

РАЗВИТИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Доказана необходимость развития логистической системы Республики Беларусь. Отмечено активное участие Беларуси в евроазиатском транзите. Представлен анализ важнейших составляющих национальной логистической системы (НЛС) страны. Показана роль отдельных видов транспорта в НЛС. Охарактеризовано состояние НЛС и предложены пути ее развития.

Necessity of logistic system development in the Republic of Belarus is proved. Active participation of Belarus in the Eurasian transit is noted. The analysis of the major components of the national logistic system (NLS) of the country is submitted. The role of separate means of transport in NLS is shown. The condition of NLS is characterized and the ways of its development are offered.

Конец XX — начало XXI в. характеризовались бурным экономическим развитием многих стран и регионов. Рост экономики сопровождался расширением международной торговли, что потребовало развития и совершенствования транспортных систем.

Процессы глобализации способствуют стиранию национальных границ. Республика Беларусь также интегрируется в мировую экономику. Страна является участницей Союза с Россией, Содружества Независимых Государств, ЕврАзЭС (Беларусь, Россия, Казахстан, Таджикистан, Киргизстан), Единого экономического пространства (Беларусь, Россия, Казахстан). В будущем возможно вступление республики во Всемирную торговую организацию.

Экономика Республики Беларусь активно участвует в международном разделении труда. Более 50 % создаваемого ВВП идет на экспорт, что характеризует открытость белорусской экономики. Неуклонно растет объем экспорта и импорта (табл. 1).

Таблица 1

Внешняя торговля товарами и услугами Республики Беларусь, млрд долл. США

Показатель	Значение по годам							
	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Оборот внешней торговли	15,9	32,7	42,0	53,0	72,0	49,9	60,2	87,2
экспорт	7,3	16,0	19,7	24,3	32,6	21,3	25,3	41,4
импорт	8,6	16,7	22,3	28,7	39,4	28,6	34,9	45,7
сальдо	-1,3	-0,7	-2,6	-4,4	-6,8	-7,3	-9,6	-4,3

За 10 лет (с 2000 по 2010 г.) объем внешнеторгового оборота страны вырос примерно в четыре раза [1, с. 685]. Важнейшими внешнеторговыми партнерами Беларуси являются Россия, Украина, Казахстан, страны Прибалтики, Германия, Польша и другие государства Европейского союза, Китай.

Дальнейшее развитие экономики требует развития национальной логистической системы (НЛС), которая включает не только магистральные пути сообщения всех видов транспорта и их инфраструктуру, но также совокупность крупных профильных логистических центров.

Участие Беларуси в евроазиатском транзите

В последние годы наблюдается рост грузопотоков через территорию Республики Беларусь. Основная масса грузов перемещается с Востока на Запад и с Запада на Восток. Преимущество географического положения Беларуси заключается в том, что она находится на пересечении магистралей, следующих с Востока (Китай, Средняя Азия, Россия) на Запад (страны ЕС) и с Юга (Украина и Молдова) на Север (северо-запад России и страны Балтии).

Значительно вырос грузооборот в Республике Беларусь за последние 10–15 лет (табл. 2) [1, с. 450]. Однако следует отметить, что этот рост обеспечен за счет развития железнодорожного и автомобильного транспорта. Объемы перевозок воздушным транспортом уменьшились по сравнению с 1995 г.

Таблица 2

Грузооборот по видам транспорта (млн тонно-километров)

Показатель	Значение по годам									
	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Грузооборот всех видов транспорта	35 242	36 495	53 059	54 963	60 033	62 925	56 387	62 401	67 728	
железнодорожный	25 510	31 425	43 559	45 723	47 933	48 994	42 742	46 224	49 405	
автомобильный	9539	5026	9351	8939	11 941	13 742	13 512	16 023	18 153	
внутренний водный	133	26	90	109	93	132	83	110	143	
воздушный	60	18	59	92	66	57	50	44	27	

Примечание: без трубопроводного транспорта.

Беларусь активно участвует в евроазиатском транзите. В январе 2008 г. решением Межгосударственного совета ЕврАзЭС утверждена Концепция формирования Единого транспортного пространства

Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) [2]. Одной из задач деятельности Сообщества в области экономической политики является образование общего рынка транспортных услуг и единой транспор-

тной системы. Это возможно только в условиях *Единого транспортного пространства* (ЕТП), под которым понимается совокупность транспортных систем государств — членов ЕврАзЭС, предназначенных для беспрепятственного перемещения пассажиров, багажа, грузов и транспортных средств, обеспечивающая техническую и технологическую совместимость транспортных процессов, гармонизированное законодательство в области транспорта и единые правила конкуренции. ЕТП охватывает деятельность всех видов транспорта и распространяется на поставщиков транспортных и вспомогательных услуг, связанных с организацией перевозок, всех форм собственности, вне зависимости от страны учреждения.

