

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

В статье проанализированы состояние, проблемы развития и намечены пути дальнейшего совершенствования транспортно-логистической системы Республики Беларусь.

The article analyzes the status and problems of developing the transportation and logistics system in the Republic of Belarus and draws up the ways for its further improvement.

Ключевые слова: логистическая система; инфраструктура; пути сообщения; транспортная сеть; международные магистрали; транзит; международные перевозки; грузооборот; средняя доходная ставка от перевозок грузов.

Key words: logistics system; infrastructure; means of communication; transportation network; international highways; transit; international carriages; cargo turnover; average rate of return in goods transportation.

Введение

Как показывает мировой опыт, важнейшим фактором экономического роста является формирование логистической системы, охватывающей различные сферы деятельности в стране. В индустриально развитых странах логистика давно поставлена на службу повышения эффективности управления движением материальных потоков. Эволюция логистических систем за рубежом доказывает, что они становятся одним из важнейших стратегических инструментов в конкурентной борьбе не только для отдельных организаций, но и страны в целом. Транспортный комплекс Республики Беларусь также не является исключением, так как имеет значительный потенциал для увеличения своего вклада в развитие логистических услуг.

В современной рыночной среде процесс совершенствования логистического управления товародвижением объективно приводит к усилению интеграции организаций, участвующих в перемещении товаров. Возникает необходимость регулирования всей системы движения товаров, при этом эффективность цепи поставок определяется уровнем организационного оформления хозяйственных связей всех участников товародвижения.

В Республике Беларусь сложилась несколько иная ситуация. В силу объективных причин исторического, политического, экономического характера имеется определенное технологическое отставание в области логистики. Это происходит из-за специфичности развития самих логистических систем, обусловленной целым рядом причин, основными из которых являются следующие:

- недостаточно прочные связи между производителями, поставщиками и потребителями, которые должны быть объединены в одну систему;
- создание логистических систем требует капитальных вложений и подчас достаточно значительных;
- темпы развития производственной, технической и технологической базы логистики в разных отраслях экономики в последние годы очень высоки, требуют практически постоянного внесения улучшений или внедрения новых продуктов при значительных единовременных вложениях;
- постоянное совершенствование технологий предполагает интенсивную подготовку кадров по специальности «логистика», переподготовку и повышение квалификации в этой области персонала среднего и высшего менеджмента.

Для преодоления указанного отставания возникла необходимость в разработке государственной Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года, в которой

наибольшее внимание уделялось управленческому, экономическому и финансовому аспектам. Немаловажным аспектом развития логистической системы является размещение элементов логистической цепи, т. е. построение территориальной структуры, наполненной соответствующими объектами и коммуникациями.

В соответствии с данной Программой при Совете Министров Республики Беларусь создана межведомственная комиссия для координации работы республиканских органов государственного управления и иных государственных организаций по ее выполнению.

В состав комиссии вошли представители Министерства торговли, Министерства транспорта и коммуникаций, Министерства экономики, Государственного таможенного комитета, облисполкомов и Минского горисполкома, а также государственные заказчики Программы. Целями Программы являются следующие:

- разработка основных направлений развития логистической системы Республики Беларусь;
- создание организационной схемы размещения логистических центров;
- формирование благоприятных условий для привлечения инвестиций в создание объектов и инфраструктуры логистической системы.

Определено, что Республика Беларусь располагает необходимой инфраструктурой для стимулирования роста грузовых и пассажирских перевозок как на территории республики, так и за ее пределами, а также для эффективной реализации транзитного потенциала на базе интеграции в европейскую транспортную систему. Намечены пути дальнейшего совершенствования транспортного комплекса Республики Беларусь.

Для достижения цели формирования стройной структуры логистической системы на территории страны логистические объекты необходимо дифференцировать по уровню обслуживания товаропотоков и работы транспортных систем.

Показателем интегрирования транспортной системы республики в мировую экономику является рациональное использование существующих транспортных сетей, реализация преимуществ их географического положения, обеспечивающих кратчайший путь и минимальные временные рамки прохождения грузов между странами Европейского союза и Азиатско-Тихоокеанского региона. На современном этапе увеличение объемов транзита по территории республики является важным фактором стабилизации и структурной перестройки экономики страны. При этом необходимо учитывать, что транзит является одним из наиболее эффективных видов экспорта услуг, а инвестиции в данную сферу деятельности отличаются быстрой отдачей.

Транспортная система является главной составляющей логистики товародвижения. Все виды транспорта республики составляют единую систему, которая представляет собой транспортную инфраструктуру (таблица 1) [1].

Основную часть перевозочной работы в республике выполняет железнодорожный транспорт, представленный Белорусской железной дорогой, которая является государственным объединением, подчиненным Министерству транспорта и коммуникаций.

