *воздушном транспорте*. Так, в 2013 г. вследствие увеличения числа транзитных полетов до 221 312 рейсов [1], а также осуществления обслуживания транзитных иностранных воздушных судов доходы Беларуси от данного вида деятельности возросли, продемонстрировав годовой прирост на 12,8 %.

В целом стратегия Республики Беларусь в области международных перевозок и транзита гру-

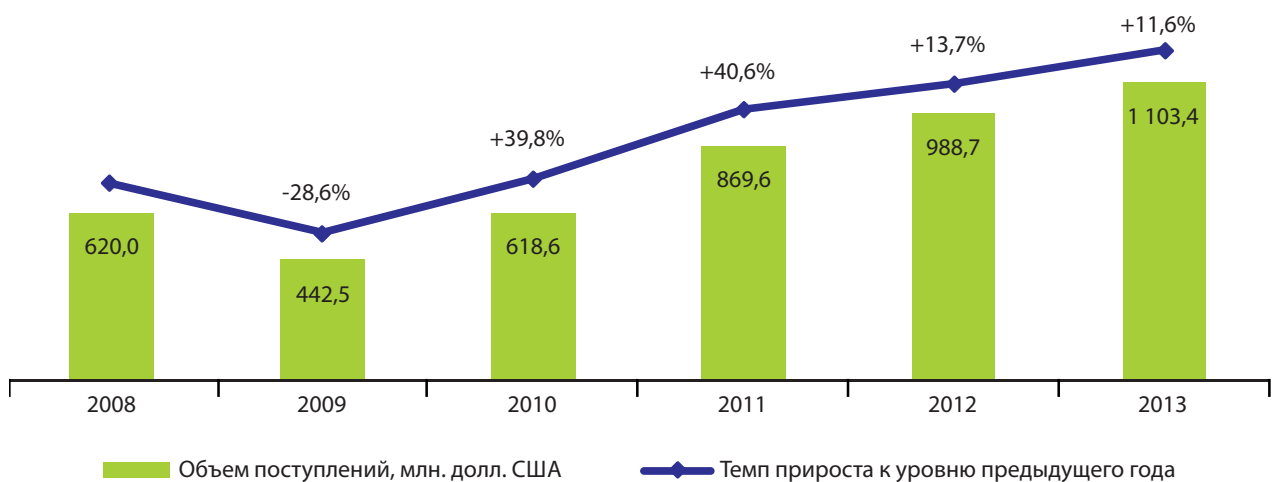


Рис. 6. Динамика поступлений иностранной валюты по экспорту услуг грузового автомобильного транспорта Республики Беларусь в 2008–2013 гг.

зов обеспечивает ежегодный прирост значений объемных и финансовых показателей, связанных с эффективностью реализации транзитного потенциала страны. Несмотря на это, негативные тенденции в политических взаимоотношениях между сопредельными странами выступают причиной некоторого ухудшения основных показателей развития транзитного рынка в настоящее время и в ближайшей перспективе. По данным Государственного таможенного комитета Республики Беларусь общие объемы транзита, осуществляемого автомобильным и железнодорожным транспортом через территорию страны, в 2014 г. снизились на 3 и на 4 % к соответствующим значениям предыдущего года. По предварительным экспертным оценкам потенциальное снижение валютных поступлений в Беларусь от бизнеса автомобильных перевозчиков, выполняющих рейсы по маршруту «Европейский союз — Россия», по причине санкций может составить порядка 20–25 %.

Придать импульс дальнейшему развитию транзитного потенциала Беларуси призвано создание с 1 января 2015 г. ЕврАзЭС на базе Таможенного союза ЕврАзЭС. Функционирование ЕврАзЭС в составе Беларуси, России, Казахстана и Армении (а также Киргизии с 29 мая 2015 г.) открывает перспективы роста объемов транзитных грузоперевозок и расширения номенклатуры перевозимых грузов. Договором о создании ЕврАзЭС предусмотрена отмена разрешительной системы на перевозки внутри межгосударственного объединения в двухстороннем и транзитном сообщениях, а также между другими государствами — членами ЕврАзЭС. Сегодня суммарный транзитный потенциал ЕврАзЭС оценивается экспертами более чем в 220 млн т, а к 2020 г. прогнозируется его двукратный рост. Таким образом, при условии продуктивного взаимодействия в рамках рассматриваемого объединения в будущем можно достичь значительного эффекта в наращивании транзитного потенциала Беларуси с учетом прогнозируемого повышения спроса на услуги объектов транспортно-логистической инфраструктуры республики.

