



МИРОВОЕ ХОЗЯЙСТВО И ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ

ГО ШУХУН, ДИН ИОНЬЦЗЯНЬ, Г. В. ТУРБАН

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ: ТРАНЗИТ И ЛОГИСТИКА

В статье рассматривается мировой грузооборот по видам транспорта и динамика грузоперевозок в Республике Беларусь. Преимущества Республики Беларусь для развития международных грузоперевозок и транзита: важное географическое положение в мире, развитая инфраструктура и информационная база, эффективная логистика, низкая стоимость оформления грузов.

Ключевые слова: международные грузоперевозки, транзит, логистика..

УДК 656.073 (476)

Развитие мировой экономики показывает, что треугольник «США — Европа — Азия» является местом сосредоточения финансовых и товарных потоков мира, причем в XXI в. основной транзит осуществляется при поставке товаров между странами Европейского союза и Азиатско-Тихоокеанского региона. Объем торгового оборота треугольника «США — Европа — Азия» составляет свыше 600 млрд дол. США в год, контейнерных перевозок — превышает 6 млн единиц [1, 154]. Темпы роста торговли транспортно-коммуникационными услугами в мире вдвое опережают темпы роста торговли товарами.

Большая доля мирового грузооборота в настоящее время относится к морскому транспорту (62 %), на втором месте железнодорожный транспорт (16 %), на третьем воздушный (10 %) и на четвертом месте автомобильный транспорт (8 %) (рис. 1).

Международные перевозки грузов являются одним из наиболее перспективных направлений развития экономики транзитных государств, к которым относится и Республика Беларусь. Доля транспортных услуг в валовом внутреннем продукте Республики Беларусь составляет около 10 %. Республика Беларусь граничит с Европейским союзом, Россией и Украиной. Важнейшим показателем интегрирования транспортной системы страны в мировую экономику является рациональное использование существующих транспортных сетей, реализация преимуществ их географического расположения и коммуникационной способности, обеспечивающих кратчайший путь и минимальные временные рамки прохождения грузов между странами ЕС и Азиатско-Тихоокеанского региона.

ГО Шухун, доктор экономики, Даляньский политехнический университет (г. Далянь, Китай);

ДИН Ионьцзянь, доктор экономики, Даляньский политехнический университет (г. Далянь, Китай);

Галина Владимировна ТУРБАН (turban@bseu.by), кандидат экономических наук, доцент, зав. кафедрой международного бизнеса Белорусского государственного экономического университета (г. Минск, Беларусь).

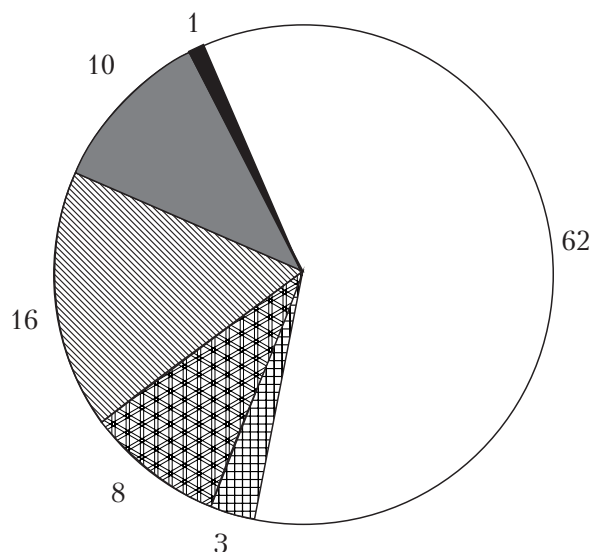


Рис. 1. Доля видов транспорта в мировом грузообороте в 2013 г., %:
 □ – морской; ▨ – речной; ▩ – автомобильный; ▪ – железнодорожный;
 ■ – воздушный; ■ – трубопроводный [2]