Железнодорожный транспорт республики является частью евроазиатского железнодорожного комплекса и обслуживает макрологистическую систему внешней торговли. Белорусская железная дорога соединяется через Польшу с железнодорожной сетью стран Балтии, СНГ и Западной Европы.

Таблица 1 – Количество организаций транспорта в Республике Беларусь в 2011–2013 годах (по основному виду экономической деятельности), ед.

Организации	2011	2012	2013	Отклонение (+; –) 2013 года от 2011 года
Транспортные организации, всего, ед.	8 404	10 338	13 696	5 292
Из них:				
железнодорожного транспорта	8	8	8	–
автобусных перевозок	231	592	603	372
трамвайного, троллейбусного транспорта, метрополитена	8	8	8	–
автомобильного грузового транспорта	4 616	6 229	9 073	4 457
внутреннего водного транспорта	4	4	5	1
воздушного транспорта	16	13	15	–1

Пограничная инфраструктура железной дороги на западных границах развита с учетом того, что здесь стыкуются железнодорожные линии с различной шириной колеи. Для обеспечения всего

комплекса транспортных услуг дорога имеет на пограничных переходах необходимые обустройства, способные переработать всю номенклатуру перевозимых грузов. Основные перегрузочные мощности расположены в Брестском и Гродненском железнодорожных узлах.

Особое внимание уделяется контейнерным перевозкам – транзитным, экспортно-импортным, внутриреспубликанским. На станциях имеется более 20 контейнерных терминалов по переработке крупнотоннажных контейнеров, 19 терминалов по переработке среднетоннажных контейнеров. Большое внимание уделяется не только техническому оснащению терминалов, но и совершенствованию существующих услуг, оказываемых грузовладельцам с целью организации доставки грузов по принципу «от двери до двери» либо по принципу «железнодорожная станция – склад получателя».

Белорусская железная дорога активно сотрудничает с железными дорогами России, Польши, Германии, Литвы в реализации ряда проектов по организации перевозок грузов специализированными контейнерными и грузовыми поездами. Одним из приоритетных направлений интеграции Белорусской железной дороги в общеевропейскую транспортную сеть является ее сотрудничество с международными транспортными организациями – Советом по железнодорожному транспорту государств СНГ и стран Балтии, межправительственной Организацией сотрудничества железных дорог, Международным союзом железных дорог и др.

Экономико-географическая компактность территории Республики Беларусь обуславливает широкое использование автомобильного транспорта. Количество автотранспортных предприятий по состоянию на 1 января 2014 года по сравнению с 2011 годом увеличилось на 4 457 ед., большая часть которых находится в частной собственности. Главные их функции состоят в обеспечении эффективной организации перевозок грузов и пассажиров в соответствии с потребностями клиентуры.

Водный транспорт является составной частью транспортного комплекса Республики Беларусь и обеспечивает перевозки грузов и пассажиров на внутренних водных путях (протяженностью около 2 000 км) в приречные пункты, переработку грузов в 10 речных портах, расположенных в бассейнах Припяти, Днепра, Сожа, Березины, Немана, Западной Двины. В системе водного транспорта работают 10 речных портов (Бобруйск, Брест, Гомель, Микашевичи, Могилев, Мозырь, Пинск, Речица, Витебск, Гродно), четыре предприятия водных путей (Гомель, Пинск, Мозырь, Бобруйск). Доля водного транспорта незначительна в транспортном комплексе страны, она не достигает 1% общего грузооборота.

По территории республики проходит водный путь международного значения Буг – Припять – Днепр – Черное море, по которому перевозятся различные грузы. Речные порты Гомель, Бобруйск, Брест, Мозырь имеют железнодорожные подъездные пути и приспособлены для обработки грузов, перемещающихся в смешанном сообщении. Республика Беларусь создает собственный морской торговый флот и осваивает новые грузопотоки экспортных грузов в страны дальнего и ближнего зарубежья. В структуру водного транспорта входят судостроительные предприятия и транспортно-экспедиционные компании (ОАО «Белорусское морское пароходство», ЗАО «Белорусская судоходная компания», ЗАО «Белорусская транспортно-экспедиционная и фрахтовая компания»).