Мировой опыт свидетельствует о том, что эффективным фактором развития транзитного потенциала государства является формирование на его территории транспортно-логистической системы. На сегодня в Беларуси одновременно реализуются Государственная

программа развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 гг. и Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г., которые во многом дополняют друг друга. Ведь товарный транзит и транспортная логистика требуют наличия общего набора инфраструктурных объектов в государстве, а именно: сети автомобильных дорог общего пользования, объектов придорожного сервиса, а также многофункциональных транспортно-логистических центров. Здесь и далее в рассмотрение принимается, прежде всего, инфраструктура автомобильного транспорта как наиболее универсального и востребованного проводника транзитных грузопотоков, проходящих по территории Республики Беларусь.

Автодорожная сеть Беларуси. Важность развития международного транзита грузов и рынка транспортно-логистических услуг в Беларуси во многом предопределяется наличием на ее территории важнейшего инфраструктурного элемента — сети автомобильных дорог общего пользования длиной 86,6 тыс. км, в том числе около 75,0 тыс. км (86,6 %) дорог с твердым покрытием. Плотность дорожной сети республики составляет 417 км на 1000 км² территории и является одной из самых высоких среди стран СНГ (для сравнения, в европейской части России этот показатель составляет порядка 200 км, а в европейских странах с развитой сетью автодорог — в среднем равен 906 км). Территорию республики пересекают два трансъевропейских транспортных коридора под номерами II (Запад — Восток) и IX (Север — Юг) с ответвлением IXB. Указанные транспортные коридоры для Беларуси являются транзитными. Сегодня оценки экспертов свидетельствуют о том, что пропускная способность автодорог Беларуси по основным направлениям используется примерно лишь на одну треть.

Нововведением в сфере автодорожной инфраструктуры Беларуси с августа 2013 г. стало внедрение телематической системы автоматизированного сбора платы за пользование автодорогами BelToll, разработанной австрийской компанией Kapsch TrafficCom AG. Целесообразность подобной системы очевидна: взимание сборов за проезд по дорогам, отличающимся высоким качеством, приносит существенные дополнительные доходы государству. Система

Численность объектов придорожного сервиса, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования Республики Беларусь, за 2009–2013 гг. (на конец года)

Показатель	Значения по годам				
	2009	2010	2011	2012	2013
Гостиницы и аналогичные средства размещения	40	43	47	49	57
Станции технического обслуживания (с 2012 г. — без учета объектов по хранению транспортных средств)	190	182	232	66	56
Автозаправочные станции	372	396	463	493	480
Объекты общественного питания	420	441	464	483	501

Источник: [4, с. 68].

BelToll использует технологию специализированной радиосвязи на коротких расстояниях и обеспечивает взимание платы за проезд по магистральным участкам ключевых автодорог республики общей протяженностью 1189 км в автоматическом режиме. В перспективе BelToll охватит 2,7 тыс. км белорусских дорог.

Развитие придорожного сервиса. В мировой практике значительную долю доходов, связанных с транзитом, обеспечивает оказание сопутствующих услуг: причем как в форме логистического сервиса (погрузка и разгрузка, переуккомплектование грузов и т. п.), так и придорожного сервиса (питание, проживание и др.). Сегодня международный транзит грузов является катализатором развития широкого спектра сопутствующих услуг по заправке транспортных средств топливом, организации торговли и питания, ремонту транспортных средств и их обслуживанию. Характеристика сети объектов придорожного сервиса в Республике Беларусь в динамике с 2009 по 2013 гг. представлена в табл. 2. Помимо перечисленных в таблице объ-

ектов, в стране также работают 164 газозаправочных пункта, 37 автомобильных моек, 34 стоянки, 364 пункта торговли.

Среднее расстояние между объектами одного вида на республиканских дорогах составляет для АЗС — 46 км, пунктов питания — 32 км, пунктов техпомощи — 170 км [1]. Все возводимые объекты соответствуют современным мировым требованиям и предоставляют максимальное количество услуг.