По территории Республики Беларусь проходят два международных транспортных коридора – № 2 и № 9. Транспортный коридор № 2 имеет следующий маршрут: Лондон – Париж – Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород. Преимуществом использования белорусского участка данного коридора является сокращение на 30 – 35 % расстояния перевозок по сравнению с вариантом объезда территории Беларуси через страны Балтии или Украину [3, 24]. Другой важной составляющей транспортной системы Республики Беларусь является участок Критского коридора № 9 (граница Украины – Гомель – Могилев – Орша – Витебск – граница Российской Федерации) и № 9В (Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда), соединяющий Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию, Грецию. Благодаря наличию этого коридора организована устойчивая транспортная связь между северными и южными морями Европейского континента.

Республика Беларусь имеет хорошие условия для развития международных грузоперевозок: через территорию страны проходит ряд кратчайших маршрутов, на государственном уровне проводится большая работа по оптимизации процедур пропуска транспортных средств и улучшению их сервисного обслуживания. Структура грузоперевозок представлена в табл. 1.

Таблица 1. Динамика грузоперевозок в Республике Беларусь по видам транспорта, тыс. т. [4]

Вид транспорта	Год							
	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Перевезено грузов всеми видами транспорта	393 453	435 431	420 055	455 978	493 275	484 371	471 210	471 926
В том числе:								
трубопроводным	164 646	152 171	146 683	142 992	142 791	137 359	134 199	130 589
железнодорожным	125 097	147 172	133 996	139 937	152 775	153 673	140 040	141 408
автомобильным	100 685	130 949	133 893	166 862	190 989	189 302	192 475	196 128
внутренним водным	3 011	5 120	5 458	6 168	6 711	4 023	4 486	3 758
воздушным	14	19	25	19	9	14	11	41

В 2014 г. организациями и индивидуальными предпринимателями перевезено 471,9 млн т грузов, что на 0,2 % больше, чем в 2013 г. Автомобильным транспортом было перевезено 196 128 тыс. т грузов, что на 1,9 % больше, чем в 2013 г. Железнодорожные перевозки также увеличились относительно уровня 2013 г. (рост на 0,9 %). Отмечается значительное увеличение грузоперевозок воздушным транспортом (рост в 4 раза).

Структура грузооборота по видам транспорта в 2014 г. представлена на рис. 2.

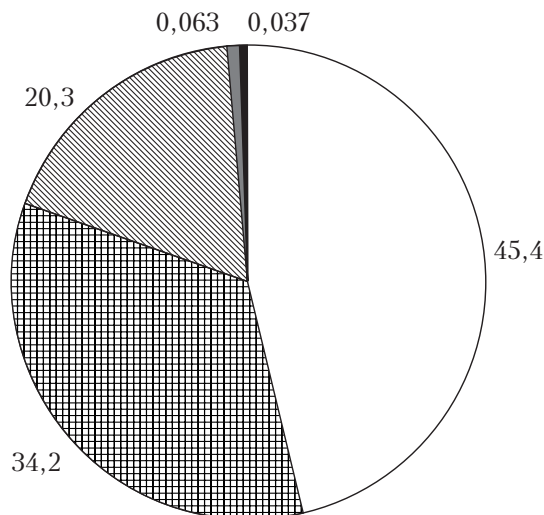


Рис. 2. Структура грузооборота Республики Беларусь по видам транспорта в 2014 г., %: □ — трубопроводный; ▣ — железнодорожный; ▤ — автомобильный; ▥ — водный; ▦ — воздушный

Примечание: наша разработка на основе табл. 1.

В структуре грузооборота железнодорожный транспорт занимает 34,2 % всего объема. Грузооборот автомобильным транспортом в 2014 г. составил 26,7 млрд т/км, или 20,3 % всего грузооборота.

Потенциал для развития международных грузоперевозок в Республике Беларусь обусловлен следующими факторами:

1. Географическим положением:

– Беларусь занимает важное географическое положение в мире. Самые кратчайшие маршруты между странами Запада и Востока, Севера и Юга пролегают именно через территорию Беларуси.