Целью формирования ЕТП является создание условий, обеспечивающих предоставление транспортных услуг для свободного перемещения пассажиров, грузов и транспортных средств на всей территории ЕврАзЭС на основе обеспечения единства транспортных систем и процессов.

Транспортные системы государств — членов ЕврАзЭС пока недостаточно активно участвуют в обеспечении транзитных перевозок грузов в евроазиатских сообщениях: их объем в 2006 г. не превышал 2 млн тонн (в 2000 г. — 1 млн тонн).

В 2006 г. *совокупный транзитный потенциал* государств — членов ЕврАзЭС оценен в 230 млн тонн, а фактическое его использование составило порядка 50 %. Вместе с тем предполагается, что к 2020 г. совокупный транзитный потенциал возрастет до 430 млн тонн.

Объемы взаимных перевозок грузов и пассажиров могут вырасти к 2020 г. по сравнению с 2005 г. в два раза.

В настоящее время в ЕврАзЭС де-факто функционируют общее железнодорожное пространство, координируемое в рамках Совета по железнодорожному транспорту СНГ, а также в достаточно высокой степени гармонизированное воздушное пространство. Обеспечивается действие единых стандартов на железнодорожном транспорте, а также поддерживаемых Межгосударственным авиационным комитетом единых норм летной годности, правил в области сертификации авиационной техники, гражданских аэродромов, их оборудования и др.

Формирование ЕТП потребует существенного улучшения состояния объектов транспортной инфраструктуры, обеспечивающих межгосударственные связи, и совершенствования параметров транспортных средств (подвижного состава), от которых зависят эффективность и совместимость технологий, безопасность перевозочного процесса. В этом отношении усилия должны концентрироваться на снятии барьеров (инфраструктурных и технических), возни-

кающих в процессе межгосударственной транспортной деятельности.

В качестве приоритетов формирования ЕТП определены следующие:

- создание общего рынка транспортных услуг;
- создание единой транспортной системы;
- реализация транзитного потенциала стран — членов ЕврАзЭС;
- развитие системы логистических центров ЕврАзЭС.

Развитие инфраструктуры и транзитного потенциала в период до 2020 г. будет сосредоточено на следующих *основных транспортных направлениях*:

- формирование и развитие евроазиатского коридора «Китай — Центрально-Азиатские государства ЕврАзЭС — Россия — Беларусь — Европа»;
- развитие Северо-Западного транспортного направления (Южная Азия — Центрально-Азиатские государства ЕврАзЭС — Россия — государства и порты Балтийского региона, евроазиатский коридор «Север — Юг»);
- развитие Юго-Западного транспортного направления (Южная Азия — Центрально-Азиатские государства ЕврАзЭС — Россия — порты России и Украины/государства Восточной Европы);
- развитие Восточного транспортного направления (Центральная Азия/Беларусь — Россия — порты Приморского края — страны АТР с ответвлениями на Монголию, Китай и Корейский полуостров, евроазиатский коридор «Транссиб»).

Наряду с развитием транспортной инфраструктуры на территории государств — членов ЕврАзЭС должна быть создана интегрированная транспортно-логистическая система, составной частью которой станет НЛС Республики Беларусь.

Анализ состояния логистической системы Беларуси

Основу логистической системы республики составляют железнодорожный, автомобильный и трубопроводный транспорт.

Трубопроводный транспорт широко используется в Беларуси для транспортировки нефти и газа в страну (табл. 3) [1, с. 685] и для осуществления транзита углеводородного сырья на Запад. В 2011 г. суммарный грузооборот нефти, нефтепродуктов и газа составил 65,3 млрд тонно-километров [1, с. 451], что сопоставимо с грузооборотом всеми остальными видами транспорта.

По территории страны проходят магистральные газопроводы ОАО «Газпром трансгаз Беларусь», по которым осуществляются поставки природного газа из России в Беларусь и Европу.

Нефтепровод «Дружба» протяженностью около 6000 км является крупнейшей системой трубопроводов в мире. Северный участок трубопровода прохо-

Таблица 3

Импорт нефти и газа в Республику Беларусь

Наименование сырья	Ввоз углеводородного сырья в страну по годам										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Нефть, млн т	11,9	13,9	14,7	17,7	19,2	20,9	20,0	21,5	21,5	14,7	20,4
Природный газ, млрд м ³	17,3	17,6	18,1	19,6	20,1	20,8	20,6	21,1	17,6	21,6	20,0

дит по территории Беларуси, Польши и Германии, а южный — Украины, Чехии, Словакии и Венгрии.