Транспортно-логистическая система Беларуси. Развитие экономики любого суверенного государства при ориентации на экспорт продукции и реализацию его транзитного потенциала невозможны без создания эффективной логистической системы. Для Беларуси логистика является достаточно новой отраслью, и она формирует около 7,5–8,0 % ВВП. Для сравнения, в некоторых государствах Евросоюза данный показатель достигает 30 %. Логистические процессы в организации перевозок грузов стимулируют развитие и инновационные процессы в транспортном комплексе страны, обеспечивая

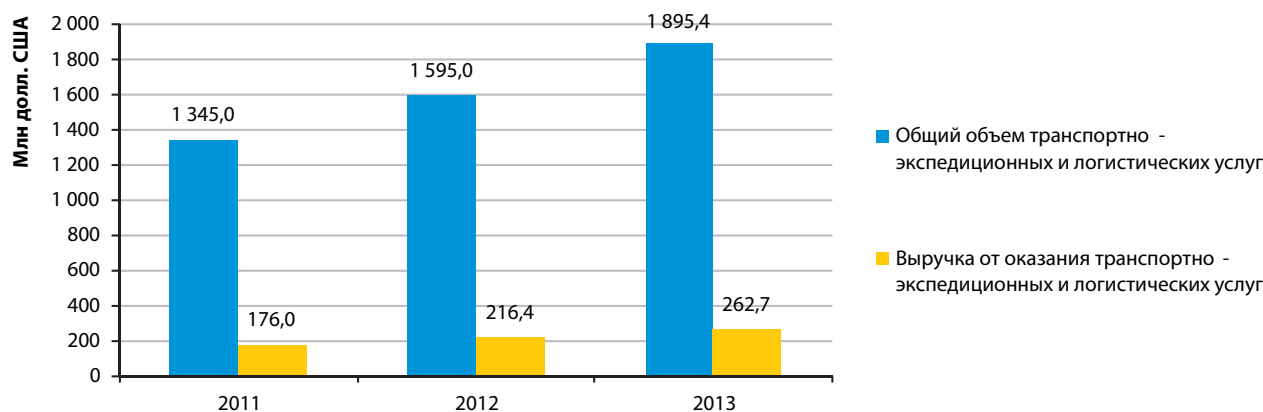


Рис. 7. Общий объем транспортно-экспедиционных и логистических услуг, а также выручка от их оказания в Республике Беларусь в 2011–2013 гг.

экономии финансовых средств и усиливая взаимосвязь различных видов транспорта, заменяющую простую конкуренцию между ними. Особенно актуально это стало в условиях развития интеграционных процессов в рамках единого экономического и таможенного пространства ЕврАзЭС.

Анализ работы транспортно-логистической системы страны показывает, что в 2013 г. общий объем оказанных транспортно-экспедиционных и логистических услуг составил 1,9 млрд долл. США, что на 18,8 % больше по сравнению с уровнем 2012 г. Выручка от оказания услуг в 2013 г. достигла 262,7 млн долл. США, что на 21,4 % выше значения 2012 г. Динамика указанных показателей за 2011–2013 гг. отражена на рис. 7.

В 2013 г. выручка от оказания транспортно-экспедиционных и логистических услуг составила 14,0 % от объема оказанных услуг против 13,5 % в 2012 г. По видам используемого транспорта объем оказанных транспортно-

экспедиционных и логистических услуг за 2013 г. подразделяется в соответствии с данными на рис. 8.

Следует отметить наиболее существенный вклад автомобильного (827,6 млн долл. США, или 43,7 %) и железнодорожного транспорта (970,4 млн долл. США, или 51,2 %) при формировании общего объема услуг.

Из общего объема транспортно-экспедиционных и логистических услуг за 2013 г. их доля по договорам с резидентами Республики Беларусь составила 693,2 млн долл. США (36,6 %), с нерезидентами — 1,2 млрд долл. США (63,4 %).

Ключевым элементом транспортно-логистической инфраструктуры страны выступают действующие на ее территории логистические центры. По данным официальной статистики их общее число в стране к 1 января 2014 г. достигло 15, а к 1 января 2015 г. — 25 (в том числе 17 — по Программе). Объем транспортно-экспедиционных и логистических услуг, оказанных логистическими центрами Беларуси в 2013 г., составил 456,4 млн долл. США (или 893,0 млрд руб.), из которых 75 % — услуги транспортно-логистических центров и 25 % — услуги оптово-логистических и торгово-логистических центров [4, с. 80]. Помимо объема услуг деятельность логистических центров республики характеризуется динамикой основных финансовых показателей работы, представленной за 2011–2013 гг. в табл. 3.