Водные пути на территории Республики Беларусь от Бреста до границы с Украиной (Днепро-Бугский канал и река Припять) находятся в удовлетворительном техническом состоянии и относятся к 4 классу внутренних водных путей международного значения. На территории Польши, на реке Буг водные пути находятся в состоянии, ограниченно годном для транспортной эксплуатации. В соответствии с Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения водный путь Днепр – Висла – Одер относится к магистральным водным путям E40. Развитие торговли между Востоком и Западом, перегруженность железнодорожного и автомобильного транспорта все более настойчиво требуют восстановления этой водной системы. К этой транспортной системе тяготеет ряд грузопотоков Беларуси, Польши, Украины и других европейских стран, объем которых оценивается миллионами тонн (уголь, руда, металл, удобрения, соль, сахар, щебень, торф, лес, сапропели), а также грузы из стран Скандинавии. По этому водному соединению возможно перевозить до 4 млн т грузов в год [2]. В направлении Беларусь – Украина – Германия расстояние по соединению рек Днепр – Висла – Одер на 1 000 км короче, чем по соединению рек Дунай – Майн. Данное водное соединениепозволит снизить нагрузку на железнодорожный и автомобильный транспорт, сократить затраты на перевозки, а также уменьшить вредное воздействие транспорта на окружающую среду. Водными путями этого соединения могут осуществляться и туристические поездки на судах.

Воздушный транспорт Республики Беларусь представляет собой комплекс государственных предприятий и организаций, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов по воздуху как в

республике, так за ее пределами. Развитие воздушного транспорта, как наиболее мобильной составляющей транспортной инфраструктуры современного государства, имеет исключительное значение. Преимущество воздушного транспорта заключается в высокой скорости и срочности доставки грузов в любом направлении, в труднодоступные районы в чрезвычайных ситуациях.

В Республике Беларусь имеется сеть аэропортов, из которых проложены авиатрассы в более чем 30 городов СНГ, а из главной воздушной гавани страны – международного аэропорта Минск-2 – выполняются рейсы в ряд городов Европы, Азии, Америки и Африки. Крупнейшая национальная компания «Белавиа» с 1997 года является членом Международной ассоциации авиаперевозчиков (IATA), интегрирована в современную структуру европейских авиаперевозок и имеет специальные коммерческие соглашения с 48 авиакомпаниями. Она постепенно переходит на новую авиатехнику, отвечающую требованиям безопасности и экологичности. Это позволяет наращивать перевозки пассажиров. Компания «Грансавиаэкспорт» специализируется на перевозках грузов в страны Европы, Южной Америки, Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока.

Областные аэропорты Республики Беларусь по географическому положению являются наиболее подходящими пунктами для транзитных технических посадок на дозаправку для зарубежных авиакомпаний, осуществляющих полеты из центральноазиатских стран в Европу, а также авиакомпаний Ближнего Востока в Скандинавские страны.

Эффективные логистические системы предполагают развитие соответствующей материально-технической базы транспорта, включающие наличие дорог и средств передвижения (таблица 2)[1].

Таблица 2 – Показатели наличия и состояния путей сообщения в Республике Беларусь в 2011–2013 годах

Показатели	2011	2012	2013	Отклонение (+; –) 2013 года от 2011 года
Железнодорожные пути общего пользования, км	5 503	5 483	5 490	–12
Из них:				
электрифицированные	899	899	1 013	113
удельный вес в общей эксплуатационной длине железных дорог, %	16,3	16,4	18,4	2,1
Густота железных дорог, км/на 1 000 км ² территории	26,5	26,4	26,4	–0,1
Автомобильные дороги общего пользования, всего, км ²	86,5	100,4	101,0	14,6
Из них:				
с твердым покрытием	74,8	74,9	75	0,2
Автомобильные дороги общего пользования по областям, тыс. км:				
Брестская	10,7	10,9	10,9	0,2
Витебская	17,7	17,8	17,8	0,1
Гомельская	12,4	12,4	12,4	–
Гродненская	12,9	12,8	12,8	–0,1
Минская	19,4	19,4	19,4	–
Могилевская	13,3	13,3	13,3	–
Плотность автомобильных дорог общего пользования, всего, км/1 000 км ² территории	360,5	360,9	361,4	0,9
В том числе по областям:				
Брестская	319,1	320,6	321,3	2,2
Витебская	365,5	366	367	1,5
Гомельская	266,2	266,2	266,4	0,2
Гродненская	469,2	468,3	468,8	–0,4
Минская	432,1	432,4	431,4	–0,7
Могилевская	338,3	339,4	341,4	3,1
Магистральные трубопроводы, км	11 235	11 264	11 571	336
В том числе:				
газопроводы	7 502	7 530	7 837	335
нефтепроводы	2 983	2 983	2 983	–
нефтепродуктопроводы	750	751	751	1

По уровню развития дорожной сети Республика Беларусь занимает одно из первых мест среди стран СНГ. Белорусская железная магистраль осуществляет около 75% всех выполняемых в

республике грузовых и более 50% пассажирских перевозок. Эксплуатационная длина железной дороги составляет 5 490 км. Благоприятные условия для перевозки грузов и пассажиров создает двухпутная электрифицированная железнодорожная линия Брест – Минск – Орша – граница Российской Федерации протяженностью 1 013 км, обеспечивающая скорость движения грузовых поездов до 100 км/час, пассажирских – до 160 км/час.