Поддержанию в надлежащем состоянии важнейших международных транспортных магистралей постоянно уделяется самое серьезное внимание со стороны правительства и дорожной администрации страны, для этого выделяются необходимые ресурсы и финансовые средства. Особое внимание уделяется обустройству пограничных переходов с целью увеличения их пропускной способности и уменьшения времени простоя при пересечении государственной границы;

– Беларусь занимает важное стратегическое положение в мире. Страна имеет общую границу со странами Западной Европы. Российская граница в силу союзнических отношений отодвинута до территории Польши, где начинает частично действовать правовое поле не только с Россией, но и с отдельными странами СНГ;

2. Техническими возможностями:

– транспортный комплекс Беларуси имеет достаточно развитую инфраструктуру. В Брестском, Гродненском, Минском и других транспортных узлах промышленных центров Беларуси имеется достаточный технический потенциал для осуществления транспортно-экспедиционных услуг в полном объеме,

а в случае ограниченных возможностей — условия, территория и материально-техническая база для создания в них транспортно-логистических центров;

– *высокий уровень научно-технического развития общества;*

3. Устойчивой технологической структурой транспортных операций:

– в приграничных транспортных узлах и крупных областных транспортно-промышленных центрах Беларуси сложились *достаточно отработанные технологии* выполнения грузовых и коммерческих операций, связанных с перевозкой грузов и их документальным оформлением, накоплен значительный опыт и имеется в нужном количестве кадровый потенциал, что подтверждается эффективной работой на протяжении последних десятилетий;

– *необходимый уровень квалификации специалистов* транспортной отрасли страны. При этом эффективными являются логистические схемы доставки с низкими тарифами и малыми скоростями доставки, а на последних фазах — доставка «точно в срок»;

4. Широкой информационной базой:

– *внедрение новейших компьютерных и телеинформационных технологий* в Беларуси уже началось. Беларусь давно интегрирована в мировую информационную сеть, идет процесс замены старых линий связи на оптоволоконные, хозяйствующие субъекты используют самые современные информационно-вычислительные комплексы и средства связи мирового уровня;

– *достаточно высокий уровень развития вычислительной техники* и внедрение технологических информационных систем на транспорте, в таможенных организациях и у крупных грузовладельцев позволяет наиболее эффективно решать логистические задачи для внутригосударственных, экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов.

5. Надежным правовым полем:

президент, правительство и другие государственные структуры Республики Беларусь постоянно занимаются проблемой по созданию единого правового поля транспортного комплекса Беларуси со странами СНГ и другими приграничными странами, исключающего сложное и объемное документальное оформление.

Повышение транзитной привлекательности не может обойтись без транспортной логистики. Логистика позволяет экономить до 15–20 % издержек, связанных с производством и доставкой товаров потребителю.

Всемирный банк ежегодно, начиная с 2007 г., рассчитывает индекс эффективности логистики LPI (Logistics Performance Index). В соответствии с данным индексом наиболее развитыми логистическими системами обладают Сингапур, Германия, Нидерланды, Япония, Великобритания, Гонконг (Китай), Швеция, Бельгия, Финляндия, Дания и США.

Среди стран СНГ и Балтии по индексу эффективности логистики в 2014 г. лидирует Латвия (36 место), Эстония (39), затем следуют Литва (46) и Украина (61). В первом рейтинге LPI в 2007 г. среди 150 стран Республика Беларусь заняла 74 позицию, опередив Россию (99) и Казахстан (133-е место) (табл. 2).