Анализ данных, представленных в табл. 3, демонстрирует рост экспорта услуг, оказываемых логистическими центрами, в 2013 г. к уровню 2012 г. на 8,7 % после падения его объема на 22,7 % в 2012 г. В целом по логистическим услугам в 2011–2013 гг. сохраняется положительное сальдо.

Важным показателем реализации транзитного потенциала Беларуси является объем логистических услуг по обработке транзитных грузов на территории страны. В 2013 г. его значение по организациям республики, осуществляющим логистическую и транспортно-экспедиционную деятельность, составило 41,0 млрд руб. (или 3,74% общего объема оказанных услуг), в т. ч. по логистическим центрам — 40,8 млрд руб. (или 4,57% объема их услуг) [4, с. 80]. При этом логистические центры и операторы Беларуси в анализируемом году обработали около 11% грузов, следующих транзитом через территорию страны.

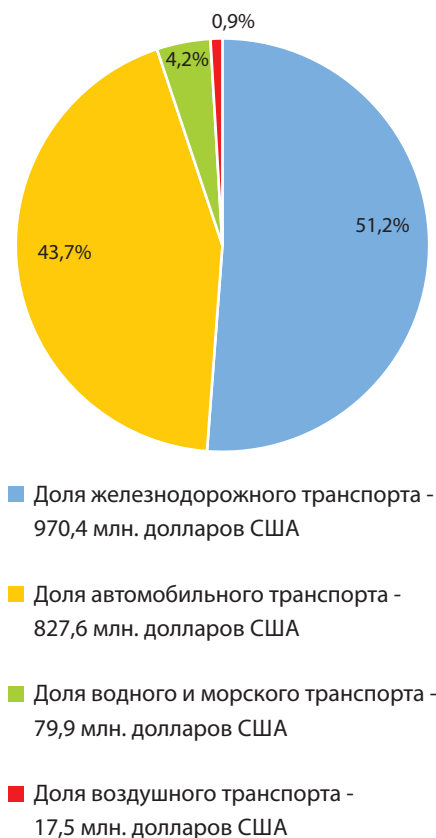


Рис. 8. Структура общего объема транспортно-экспедиционных и логистических услуг в Беларуси по видам используемого транспорта в 2013 г.

Основные финансовые показатели деятельности логистических центров в Республике Беларусь в 2011–2013 гг.

Показатель	Значения по годам		
	2011	2012	2013
Количество эксплуатируемых логистических центров, единиц	11	11	12
Выручка от реализации продукции, товаров, работ, услуг, млрд руб.	522,0	2 243,4	3 731,8
Себестоимость реализованной продукции, товаров, работ, услуг, млрд руб.	299,6	1 590,0	2 778,3
Прибыль от реализации продукции, товаров, работ, услуг, млрд руб.	153,7	336,7	498,7
Чистая прибыль, млрд руб.	147,5	215,1	294,9
Рентабельность реализованной продукции, товаров, работ, услуг, процентов	51,3	21,2	18,0
Рентабельность продаж, процентов	29,4	15,0	13,4
Экспорт услуг, тыс. долл. США	51 508,0	39 824,6	43 296,0
Импорт услуг, тыс. долл. США	32 313,0	20 378,0	26 256,7
Инвестиции в основной капитал, млн руб.	527 832	725 747	1 628 850
Среднесписочная численность работников, человек	3 939	4 367	5 126
Номинальная начисленная среднемесячная заработная плата работников, тыс. руб.	2 376,8	5 245,9	6 897,3

Источник: [4, с. 79].

По мнению экспертов, в настоящее время недостаточная транзитная привлекательность логистических центров и операторов в Беларуси во многом обусловлена относительно низкой комплексностью услуг: данный показатель оценивается в 25 % по республике против 73 % по странам Европейского союза. Сегодня совокупность работ, выполняемых в логистических центрах Европы и нашей страны, существенно отличаются: 72 функции логистического центра в соответствии с белорусскими нормами при наличии более чем 770 функций в мировой практике логистического процесса. Важное место в перспективах развития логистического бизнеса в Беларуси также занимает аутсорсинг — передача логистических функций сторонним независимым организациям — 3PL- и 4PL-провайдерам. Его доля на рынке республики сегодня составляет не более 3% (для сравнения: в Европе — 65 %, в Китае — 48 %, в России — 23 %). В настоящее время лишь ряд логистических операторов белорусского рынка (в т. ч. «Белтаможсервис», «Двадцать четыре», «БЛТ-логистик» и др.) заявляют уровень оказания услуг по технологии 3PL. При

этом услуги 4PL пока не представлены на белорусском рынке, равно как и на рынках стран — партнеров Республики Беларусь по ЕврАзЭС.