Нефтепровод диаметром до 1220 мм проведен по территории Российской Федерации от Самары до Брянской области. Здесь от него отходит ответвление в Вентспилс (Унеча — Полоцк — Мажейкяй — Вентспилс), а основная труба из Брянска идет на запад в Беларусь, где нефтепровод «Дружба» разделяется на две ветки. Одна (северная) идет через Польшу в Германию, другая (южная) — через Украину в Чехию и Венгрию.

В последние годы по основному, западному направлению нефтепроводной системы «Дружба» перекачивается до 70–80 млн тонн нефти в год. Она используется на мощных нефтеперерабатывающих заводах, расположенных в Мозыре (Беларусь), Плоцке (Польша), Шведте (Германия).

Транзит российской и казахстанской нефти в Польшу, Германию, Украину, Венгрию, Словакию, Чехию, а также поставку российской и белорусской нефти на ОАО «Мозырский НПЗ», транспортировку белорусской нефти на экспорт обеспечивает ОАО «Гомельтранснефть Дружба».

В настоящее время производственная структура предприятия представлена шестью нефтеперекачивающими станциями (головная — линейно-производственная диспетчерская станция «Мозырь», НПС «Гомель», «Защелье», «Туров», «Пинск», «Кобрин») и Центральной базой производственного обслуживания (изготовление нестандартного оборудования, сложные ремонты нефтепроводов, содержание транспортной и специальной техники).

Предприятие «Гомельтранснефть Дружба» обеспечивает функционирование 656 км нефтяной магистрали (от российско-белорусской до белорусско-польской границы), включающей в себя магистральные нефтепроводы диаметрами 1020, 820, 720, 630 и 530 мм. Всего в одноконтинентном исчислении предприятие эксплуатирует почти 2 тыс. км нефтепроводов.

Географическое положение Республики Беларусь предопределило ее роль в качестве транзитной дорожной державы, а автомобильные и железные дороги — это важнейший элемент транспортной системы государства и в то же время мощная централизирующая сила, без которой невозможно его экономическое, социальное и культурное развитие. Дорожное хозяйство представляет собой одну из важнейших отраслей экономики республики, поскольку производственные, торговые и другие сферы непосредственно зависят от состояния и надежной работы дорожной сети.

Белорусская железная дорога (БЖД) территориально находится в пределах границ Республики Беларусь. Обладая высокой провозной и пропускной способностью, дорога занимает ведущее место в транспортной системе республики.

Транспортно-экспедиторскую и логистическую деятельность на дороге осуществляет «Белинтертранс» — транспортно-логистический центр БЖД. Сейчас в состав БЖД входят шесть отделений (унитарных предприятий): Минское, Барановичское, Брестское, Гомельское, Могилевское и Витебское отделения, объединяющие 366 крупных и малых станций. Эксплуатационная длина БЖД составляет 5502,6 км.

Республика Беларусь находится на перекрестке основных транспортных маршрутов, связывающих государства Западной Европы с Востоком, регионы черноморского побережья со странами Балтийского моря. Территорию Беларуси пересекают два трансъевропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации под номером II (Запад — Восток) и под номером IX (Север — Юг) с ответвлением IXB.

Автомобильная дорога М-1/Е30 (Брест — Минск — граница Российской Федерации) является участком трансъевропейского транспортного коридора II (Берлин — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород), соединяющего Германию, Польшу, Беларусь и Россию. Этому транспортному коридору ЕС присвоен высший приоритет среди трансъевропейских транспортных коридоров в связи с важным значением проходящих по нему торговых потоков между Востоком и Западом. Протяженность его по территории республики составляет 610 км. Интенсивность движения на отдельных участках этой автомобильной дороги достигает 8500–10 000 автомобилей в сутки.

Сегодня автомобильная дорога М-1/Е30 по техническим параметрам отвечает международным стандартам, на ней применяются самые современные технологии и средства организации дорожного движения. Здесь допускается разрешенная максимальная скорость движения до 120 км/ч, что позволило увеличить пропускную способность дороги, улучшить экологическую обстановку.

Автомобильная дорога М-8/Е95 (граница Российской Федерации — Витебск — Гомель — граница Украины) пересекает территорию республики с севера на юг, имеет протяженность 456 км и является участком трансъевропейского транспортного коридора IX, который соединяет Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию. Ответвление этого коридора IXB (Гомель — Минск — Вильнюс — Клайпеда — Калининград) имеет протяженность по территории Беларуси 468 км и обеспечивает выход грузовладельцев из областей Восточной Украины и Центральной России к специализированным морским портам Клайпеды, Вентспилса и Калининграда.