Таблица 2. Страны СНГ и Балтии по индексу эффективности логистики [5, 179]

Страна	Интегральный показатель (место страны)			
	2007 г.	2010 г.	2012 г.	2014 г.
Литва	2,78 (58)	3,13 (46)	2,96 (58)	3,14 (46)
Эстония	2,95 (47)	3,16 (43)	2,86 (65)	3,21 (39)
Украина	2,55 (73)	2,57 (102)	2,85 (66)	2,88 (61)
Латвия	3,02 (42)	3,25 (37)	2,78 (76)	3,22 (36)
Казахстан	2,12 (133)	2,83 (62)	2,69 (86)	2,66 (88)
Беларусь	2,53 (74)	—	2,61 (91)	2,64 (99)
Россия	2,37 (99)	2,61 (94)	2,58 (95)	2,62 (90)

Несмотря на рост эффективности логистической среды Беларуси с 2,53 баллов в 2007 г. до 2,64 в 2014 г., позиция страны ухудшилась с 74 до 99 места. При этом, хотя позиции страны по трем компонентам за последние 2 года улучшились и отставание от лидеров (Германия и Сингапур) немного сократилось, другие страны добились больших успехов, что и привело к снижению места Беларуси в рейтинге.

Правительством реализуются дополнительные меры по упрощению для логистических центров документооборота и административных процедур, в том числе в рамках повышения позиции Беларуси в рейтинге Всемирного банка по индексу эффективности логистики.

Развитие оптовой и розничной торговли за последнее десятилетие сопровождается динамичным ростом спроса на логистические услуги. На рынке транспортно-логистических услуг в Республике Беларусь работает более 1 000 организаций и индивидуальных предпринимателей, которые кроме грузоперевозок в международном сообщении предоставляют услуги по сопровождению груза, оформлению таможенных, товарно-транспортных и других документов [5, 176].

Первый логистический центр в Республике Беларусь появился 5 лет назад. На начало 2015 г. введены в эксплуатацию и осуществляют деятельность 13 логистических центров: ТЛЦ «Брест-Белтаможсервис», ТЛЦ «Минск-Белтаможсервис», ТЛЦ «Минск-Белтаможсервис-2», ПТО «Гомель-Белтаможсервис», СООО «Брествнештранс», ИП «БЛТ-Логистик», ООО «Двадцать четыре», ОАО «Белмагистральавтотранс», ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-Логистик», СООО «БелВингесЛогистик», ТЧУП «Шате-М Плюс», ОАО «Минск-Кристалл», ООО «ИнтерСтройПортал Плюс».

Совокупный объем переработанных грузов в существующих центрах в 2014 г. достиг более 160 тыс. т, что в денежном выражении составило более 2,2 трлн р. Введенные в эксплуатацию логистические центры заполняются продукцией, при этом набор предоставляемых услуг с каждым годом растет.

Логистические центры Республики Беларусь увеличили чистую прибыль в 2014 г. на 37 % к уровню 2013 г. — до 294,9 млрд р. (или 29 млн дол. США). Выручка от реализации товаров, работ и услуг выросла за 2014 г. на 66 % до 3,732 трлн р. (или 367 млн дол.), рентабельность продаж составила 13,4 %. Логистические центры увеличили экспорт услуг в 2014 г. на 9 % до 43,3 млн дол., импорт вырос на 29 % до 26,3 млн дол. США.

За 2014 г. логистические центры оказали услуг по обработке транзитных грузов на сумму 40,8 млрд р., организации, осуществляющие логистическую, транспортно-экспедиционную деятельность, — на сумму 41 млрд р. Логистическая отрасль дает 180 млрд р. дохода в бюджет в год, 66 % из которого составляет валютная выручка [6].

Государственным таможенным комитетом приняты единые требования для открытия в логистических центрах пунктов таможенного оформления, проведена оптимизация временной регламентации сроков проведения таможенных операций. В Беларуси таможенное декларирование товаров осуществляется в основном с применением информационных технологий путем использования электронных копий таможенных деклараций. Это позволило сократить время оформления экспортной декларации с 1 часа до 6 минут, а импортной — с 8 часов до 1 часа.