Международная оценка эффективности логистической деятельности в стране. С целью проведения эффективной диагностики развития логистики в государствах мира Всемирным банком в 2007 г. была разработана методика, позволяющая оценить текущее состояние логистической отрасли страны. Она заключается в расчете Индекса эффективности логистической системы (Logistics Performance Index — LPI), который проводится 1 раз в 2 года. Результаты исследования публиковались в 2007, 2010, 2012 и 2014 гг. Следует отметить, что Республика Беларусь не была включена в рейтинг 2010 г. В настоящее время LPI включает учет по пятибалльной шкале шести оценочных критериев и расчет на их основе среднего значения индекса по каждой стране.

Динамика значений индекса LPI по Беларуси и другим странам Таможенного союза ЕврАзЭС (включая Киргизию, вступающую в ЕврАзЭС с 29 мая 2015 г.) показана на рис. 9.

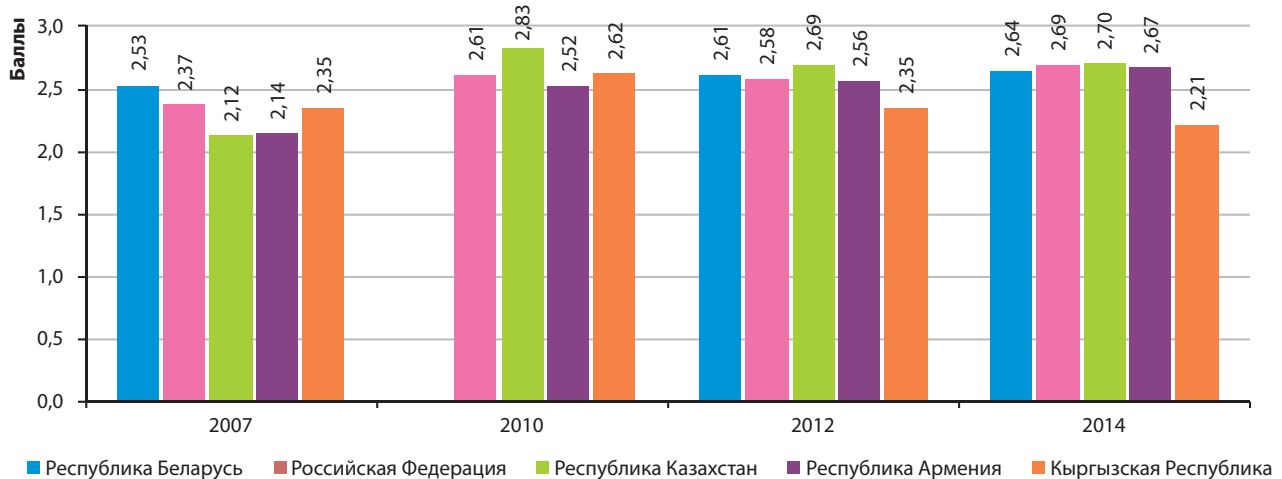


Рис. 9. Значения индекса LPI по странам Таможенного союза ЕАЭС в 2007-2014 гг.

Динамика мест стран — участниц ЕврАзЭС в рейтинге LPI представлена в табл. 4.

Действующая методология LPI включает в качестве субиндексов следующие оценочные критерии:

- эффективность процесса оформления таможенными органами (таможня, англ. *customs*);
- качество логистической транспортной информационно-технологической инфраструктуры (инфраструктура, англ. *infrastructure*);
- простота и доступность международных поставок (международные перевозки, англ. *international shipments*);
- уровень компетентности логистического обслуживания (качество и компетентность, англ. *logistics quality and competence*);
- возможность отслеживания международной поставки (отслеживание прохождения грузов, англ. *tracking and tracing*);

- своевременность полного завершения поставок (своевременность поставок, англ. *timeliness*).

Указанные субиндексы фактически соответствуют технологическим факторам реализации транзитного потенциала государства, а значит, их динамика призвана свидетельствовать об изменении уровня развития транзитного потенциала Республики Беларусь. Значения субиндексов LPI по Республике Беларусь отражены в табл. 5.