По территории Беларуси проложены международные магистрали Брест–Минск–Орша (главная ось транспортного коридора Лондон – Париж – Берлин – Варшава – Минск – Москва) и Гомель – Бобруйск – Минск – Молодечно – Лунинец – Барановичи – Лида (соединяет Украину со странами Балтии). Через республику проходит транзитный грузопоток из Центральной России в Калининградскую область.

Наиболее значимые железнодорожные узлы – Минск, Молодечно, Орша, Барановичи, Гродно, Волковыск, Лида, Лунинец, Брест, Гомель, Могилев, Осиповичи, Витебск, Полоцк – работают на 2–6 направлениях. Плотность белорусских железных дорог достигает 27 км на 1 000 км², что позволяет обеспечивать достаточно эффективное функционирование экономики страны.

Главными приоритетами государственной дорожной политики являются рациональное развитие и улучшение технического состояния сети автомобильных дорог общего пользования для удовлетворения потребностей экономики и населения республики в автотранспортных связях, создание условий для развития социальной сферы, а также интеграция магистральных дорог в Европейскую транспортную систему и в единую сеть международных автомагистралей Содружества Независимых Государств и Евразийского экономического сообщества. Функции реализации дорожной политики возложены на департамент «Белавтодор» Министерства транспорта и коммуникаций в соответствии с принятой Государственной программой «Дороги Беларуси» на 2006–2015 годы, приоритетным направлением которой является развитие международных автомагистралей.

Важнейшим элементом логистической инфраструктуры Беларуси является сеть автомобильных дорог общего пользования, протяженность которой составляет 101 000 км, в том числе 15 400 км – дороги республиканского значения, по которым перевозится более 70% всех грузов. Автомобильные дороги с твердым покрытием составляют 74 000 км, или 86% автомобильных дорог общего пользования. Плотность сети автомобильных дорог общего пользования составляет 361,4 км на 1 000 км² территории республики.

Наиболее густая сеть автомобильных дорог – в западных и центральных районах Беларуси. Особое значение имеют автомобильные дороги в районах, где отсутствует железнодорожная сеть (их в республике более 20).

По территории Республики Беларусь проходят пять международных автомобильных магистралей категории «Е», а также трансъевропейский транспортный коридор II (Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород), который определен Европейским союзом как высший приоритет в связи с важным значением проходящих по нему торговых потоков между Востоком и Западом (протяженность его по территории республики составляет 609 км); трансъевропейский транспортный коридор IX (Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва/Псков – Киев – Кишинев – Бухарест – Дмитровград – Александрополис) и его ответвление IXB (Калининград/Клайпеда – Каунас – Вильнюс – Минск – Киев).

Важнейшим по значению объектом дорожного строительства стала реконструкция кольцевой дороги вокруг Минска, которая является ответвлением Критского транспортного коридора IXB. Эта автомагистраль приобрела вид современного шестиполосного шоссе, оснащена автоматизированной системой управления, включающей метеостанции, датчики интенсивности движения и пункты для взвешивания грузового автотранспорта. Все это позволило создать безопасные, комфортные и эстетически привлекательные дорожные условия для пропуска все возрастающих транспортных потоков вокруг и внутри столицы Беларуси.

Дорожная инфраструктура и взимаемые сборы за ее использование, условия проезда по Беларуси в основном соответствуют требованиям, принятым в ЕС.

Дорожными организациями постоянно обеспечивается поддержание транспортно-эксплуатационного состояния входящих в состав трансъевропейских транспортных коридоров автомобильных дорог в соответствии с международными требованиями за счет обеспечения их надлежащего состояния, своевременного проведения текущих ремонтов, повышения безопасности дорожного движения, внедрения системы маршрутного ориентирования, улучшения качества инженерного обслуживания.

Протяженность магистральных трубопроводов в республике составляет 11 571 км, они активно используются для транспортировки нефти, газа, бензина и дизельного топлива. Транспортировку нефти и природного газа осуществляют Гомельское и Новополоцкое предприятия транспорта нефти «Дружба» и государственное предприятие «Белтрансгаз». Транзит сырой нефти выполняется по следующим направлениям: Гомельское предприятие – Адамова Застава (РФ), Мозырь – Польша – Германия с ответвлением на Украину, Венгрию, Словению (через Броды); Новополоцкое предприятие – Сургут – Полоцк («Дружба») с ответвлением на Новополоцк, Мажейкяй (Литва), Вентспилс (Латвия).

В республике функционируют три магистральных нефтепродуктопровода, по которым направляется дизельное топливо и бензин: Унеча – Полоцк, Унеча – Западная граница, Новополоцк – Минск (Фаниполь). Транзит российского природного газа через Беларусь осуществляется по следующим направлениям: в Украину, Польшу, Литву и Калининградскую область России. Наряду с развитием путей сообщения в республике отмечается постепенное обновление парка транспортных средств. Динамика развития материально-технической базы отдельных видов транспорта представлена в таблице 3 [1].