Стоимость услуг РУП «Белтаможсервис» по обработке и оформлению грузов составляет не более 95 евро. В то же время, по имеющейся информации, стоимость аналогичных услуг в России составляет 770 евро, а в Казахстане — 435 евро [7, 60]. В Минске и регионе на 1 000 жителей приходится всего 39 м² площадей класса «А», в то же время в Вильнюсе — 130, Варшаве — около 300, а в Германии — более 800 м².

Таким образом, Республика Беларусь, находясь на перекрестке международных транспортных путей, имеет хорошие условия для развития транспортных перевозок. Создание Евразийского экономического союза означает ликвидацию таможенных границ на пути движения товаров и услуг внутри таможенной территории, при этом повышается экономическая активность и товарооборот.

Литература и электронные публикации в Интернете

1. Булко, О. С. Развитие логистических услуг как фактор инновационного развития Беларуси / О. С. Булко // Вестн. Полоц. гос. ун-та. — 2013. — № 4. — С. 154–162.
- Bulko, O. S. Razvitie logisticheskikh uslug kak faktor innovatsionnogo razvitiya Belarusi [The development of logistics as a factor of innovation development of Belarus] / O. S. Bulko // Vestn. Polots. gos. un-ta. — 2013. — N 4. — P. 154–162.*
2. Ежегодный доклад IRU 2014 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.iru-eapd.org/detail/publications/id/124>. — Дата доступа: 07.09.2015.
3. Дзикович, Н. Г. Республика Беларусь в мировой транспортной системе / Н. Г. Дзикович // Науч. тр. Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь. — 2012. — № 2. — С. 23–29.
- Dzikovich, N. G. Respublika Belarus v mirovoy transportnoy sisteme [The Republic of Belarus in the world transport system] / N. G. Dzikovich // Nauch. tr. Akad. upr. pri Prezidente Resp. Belarus. — 2012. — N 2. — P. 23–29.*
4. Перевозки грузов по видам транспорта [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/otrasli-statistiki/transport-i-svyaz/osnovnyepokazateli-za-period-s-1995-po-2014-gody/perevozki-gрузов-po-vidam-transporta>. — Дата доступа: 05.10.2015.
5. Ролева, Т. Г. Проблемы и перспективы развития рынка логистических услуг Республики Беларусь / Т. Г. Ролева // Экономика, право и проблемы управления. — 2015. — № 4. — С. 176–183.
- Roleva, T. G. Problemy i perspektivy razvitiya ryinka logisticheskikh uslug Respubliki Belarus [Problems and prospects of development of the market of logistics services in the Republic of Belarus] / T. G. Roleva // Ekonomika, pravo i problemy upravleniya. — 2015. — N 4. — P. 176–183.*
6. Ефименко, А. Г. Формирование и развитие логистической системы в Республике Беларусь [Электронный ресурс] / А. Г. Ефименко // Региональная экономика и управление. — 2015. — № 1 (17). — Режим доступа: <http://region.mcnp.ru>. — Дата доступа: 12.10.2015.
- Efimenko, A. G. Formirovanie i razvitie logisticheskoy sistemy v Respublike Belarus [Formation and development of the logistics system in Belarus] [Elektronnyiy resurs] / A. G. Efimenko // Regionalnaya ekonomika i upravlenie. — 2015. — N 1 (17). — Rezhim dostupa: http://region.mcnp.ru. — Data dostupa: 12.10.2015.*
7. Курочкин, Д. Развитие рынка логистических услуг Беларуси и зарубежных стран / Д. Курочкин // Гл. экономист. — 2014. — № 11. — С. 60–61.
- Kurochkin, D. Razvitie ryinka logisticheskikh uslug Belarusi i zarubezhnykh stran [Development of logistics services of Belarus and foreign countries] / D. Kurochkin // Gl. ekonomist. — 2014. — N 11. — P. 60–61.*