Из представленных субиндексов Беларусь за последние два года снизила свое положение по следующим критериям: «инфраструктура» (86-е место, снижение значения с 2,78 до 2,55), «качество и компетентность» (116-е место, снижение с 2,65 до 2,46), «отслеживание прохождения грузов» (113-е место, снижение с 2,58 до 2,51). В то же время, Беларусь улучшила позиции по таким

Таблица 4

Места стран Таможенного союза ЕврАзЭС в рейтингах LPI в 2007–2014 гг.

Страна	Места по годам			
	2007	2010	2012	2014
Республика Беларусь	74	–	91	99
Российская Федерация	99	94	95	90
Республика Казахстан	133	62	86	88
Республика Армения	131	111	100	92
Кыргызская Республика	103	91	130	149

Источник: [6].

Субиндексы Республики Беларусь в рейтингах LPI в 2007–2014 гг.

Критерий оценки (субиндекс LPI)	Значения по годам					
	2007		2012		2014	
	балл	место	балл	место	балл	место
Таможня	2,67	50	2,24 ↓	121 ↓	2,50 ↑	87 ↑
Инфраструктура	2,63	54	2,78 ↑	65 ↓	2,55 ↓	86 ↓
Международные перевозки	2,13	126	2,58 ↑	107 ↑	2,74 ↑	91 ↑
Качество и компетентность	2,13	120	2,65 ↑	89 ↑	2,46 ↓	116 ↓
Отслеживание прохождения грузов	2,71	66	2,58 ↓	98 ↓	2,51 ↓	113 ↓
Своевременность поставок	3,00	78	2,87 ↓	114 ↓	3,05 ↑	93 ↑

Источник: [6].

показателям, как «таможня» (87-е место, рост значения с 2,24 до 2,50), «международные перевозки» (91-е место, рост с 2,58 до 2,74), «своевременность поставок» (93-е место, рост с 2,87 до 3,05). Стабильный рост в течение всех семи лет наблюдался только по показателю «международные перевозки».

Для сравнения в странах, граничащих с Республикой Беларусь, значения индекса LPI в 2014 г. оказались значительно выше и составляют соответственно: в Польше — 3,49 (31-е место), в Литве — 3,40 (36-е место), в Латвии — 3,18 (46-е место), в Украине — 2,98 (61-е место), в России — 2,69 (90-е место) [6].

Относительно низкое для выгодного географического расположения Беларуси значение индекса LPI свидетельствует о необходимости увеличения темпов развития транспортной логистики в нашей стране и повышения ее транзитной привлекательности для международных перевозчиков. В этих целях представляется необходимой реализация приведенных ниже мероприятий, формирующих организационно-экономические основы дальнейшего развития транзитного потенциала Республики Беларусь.

Эффективность перевозочного процесса в транзитном сообщении и оптимизация использования автотранспортных средств во многом зависят от действующей нормативно-правовой базы. В связи с этим в правовой сфере видится необходимым сближение норм белорусского законодательства с требованиями актов Европейского союза в сфере транспортировки грузов. Особое внимание должно быть уделено техническим стандартам, касающимся транспортных средств и инфраструктуры для международного

транзита, а также нормам при перевозке опасных грузов и мерам фитосанитарного контроля. Важным этапом совершенствования законодательной базы призвана стать отмена разрешительной системы на перевозки внутри межгосударственного объединения в двухстороннем сообщении, транзитом, а также между другими государствами — членами ЕврАзЭС.

Одним из приоритетных направлений повышения транзитной привлекательности Беларуси выступает реконструкция и модернизация автомобильных дорог и иной дорожной инфраструктуры, необходимой для осуществления транзита по территории страны. Видится необходимым привести автомобильные дороги, входящие в международный транспортный коридор № IX и его ответвление IXB, в соответствие с требованиями ЕС по нагрузке на ось в 11,5 т и общей массе автопоезда с 5 и более осями, а также сократить время проведения контрольных процедур в пограничных пунктах пропуска. Важнейшую роль в развитии транспортной инфраструктуры республики призван сыграть проект по строительству второй кольцевой автомобильной дороги (МКАД-2) вокруг города Минска в 2014–2016 гг., при реализации которого предусмотрено использование современной технологии укладки цементно-бетонного покрытия (запланированная скорость движения — 120 км/ч, прогнозная интенсивность транспортного потока — 11–24 тыс. автомобилей в сутки). Совершенствование инфраструктуры предполагает также увеличение объемов оказания услуг придорожного сервиса и включает строительство гостиниц, кафе, автозаправочных станций, станций технического обслуживания, пунктов

экстренной помощи на дорогах, а также их доведение до уровня международных стандартов по придорожному обслуживанию.

