

Секція

«ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ»

ГОЛОВА СЕКЦІЇ - д.е.н., професор Ю.С.Баранш

УДК 656.062(476)

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ
СИСТЕМЫ
В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

*Барановская Т.А., ст. преподаватель,
Лановая Т.Г., студент (БелГУТ)*

В современных условиях логистика приобретает все большую значимость в развитии и нормальном функционировании экономики страны, так как уровень развития логистической деятельности в стране определяет конкурентоспособность предприятий данной страны на международной арене. Республика Беларусь занимает выгодное географическое положение – она находится в центре Европы. Республика Беларусь граничит на севере и востоке с Россией, на юге – с Украиной, на западе – с Польшей, на северо-западе – с Литвой и Латвией. Через территорию данной страны проходят два крупнейших транспортных коридора: №2 в направлении Запад-Восток, проходящий через Германию, Польшу, Беларусь и Россию, и №9 в направлении Север-Юг, проходящий через Финляндию, Россию, Беларусь, Украину, Молдавию, Румынию, Болгарию и Грецию. Такие условия определяют эффективность внешнеэкономических процессов, протекающих с участием Республики Беларусь в сфере транспортно-логистической деятельности.

Анализ транспортно-логистической системы позволит выявить проблемы, сложившиеся в последнее время в сфере логистической деятельности, и перспективные направления ее развития в дальнейшем.

В настоящее время в Республике Беларусь принята Республиканская Программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы, утвержденная Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 18 июля 2016 г. № 560. К моменту начала процесса реализации данной программы уже была проведена масштабная работа по совершенствованию транспортно-логистической системы в Республике Беларусь. За 2008 – 2015 годы в стране были достигнуты следующие

результаты: создано 20 логистических центров, общая складская площадь которых составила 400 тыс. кв. метров, объем оказанных логистических услуг составил 1498 млрд. рублей (в денежных знаках образца 2000 года), доходы от транзитных перевозок грузов за 2015 г. составили около 378,3 млн. долларов США, при этом плановый показатель по данному виду перевозок грузов был выполнен на 56,8 % [1].

Согласно вышеуказанному Постановлению к 2020 году по отношению к 2015 году при благоприятных внешних условиях должно быть достигнуто следующее: рост объема логистических услуг в 1,5 раза; увеличение общей складской площади логистических центров в 1,64 раза; увеличение доходов от транзита, которые включают доходы от транзита нефти, природного газа и транзита в сфере транспорта (за исключением трубопроводного транспорта), до 1525,1 млн. долларов США.

Следует отметить, что в Республике Беларусь объем логистических услуг за 2016 г. составил 124 млн. долларов США, что на 31 % меньше, чем в 2015 г. [2]. То есть наблюдается тенденция снижения данного показателя, что является отрицательным фактором развития логистической деятельности в стране.

Анализ мирового опыта показал, что уровень развития транспортной логистики государства во многом зависит от состояния транспортной инфраструктуры, важными составляющими которой являются склады. В Беларуси по состоянию на февраль 2017 г. общая площадь крытых складских площадей класса «А» и «В» составила более 670 тыс. м², из них склады общего пользования составляют 520 тыс. м², склады временного хранения и таможенные склады – 107 тыс. м², низкотемпературные склады и склады холодильники – 43 тыс. м². На данный момент ведется активная работа по увеличению данных показателей: прогнозируется, что к концу 2017 г. площадь складов класса «А», «В» логистических центров увеличится на 40 тыс. м². Повышение эффективности функционирования логистической инфраструктуры Республики Беларусь может быть достигнуто за счет активного использования инновационных технологий управления и автоматизации. При этом внедрение инноваций требует значительных капитальных вложений, поэтому очень часто

предприятия не могут себе этого позволить. В данном случае актуальным является привлечение в Республику Беларусь иностранных инвестиций, направляющихся на разработку ноу-хау, новых технологий и технических средств.

В соответствии с мировой практикой увеличение экстенсивных показателей, например, таких, как увеличение складских площадей, является недостаточным фактором для роста объема логистических услуг. Необходимым фактором также является рациональное размещение логистических центров, включающих в себя данные склады. В Республике Беларусь существует проблема нерационального размещения логистических центров относительно маршрутов логистических потоков. Большая часть транспортно-логистических центров сосредоточена в Минской области вблизи МКАД, что объясняется прохождением через данную территорию вышеупомянутых транспортных коридоров. При этом для других областей характерна нехватка транспортно-логистических центров. Министерством транспорта и коммуникаций на 2017-2018 г. прогнозируется строительство в Гродненской области транспортно-логистического центра ИООО «ВЛАТЕ Логистик» возле пункта пропуска «Брузги», ИООО «ВЛАТЕ Логистик» возле пункта пропуска «Берестовица», «Гродно-Белтаможсервис» возле пункта пропуска «Каменный Лог», а также в Гомельской области – логистический центр ООО «Русские сладости» (11-й км Черниговского шоссе). Появление данных логистических центров должно способствовать развитию транзитных потоков через страну.

В транспортно-логистической системе Республики Беларусь также существует проблема малочисленности предприятий, предоставляющих логистические услуги, которые имеют подтверждающие документы добровольной сертификации. По результатам добровольно проведенной сертификации логистических центров на 2015 г. выяснилось, что ими предоставлялось в среднем 15 видов услуг из 88, которые были установлены СТБ 2306-2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации». Это связано с тем, что комплексность услуг у данных логистических центров не соответствует требованиям: следует оказывать услуги как минимум в трех областях, например, транспортной, складской, информационной, а вместо этого большая их часть занимается только хранением.