Таблица 3 – Показатели наличия отдельных транспортных средств в Республике Беларусь за 2011–2013 годы (на конец года), ед.

Транспортные средства	2011	2012	2013	Отклонение (+; -) 2013 года от 2011 года
Автомобильные транспортные средства, принадлежащие организациям	412 945	421 700	426 579	13 634
Из них:				
грузовые автомобили	275 328	279 841	285 388	10 060
удельный вес грузовых автомобилей в общем количестве автотранспортных средств, %	66,7	66,4	66,9	0,2
легковые автомобили	104 048	107 775	107 318	3 270
Транспортные средства в личной собственности граждан				
В том числе:				
грузовые автомобили	121 133	123 274	128 805	7 672
легковые автомобили	2 646 500	2 640 800	2 670 600	24 100
Транспортные суда внутреннего водного транспорта				
В том числе:				
транспортные суда общего пользования (включая буксиры и толкачи)	245	242	237	-8
вспомогательные суда	211	224	220	-9

Следует отметить положительную тенденцию роста количественного состава автомобильных транспортных средств, что создает благоприятные условия для организации и развития логистики транспорта.

Вместе с тем развитие водного транспорта как элемента этой логистики требует особого внимания Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Для определения объемов внутриреспубликанских грузопотоков целесообразно проанализировать их динамику за ряд лет (таблица 4) [1].

Таблица 4 – Грузооборот по видам транспорта в Республике Беларусь за 2010–2013 годы, млн т-км

Транспортные средства	2010	2011	2012	2013	Темп роста 2013 года к 2010 году, %
Все виды транспорта	128 144	134 269	131 684	130 752	102,0
В том числе:					
трубопроводный	65 743	65 258	61 134	61 220	93,1
из него:					
транзит	56 283	53 825	50 445	50 165	89,1
железнодорожный	46 224	49 406	48 351	43 818	94,8
из него:					
международные перевозки	31 667	36 192	34 461	30 865	97,5

транзит	18 499	19 875	17 341	17 312	93,6
---------	--------	--------	--------	--------	------

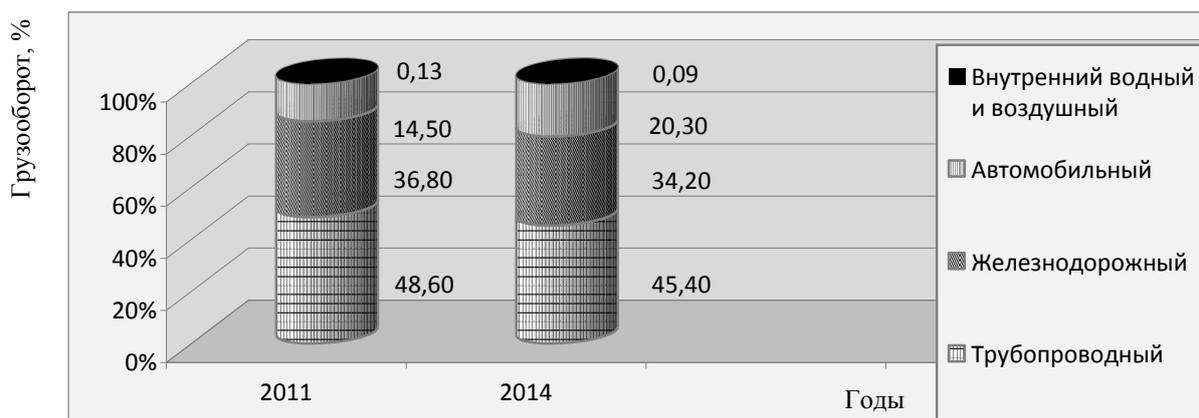
Окончание таблицы 4

Транспортные средства	2010	2011	2012	2013	Темп роста 2013 года к 2010 году, %
автомобильный	16 023	19 436	22 031	25 603	159,8
внутренний водный	110	143	134	84	76,3
воздушный	44	27	34	27	61,4
из него: международные перевозки	44	27	34	27	61,4

За исследуемый период наблюдается положительная динамика увеличения общего объема перевозок грузов на 2%. Однако по видам транспортных средств отмечается увеличение только грузооборота автомобильных перевозок, по остальным видам транспорта отмечается тенденция к его снижению. Наиболее высоки темпы снижения грузооборота внутреннего водного и воздушного транспорта. Вместе с тем следует отметить, что внутренний водный транспорт имеет наименьшую себестоимость, что подтверждает необходимость дальнейшего развития данного вида грузоперевозок.