**GUO SHUHONG, DING YONGJIAN,
TURBAN GALINA**

INTERNATIONAL FREIGHT TRANSPORTATION IN THE REPUBLIC OF BELARUS: TRANSIT AND LOGISTICS

Author affiliation. *GUO Shuhong, Dalian Polytechnic University (Dalian, China); DING Yongjian, Dalian Polytechnic University (Dalian, China); Galina TURBAN (turban@bseu.by) Belarusian State Economic University (Minsk, Belarus).*

Abstract. The article discusses the world freight (cargo) turnover by types of transport and dynamics of cargo transportation in the Republic Belarus. The advantages of the Republic of Belarus for the development of international freight transportation and transit are: an important geographical location in the world, developed infrastructure and information base, efficient logistics, low cost of cargo registration.

Keywords: international cargo transportation, transit, logistics.

UDC 656.073 (476)

*Статья поступила
в редакцию 04.11. 2015 г.*

Bibliography

1. Булко, О. С. Развитие логистических услуг как фактор инновационного развития Беларуси / О. С. Булко // Вестн. Полоц. гос. ун-та. — 2013. — № 4. — С. 154—162.
Bulko, O. S. Razvitiye logisticheskikh uslug kak faktor innovatsionnogo razvitiya Belarusi [The development of logistics as a factor of innovation development of Belarus] / O. S. Bulko // Vestn. Polots. gos. un-ta. — 2013. — N 4. — P. 154—162.
2. Ежегодный доклад IRU 2014 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.iru-eapd.org/detail/publications/id/124>. — Дата доступа: 07.09.2015.
3. Дзикович, Н. Г. Республика Беларусь в мировой транспортной системе / Н. Г. Дзикович // Науч. тр. Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь. — 2012. — № 2. — С. 23—29.
Dzikovich, N. G. Respublika Belarus v mirovoy transportnoy sisteme [The Republic of Belarus in the world transport system] / N. G. Dzikovich // Nauch. tr. Akad. upr. pri Prezidente Resp. Belarus. — 2012. — N 2. — P. 23—29.
4. Перевозки грузов по видам транспорта [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/otrasli-statistiki/transport-i-svyaz/osnovnye-pokazateli-za-period-s-1995-po-2014-gody/perevozki-gruzov-po-vidam-transporta>. — Дата доступа: 05.10.2015.
5. Ролева, Т. Г. Проблемы и перспективы развития рынка логистических услуг Республики Беларусь / Т. Г. Ролева // Экономика, право и проблемы управления. — 2015. — № 4. — С. 176—183.
Roleva, T. G. Problemy i perspektivy razvitiya ryinka logisticheskikh uslug Respubliki Belarus [Problems and prospects of development of the market of logistics services in the Republic of Belarus] / T. G. Roleva // Ekonomika, pravo i problemy upravleniya. — 2015. — N 4. — P. 176—183.
6. Ефименко, А. Г. Формирование и развитие логистической системы в Республике Беларусь [Электронный ресурс] / А. Г. Ефименко // Региональная экономика и управление. — 2015. — № 1 (17). — Режим доступа: <http://region.mcnip.ru>. — Дата доступа: 12.10.2015.
Efimenko, A. G. Formirovanie i razvitiye logisticheskoy sistemy v Respublike Belarus [Formation and development of the logistics system in Belarus] [Elektronnyiy resurs] / A. G. Efimenko // Regionalnaya ekonomika i upravlenie. — 2015. — N 1 (17). — Rezhim dostupa: <http://region.mcnip.ru>. — Data dostupa: 12.10.2015.
7. Курочкин, Д. Развитие рынка логистических услуг Беларуси и зарубежных стран / Д. Курочкин // Гл. экономист. — 2014. — № 11. — С. 60—61.
Kurochkin, D. Razvitiye ryinka logisticheskikh uslug Belarusi i zarubezhnykh stran [Development of logistics services of Belarus and foreign countries] / D. Kurochkin // Gl. ekonomist. — 2014. — N 11. — P. 60—61.