Необходимо также отметить, что объем транзита по железнодорожному транспорту за 2016 г. снизился на 16,1 % в основном из-за падения объемов перевозок каменного угля (на 19,3 %), на который приходится более половины объемов всего транзита, а также объемов транзита нефти и нефтепродуктов на 31,7 %, удобрений – на 21,0 % [3]. А, следовательно, говорить об увеличении доходов от транзита по железнодорожному транспорту не приходится. То есть на данный момент существует проблема развития транзитного потенциала по железнодорожному транспорту. Данная проблема связана с множеством факторов: «санкционная война» между Евросоюзом и Россией, сложности в экономиках стран Евросоюза и стран СНГ. В настоящее время международная деятельность Республики Беларусь во многом зависит от отношений между ее "странами-соседями".

Решением проблемы развития транзитного потенциала через Республику Беларусь может послужить реализация одного из самых масштабных проектов в сфере экономики и транспортной логистики «Экономический пояс Шелкового пути», за счет которой прогнозируется рост объема перевозок в (из) Китая через территорию Республики Беларусь. Но реализация данного проекта является очень сложной задачей, так как и другие страны конкурируют за потоки китайских товаров через свою территорию. В соответствии с этим перспективным направлением развития транспортно-логистической деятельности в Республике Беларусь является повышение транзитного потенциала железнодорожного транспорта путем развития внешнеэкономической деятельности, поиска новых международных партнеров. Для развития внешнеэкономических связей необходимо повышение инвестиционной привлекательности Республики Беларусь, которая проявляется в стратегически выгодном ее местоположении, прямом доступе к рынку пяти стран ЕАЭС (Беларуси, России, Казахстана, Армении и Кыргызстана), качестве жизни, высококвалифицированных трудовых ресурсах, уникальных приватизационных возможностях.

Также объем логистических услуг в Республике Беларусь зависит от состояния предприятий, которым эти услуги оказываются. Так, в Республике Беларусь существует проблема сбыта предприятиями товаров, работ и услуг как на внутреннем рынке, так и на внешнем. Поэтому состояние транспортно-логистической системы в Республике Беларусь во многом зависит от

ситуации, сложившейся на рынке товаров, работ и услуг.

Эффективное функционирование логистической системы во многом предопределяется правовым регулированием. Анализ законодательства Республики Беларусь в сфере логистики говорит о том, что оно регулирует лишь отдельные области осуществления транспортно-логистической деятельности. В связи с этим важным является развитие правовых основ осуществления данной деятельности.

Также к проблемам развития транспортно-логистической деятельности можно отнести невысокий уровень профессиональной подготовки специалистов в сфере логистики. Это можно объяснить тем, что логистика в Республике Беларусь как отрасль экономики стала развиваться относительно недавно. Повышение уровня профессиональной подготовки может быть достигнуто путем международного сотрудничества в области логистики по вопросам информационного обмена, обмена передовым опытом, научно-технического и образовательного сотрудничества, а также развития предпринимательских связей. Это сможет способствовать развитию стратегического партнерства между белорусскими и иностранными участниками логистической деятельности, в рамках таких проектов, как Китайско-Белорусский индустриальный парк «Индустриальный парк «Великий камень» и инициативы «Экономический пояс Шелкового пути».

Таким образом, анализ логистической системы Республики Беларусь показывает, что развитие транспортно-логистической деятельности представляет одну из сфер, неспешно развивающихся из-за наличия ряда проблем, таких как небольшая диверсификация предоставляемых логистических услуг; нерациональное расположение логистических центров по отношению к основным транспортным потокам; нехватка средств на предприятиях на развитие инфраструктуры логистических центров и др.

В целях разрешения данных проблем весьма значимым является создание необходимых условий для совершенствования транспортной инфраструктуры, в частности, увеличение количества транспортно-логистических центров, поиск более рациональных мест их расположения, расширение площади складских площадей, совершенствование правового регулирования в

области логистики, международное сотрудничество в области логистики по вопросам информационного обмена, расширение научно-технического и образовательного сотрудничества, обмен передовым опытом. В свою очередь, данные меры позволят расширить внешнеэкономические связи и повысить инвестиционную привлекательность Республики Беларусь.

Анализ развития транспортно-логистической системы в Республике Беларусь показал, что в данной области существуют значительные резервы роста предоставляемых логистических услуг.

Список использованных источников

1 Национальный Интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2005. – Режим доступа: <http://www.pravo.by>. – Дата доступа: 20.04.2017.

2 Белорусский портал грузоперевозок [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2007. – Режим доступа: <http://www.transinfo.by>. – Дата доступа: 20.04.2017.

3 Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 1999. – Режим доступа: <http://www.mintrans.gov.by/>. – Дата доступа: 20.04.2017.

УДК 338.47:656.025.2(477)

ПРИЧИНИ ЗБИТКОВОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА ШЛЯХИ ЇХ ЗМЕНШЕННЯ

Бараш Ю. С., д.е.н., професор (ДНУЗТ)

На сьогоднішній день пасажирський залізничний транспорт перебуває на межі своїх можливостей у задоволенні попиту населення на транспортну послугу. Його внутрішній потенціал практично вичерпаний, наявні резерви і ресурси не дозволяють не лише розвиватись, а й забезпечувати сталі функціонування.

Внутрішніми проблемами, з якими стикається залізничний транспорт є втрата ринку перевезень та хронічна збитковість перевезень пасажирів залізничним транспортом. Загальні збитки від пасажирських перевезень у 2014 році