Кроме того, отмечается тенденция снижения объемов международных перевозок, что подтверждает недостаточный уровень качества предоставляемых транспортных логистических услуг и несоответствие материально-технической базы транспорта международным требованиям.

На нижеприведенном рисунке показана структура грузооборота республики за 2014 год, в которой железнодорожные перевозки занимают 34,2%, что подтверждает наибольшую востребованность данного вида транспорта при оказании транспортных услуг в связи с оптимальной их себестоимостью при больших объемах перевозок [1].



Структура грузооборота Республики Беларусь по видам транспорта, %

Доля перевозок грузов автомобильным транспортом в 2014 году составляла 20,3% в общем объеме грузооборота республики, отмечается положительная тенденция увеличения их доли на 7,7% по отношению к 2010 году. На выбор вида транспортно-логистических услуг оказывает влияние ряд факторов, основным из которых является себестоимость. Кроме того, себестоимость перевозок является одним из важнейших обобщающих показателей экономической деятельности транспортных предприятий. На ее величину оказывают влияние объем и дальность перевозок, грузоподъемность подвижного состава, КПД тяговых двигателей, расход топлива, рабочей силы, доля порожнего пробега, продолжительность работы в течение суток или года и другие факторы.

Обычно все составляющие себестоимости перевозок подразделяются на затраты на движущую операцию, т. е. приходящиеся на 1 км пробега, и начально-конечные операции.

Расходы на движущую операцию связаны с передвижением подвижного состава, включая промежуточные операции по его переформированию и обработке в пути следования.

Расходы на начально-конечные операции связаны, в основном, с подачей вагонов, автомобилей, судов под грузовые операции, их уборкой, формированием и расформированием составов в начальных и конечных пунктах перевозок, оформлением перевозочных документов,

информационным и другим обслуживанием клиентуры, а на некоторых видах транспорта и с выполнением погрузочно-разгрузочных работ.

Расходы на начально-конечные операции (при прочих равных условиях) от изменения дальности перевозок не зависят, а расходы на движущую операцию возрастают прямо пропорционально ее росту.

На себестоимость влияют тип и степень использования транспортного средства, время проведения отдельных операций, скорость и срочность доставки, расстояние, технологии работ, структура грузов, качество путей, организация дорожного движения и другие факторы. Не последнюю роль играют дорожно-климатические факторы.

При сравнении себестоимости перевозок по видам транспорта следует учитывать удельные затраты на выполнение погрузочно-разгрузочных операций, выполняемых грузовладельцами, а также расходы, связанные с потерями грузов в процессе их доставки потребителям, и другие сопоставимые затраты. Во всех случаях такое сравнение себестоимости необходимо проводить не по средним значениям, а с учетом конкретных условий перевозок и затрат на различных видах транспорта. Дело в том, что в зависимости от направления перевозок, рода груза, вида движения, условий эксплуатации и региона себестоимость перевозок даже в пределах одного вида транспорта может различаться в несколько раз.

При расчете себестоимости перевозок по видам транспорта следует учитывать различия в ставках налогов и страховых сборов для государственного и частного транспорта и другие затраты, связанные с рыночной конъюнктурой (например, расходы на рекламу).

В свою очередь эти факторы влияют на финансовые результаты деятельности транспорта (таблица 5) [1].

Таблица 5 – Финансовые результаты от перевозок грузов всеми видами транспорта в Республике Беларусь за 2011–2013 годы

Показатели	2011	2012	2013	Темп роста 2013 года к 2011 году, % (раз)
<i>Железнодорожный транспорт</i>				
Грузооборот, млн т-км	49 406	48 351	43 818	88,7
Расходы по перевозкам грузов, млрд р.	4 236,1	8 069,3	10 099,2	2,4 раза
Средняя себестоимость перевозок грузов, р. на 10 т-км	857,4	1 668,9	2 304,8	2,7 раза
Средняя доходная ставка от перевозок грузов, р. за 10 т-км	1 789,3	3 102,3	3 726,7	2,1 раза
<i>Автомобильный транспорт</i>				
Грузооборот, млн т-км	19 436	22 031	25 603	131,7
Расходы по перевозкам грузов, млрд р.	2 393,5	4 679,5	5 774,7	2,4 раза
Средняя себестоимость перевозок грузов, р. на 10 т-км	4 498	7 527	7 898	175,6
Средняя доходная ставка от перевозок грузов, р. за 10 т-км	5 191	8 542	8 664	166,9
<i>Внутренний водный транспорт</i>				
Грузооборот, млн т-км	143	134	84	58,7
Расходы по перевозкам грузов, млн р.	35 724	47 603	58 752	164,4
Средняя себестоимость перевозок грузов, р. на 10 т-км	2 499	3 558	7 007	2,8 раза
Средняя доходная ставка от перевозок грузов, р. за 10 т-км	3 175	4 738	9 356	2,9 раза
<i>Воздушный транспорт</i>				
Грузооборот, млн т-км	27	34	27	100,0
Расходы по перевозкам грузов, млрд р.	904,3	1 672,9	2 161,1	2,4 раза
Средняя себестоимость перевозок грузов, тыс. р. на 10 т-км	47,3	70,3	78,2	165,3
Средняя доходная ставка от перевозок грузов, тыс. р. за 10 т-км	47,0	74,6	84,6	180,0