Формирование и развитие транзитно-привлекательной транспортно-логистической системы на территории Беларуси предполагает дальнейшее создание мультимодальных многофункциональных транспортно-логистических центров, включая трансграничные терминалы, с учетом исправления допущенных на сегодня при планировании отдельных просчетов. В частности, требуется исключать случаи нерациональной специализации, предусматривать наличие подъездных железнодорожных путей, открывать ведомственные пункты таможенного отправления в центрах, большее внимание уделять водному и воздушному транспорту и т. п. Таким образом, требуется более детальная проработка технико-экономических обоснований логистических центров с учетом опыта реализации успешных зарубежных проектов (например, *Европейского Торгово-Транспортного центра* в немецком Франкфурте-на-Одере, грузовой деревни *Bologna Freight Village* в Италии, трансграничного транспортно-логистического центра *Малашевичи* в Польше). Важно учитывать, что в Западной Европе деятельность транзитных логистических центров обеспечивает 25–40 % дохода транспортного комплекса соответствующих стран [2, с. 192].

При обеспечении необходимых условий для переработки в транспортно-логистических центрах Беларуси части транзитного грузопотока существует возможность получения некоторых объемов транзита для последующей доставки белорусскими перевозчиками. Согласно существующим экспертным оценкам, в случае если бы 5 % грузов (порядка 700 000 т), перемещаемых через территорию Республики Беларусь в страны Таможенного союза ЕврАзЭС и СНГ, перерабатывалась в логистических центрах страны и в оптимальные сроки доставлялась грузополучателю уже белорусскими перевозчиками, то дополнительная выручка этих перевозчиков могла составить порядка 50 млн евро в год. Это обеспечило бы 6–7 % прироста экспортной выручки по услугам грузового автотранспорта.

Данный путь был избран сопредельными государствами Беларуси — Польшей и Литвой, что позволило им за короткий срок вый-

ти в лидеры среди основных грузообразующих стран Евросоюза. В этих государствах происходит определенная перевалка, переработка или хранение на терминальных комплексах товаров, произведенных или прибывших в Евросоюз, и их дальнейшая поставка в Россию, Беларусь и другие страны.

Управляя транзитными грузопотоками, мы неизбежно сталкиваемся с таможенным элементом, который формирует самостоятельную отрасль логистики — таможенную логистику — со своими принципами, методами, инструментами [2, с. 166]. В целях решения организационных задач, связанных с развитием таможенной логистики в Беларуси, важную роль призваны играть современные передовые таможенные технологии, к которым относятся: предварительное электронное информирование таможенных органов; декларирование товаров в электронной форме; удаленный выпуск товаров как результат развития технологии интернет-декларирования; неинтрузивный контроль; развитие института уполномоченного экономического оператора; использование принципов «одна остановка» и одно окно. Чтобы активизировать работу по повышению эффективности транспортно-логистической деятельности, необходимо в первую очередь развивать систему электронной таможни, что позволит организовать непрерывный двухсторонний поток информации в электронной форме от субъектов внешнеэкономической деятельности, таможенных органов, государственных структур Беларуси и других государств в целях ее накопления и обработки.

Ключевым аспектом развития транзитного потенциала Беларуси выступает информационное обеспечение транзитной привлекательности страны путем внедрения современных информационных технологий сопровождения транспортных и логистических процессов и других систем информатизации. Применение информационных технологий в области организации транзита и логистического обслуживания грузопотоков целесообразно развивать по следующим направлениям:

- расширение практики применения белорусскими операторами систем электронного документооборота в рамках концепции EDI для связи всех контрагентов транспортно-логистического процесса;

- формирование и внедрение стандартов электронного документооборота, в первую очередь на базе европейского набора стандартов UN/EDIFACT;

- унификация программного обеспечения, лежащего в основе информационных систем транспортно-логистических центров страны;

- определение и закрепление на законодательном уровне юридического статуса электронных документов;

- формирование коммуникаций для обеспечения устойчивой многоканальной связи между транспортно-логистическими центрами, таможенными органами и другими субъектами рынка;

- организация систем по сбору, обработке и анализу информации о внутренних и транзитных грузопотоках и перевозках, а также о самих участниках транспортно-логистической деятельности;

- расширение использования в сфере транспортно-экспедиционного обслуживания систем штрихового кодирования GS1 и радиочастотной идентификации RFID;

- обеспечение включения транспорта в глобальную логистическую систему путем использования геоинформационных систем и систем глобального позиционирования (в частности, GPS и ГЛОНАСС).