Исходя из данных таблицы, можно сделать вывод, что наблюдается отрицательная тенденция в соотношении темпов роста объемов выполненных работ (грузооборот в т-км) с расходами и средней

себестоимостью перевозок грузов. Так, на железнодорожном транспорте при сокращении объемов грузооборота на 11,3% расходы возросли в 2,4 раза, а средняя себестоимость перевозок грузов – в 2,7 раза. Такая же тенденция наблюдается в соотношениях данных показателей по внутреннему водному и воздушному транспорту. Вместе с тем доходная ставка от перевозок этими видами транспорта является самой высокой.

На автомобильном транспорте отмечается более благоприятная ситуация, но в то же время темпы роста расходов и себестоимости перевозок опережают темпы роста грузооборота.

Представленные данные в целом свидетельствуют о недостаточно высоких финансовых результатах использования всех указанных видов перевозок грузов, что подтверждает неразвитость белорусской транспортной логистики и требует повышения ее привлекательности для клиентов.

Транспортно-логистические центры предназначены для оптимизации внутренних и внешних материальных потоков, а также сопутствующих им информационных, финансовых и сервисных потоков с целью минимизации общих логистических затрат.

Современная инфраструктура логистических центров Республики Беларусь на начало 2014 года представлена в таблице 6 [1].

Таблица 6 – Действующие логистические центры Республики Беларусь на 1 января 2014 года по данным Министерства торговли

Наименование	Место расположения	Площадь земельного участка, га	Площадь складская, м ²	Класс складов
ТЛЦ «Брест-Белтаможсервис»	г. Брест	3,5	2 320	В
ТЛЦ СООО «Брествнештранс»	г. Брест	20,0	70 000	В
ЛЦ ООО «Евроторг»	г. Барановичи	25,0	19 427	А
ТЛЦ «Гомель-Белтаможсервис»	г. Гомель	2,02	3 250	В
ТЛЦ ОАО «Белмагистральавтотранс»	г. Минск, Колядичи	10,6	6 000 500	В С
ТЛЦ «Минск-Белтаможсервис»	Минский р-он	8,89	6 204,4	А
ТЛЦ «Минск-Белтаможсервис-2»	Минский р-он	18,6	20 000	А
ТЛЦ ООО «Л-БИТ Групп»	Минская обл., Воложинский р-он	10,0	16 500	А
ТЛЦ СООО «БЛТ-Логистик»	Минский р-он	8,1	40 882	А
ТЛЦ ИООО «Логистический центр «Прилесье»	Минский р-он	96,92	35 000	А
ЛЦ ТЧУП «ШАТЭ-М Плюс»	Минский р-он	3,8	13 680	А
ЛЦ ООО «Двадцать четыре»	Минский р-он	6,38	20 146	А
ТЛЦ ООО «Озерцо-Логистик»	Минский р-он	15,93	16 917	В
ТЛЦ ООО «ИнтерСтройПорталПлюс»	Минский р-он	42,5	20 000	А
ТЛЦ СП «Транзит» ООО	г. Брест	9,1	1 476	В

В настоящее время в Беларуси функционирует 15 логистических центров общей площадью более 292 тыс. м², из них шесть центров являются государственными либо с долей государства в уставном капитале, остальные созданы за счет привлечения иностранных инвестиций и частного бизнеса.

Программой Правительства Республики Беларусь на 2011–2015 годы определена задача – обеспечить строительство и ввод в эксплуатацию не менее 35 современных логистических центров с объемом инвестиций не менее 1,5 млрд долл. США. При должном развитии логистического обслуживания уже к концу 2015 года республика предполагает получить экономический эффект в размере 5,7 млрд долл. США [3].

Одной из важнейших задач транспортно-логистических центров является обработка транзитного грузопотока. Кроме того, транспортно-логистические центры будут осуществлять разработку и реализацию 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, органов импорто-экспортного контроля, организаций оптовой и розничной торговли и т. д.

Конечной целью деятельности транспортно-логистических центров является оказание полного цикла транспортно-логистических услуг промышленным и торговым организациям по рационализации перевозочного процесса и гарантированной доставке грузов в оптимальные сроки. Объем оказанных транспортно-логистических услуг на 1 января 2014 года представлен в таблице 7 [1].

Таблица 7 – **Объем транспортно-логистических услуг в Республике Беларусь на 1 января 2014 года, млрд р.**

Показатели	Объем транспортно-экспедиционных услуг		
	оказанных организациями, осуществляющими логистическую, транспортно-экспедиционную деятельность	оказанных логистическими центрами	
		в сумме	в % к общему объему
Объем транспортно-экспедиционных услуг, всего	15 726,2	3 158	20,08
В том числе по видам транспорта:			
автомобильному	6 389,1	613,9	9,6
внутреннему водному, морскому	708,9	2,6	0,4
железнодорожному	8 473,2	2 541,5	30,0
воздушному	155,0	–	–
Импорт услуг	5 502,6	855,8	15,6
Выручка от реализации услуг экспедитора	1 234,6	192,4	15,6

Таким образом, удельный вес услуг, оказываемых логистическими центрами, в общем объеме транспортно-экспедиционных услуг составляет всего лишь 20,08%, наибольший удельный вес приходится на железнодорожный транспорт – 30%, логистика на автомобильном транспорте составляет 9,6%. В логистическое обслуживание минимально привлечены внутренний водный, морской и воздушный транспорт.

Доля импорта услуг логистических центров составляет 15,6%, что еще раз подтверждает, что Республика Беларусь как международный перевозчик не полностью использует свой транзитный потенциал.

Основными проблемами, препятствующими эффективному функционированию и дальнейшему развитию логистики в Республике Беларусь, являются:

- недостаточно развитая инфраструктура; несоответствие ее в полной мере по техническим, технологическим и организационным параметрам аналогичным системам, созданным в ЕС (несоответствие несущей способности республиканских автомобильных дорог по общей массе автопоезда с пятью и более осями и нагрузке на ось в 11,5 т; наличие «узких мест» и значительных временных задержек на стыках железнодорожных путей различной ширины); неразвитость сети транспортно-логистических центров, терминалов по всем транзитным магистралям, а также компьютеризации обработки коммерческой информации и управления транспортно-экспедиционным процессом;

- количество и качество предложения логистических услуг;
- несовершенство ключевых таможенных и пограничных процедур;
- недостаточное развитие логистических систем на внутреннем водном, морском и воздушном транспорте; слабая координация работ при осуществлении смешанных перевозок с участием различных видов транспорта;

- слабая интеграция пограничных служб: техническая, санитарная, фито-санитарная, сертификация, контроль; плохое внедрение автоматизированной системы для оформления экспортно-импортных и транзитных поставок, а также содействие региональным связям и транзиту;

- несовершенная нормативно-правовая база, обеспечивающая транзитную привлекательность страны, отсутствие унификации нормативно-правовых актов и документооборота с прогрессивными общепринятыми нормами.

Поэтому для эффективной реализации транспортной логистики необходимо следующее:

- продолжать работу по модернизации транспортных коммуникаций, энергосистемы, информационных систем, уделять особое внимание развитию международных транспортных коридоров, а также логистических центров;

- модернизировать водные пути, соединяющие бассейны Черного и Балтийского морей, в первую очередь, водно-транспортное соединение Днепр – Висла – Одер;

- провести работы по развитию инфраструктуры на автодорожных пунктах пропуска и на железнодорожных станциях;
- совершенствовать сеть передач данных для информационного обеспечения перевозок и применения электронной технологии слежения за перемещением грузов на основе современных систем рыночного мониторинга, анализа, логистики и статистики транспортных связей и процессов;
- способствовать формированию конкурентоспособной среды в области логистических услуг на внутреннем и внешнем рынках;
- оптимизировать транспортные затраты и себестоимость перевозки всеми видами транспорта, увеличивая использование водного транспорта, энергопотребление которого значительно ниже, чем на автомобильном и железнодорожном транспорте.

Заключение

Таким образом, транспортно-логистические услуги в Республике Беларусь можно поднять на достаточный уровень при условии решения проблем, препятствующих их эффективному развитию и функционированию.

Список использованной литературы

1. **Транспорт** и связь в Республике Беларусь. 2014 : стат. сб. / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.belstat.gov.by>. – Дата доступа : 15.05.2015.
2. **Об утверждении** стратегии развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 9 авг. 2010 г. № 1181 / Нац. центр правовых актов Респ. Беларусь [Электронный ресурс]. – 2010. – Режим доступа : http://www.gki.gov.by/docs/programma_tranzita_2011_2015.pdf. – Дата доступа : 10.06.2015.
3. **О Программе** развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 29 авг. 2008 г. № 1249 / Нац. центр правовых актов Респ. Беларусь [Электронный ресурс]. – 2008. – Режим доступа : <http://www.pravo.by>. – Дата доступа : 25.05.2015.

Получено 02.07.2015 г.