В области финансовой инфраструктуры в Беларуси требуется расширение существующих финансовых коридоров для более полной реализации транзитного потенциала страны, а также целесообразны диверсификация предоставляемых банковских услуг, разработка информационно-маркетинговой стратегии развития безналичных расчетов, рациональное размещение банкоматов и пунктов обмена валют вдоль ключевых транзитных магистралей и т. п.

На сегодня международный рынок транспортно-логистических услуг в целом можно считать сформированным, и перед Республикой Беларусь в этих условиях стоит достаточно непростая задача — занять свое место в международных внешнеэкономических потоках, включая транзитное сообщение. Пока говорить о фактической эффективности транспортно-логистической системы Беларуси достаточно сложно, поскольку детальный анализ необходимых показателей будет возможен лишь через 5–7 лет. К примеру, по-

пытки оценки эффективности транспортно-логистической системы Европейского союза были впервые предприняты почти спустя 20 лет с начала ее функционирования. Тем не менее, уже сегодня эксперты прогнозируют интегральный экономический эффект от функционирования транспортно-логистической системы Беларуси за десятилетний период в размере 6,5–7,0 млрд долл. США при среднем сроке окупаемости инвестиций на развитие транспортно-логистической инфраструктуры 7,5–8 лет [6, с. 19].

В целях координации деятельности субъектов транспортно-логистической отрасли необходимо развитие существующих в Республике Беларусь логистических ассоциаций — БАМЭ и Ассоциации участников логистической деятельности. Последняя создана шестью университетами республики, рядом промышленных и транспортных организаций. В рамках этих ассоциаций целесообразно формирование групп ученых и практиков для проведения совместных научных исследований, организации научно-практических конференций, транспортных конгрессов, веб-мероприятий. Видится актуальным также создание на базе Ассоциации участников логистической деятельности кластера университетов, государственных органов, частных и неправительственных организаций по развитию сферы логистики и транспорта. Следует использовать значительный научный и практический опыт, накопленный кафедрой «Экономика и логистика» БНТУ в данной области.

Многолетний опыт зарубежных стран демонстрирует, что важной целью развития логистики в национальной экономике государства наравне с уменьшением логистических издержек в конечной стоимости продукции выступает повышение транзитного потенциала страны. Выгоды, получаемые транзитной страной, прежде всего, состоят в обеспечении денежных поступлений в виде оплаты транспортных и сопутствующих услуг (как логистического, так и придорожного сервиса). В страны с высоким транзитным потенциалом направляются инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры, внедрение современной транспортной техники и технологий. Более того, транзит является надежным средством усиления влияния страны на международной арене. Таким обра-

зом, важен геополитический аспект транзита — какие бы политические и экономические изменения не происходили в регионе, избранный, развитый и закрепленный на практике транспортный транзитный маршрут остается стабилизирующим долговременным фактором в отношении между странами, выступающими его участниками и пользователями.

Литература:

1. Жук, И. В. Транзитный потенциал Беларуси: планы и реальность / И. В. Жук, В. С. Миленький // Белорусский экономический журнал. — 2014. — № 2. — С. 97–115.

2. Ивуть, Р. Б. Организационно-экономический механизм управления логистическими системами на транспорте и в дорожном хозяйстве: монография / Р. Б. Ивуть, В. В. Равино, П. А. Бабошкина, Н. Е. Гаврилина, О. А. Куличева, Н. П. Янцохина;

коллектив авторов АГТУ, БНТУ. — Астрахань: АГТУ, 2012. — 404 с.

3. Транспорт и логистика Республики Беларусь 2013: справочно-информационное издание / под общей редакцией Н. В. Горбеля. — Минск: Центр «БАМЭ-Экспедитор», 2013. — 152 с.

4. Транспорт и связь в Республике Беларусь 2009–2013. Статистический сборник / Национальный статистический комитет Беларуси; [редколлегия: В. И. Зиновский и др.] — Минск: Национальный статистический комитет, 2014. — 126 с.

5. Транспорт и логистика Республики Беларусь 2014: справочно-информационное издание / под общей редакцией Н. В. Горбеля. — Минск: Центр «БАМЭ-Экспедитор», 2014. — 86 с.

6. Connecting to Compete 2014: Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and Its Indicators [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/Trade/LPI2014.pdf>. — Дата доступа: 01.02.2015.