Всего в Беларуси более чем 83 тыс. км дорог общего пользования и около 200 тыс. км ведомственных. При этом плотность загородных дорог с твердым покрытием пока довольно низкая — 337 км на 1000 км² территории (для сравнения: в европейских странах с развитой сетью автомобильных дорог этот показатель равен приблизительно 900 км).

Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом пока незначителен (в 2012 г. составил 4 млн тонн). По внутренним водным путям осуществляется транспортировка лесных и минерально-строительных грузов.

В стране реализуется Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года [3]. Цели Программы:

- 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.

К основным задачам Программы относятся:

- анализ состояния складской инфраструктуры;
- классификация логистических центров;
- разработка основных направлений создания и развития транспортно-логистических центров, оптово-логистических центров торговли потребительскими товарами и продукцией производственно-технического назначения;
- предложение механизма создания льготного режима для потенциальных инвесторов и системы критериев их выбора;
- разработка методических подходов к управлению логистической системой, ее нормативного правового и информационного обеспечения.

Логистическая система Республики Беларусь включает также совокупность логистических центров. В зависимости от отраслевой направленности будут формироваться транспортно-логистические и оптово-логистические (торговые) и многофункциональные логистические центры.

В 2011–2012 гг. введены в эксплуатацию первые очереди логистических центров:

- «Брест-Белтаможсервис»;
- ОАО «Белмагистральавтотранс»;
- «Минск-Белтаможсервис»;
- СООО «БелВингесЛогистик»;
- ООО «КрафтТранс»;
- ИП «БЛТ-Логистик»;
- ТЧУП «ШАТЕ-М Плюс»;
- ООО «Двадцать четыре»;
- ОАО «Озерцо-Логистик»;
- ООО «ИнтерСтройПортал Плюс».

На 1 апреля 2012 г. реализовано инвестиционных проектов по созданию логистических центров на сумму 1 трлн бел. руб. (около 120 млн долл. США). В 2013 г. закончена реконструкция автодороги Минск — Могилев. В настоящее время активно ведутся работы по модернизации дороги М5 Минск — Гомель. С 2013 г. установлена плата за проезд по отдельным участкам магистралей и по всей трассе М1 (всего около 800 км), что позволит аккумулировать средства для развития отрасли и возврата кредитов. На БЖД идет обновление подвижного состава, улучшается качество путей сообщения, реализуется круп-

ный проект по электрификации дороги Минск — Гомель.

Совершенствуется нормативная правовая база по развитию логистической системы страны. С 1 января 2011 г. вступили в действие государственные стандарты Беларуси:

- СТБ 2046-2010 «Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию»;
- СТБ 2047-2010 «Логистическая деятельность. Термины и определения».

С 1 июля 2011 г. вступил в силу СТБ 2133-2010 «Классификация складской инфраструктуры». Внесены изменения в СТБ 993-95 «Поставка товаров для экспорта. Основные положения» (постановление Государственного комитета по стандартизации Республики Беларусь от 23 февраля 2011 г. № 8). Планируются разработка технического кодекса установившейся практики «Общие требования по добровольной сертификации услуг в области логистической деятельности. Порядок проведения сертификации услуг в области логистической деятельности».

В настоящее время на сайте Министерства транспорта и коммуникаций размещен проект Закона Республики Беларусь «О логистической деятельности».

В ряде белорусских университетов осуществляется подготовка специалистов с высшим образованием по специальности «Логистика».

Пути развития национальной логистической системы

Несмотря на определенные успехи, НЛС требует дальнейшего совершенствования. К основным направлениям развития НЛС отнесем:

- совершенствование правовой и нормативной базы;
- строительство и реконструкция магистральных путей сообщения;
- расширение трубопроводных систем для транзита нефти и газа (по договоренности с Российской Федерацией и совместно с ней);
- обновление речного флота;
- развитие дорожной инфраструктуры;
- обновление подвижного состава;
- внедрение средств автоматизации и навигации в управление перевозками;
- создание собственного морского флота либо участие в морских перевозках с партнерами;
- строительство логистических центров;
- подготовка и переподготовка кадров;
- совершенствование учебных планов и программ подготовки логистов;
- создание национального центра управления логистической деятельностью.

Список использованных источников

1. Статистический ежегодник, 2012 : стат. сб. / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь; редкол.: В.И. Зиновский [и др.]. — Минск : Нац. стат. комитет Респ. Беларусь. — 2012. — 715 с.
2. Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества : утверждена Решением Межгоссовета ЕврАзЭС от 25 января 2008 г., № 374 // ЕврАзЭС [Электронный ресурс]. — 2012. — Режим доступа: <http://www.evrazes.com/docs/view/68>. — Дата доступа: 10.01.2013.
3. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года // Министерство транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь [Электронный ресурс]. — 2012. — Режим доступа: http://www.mintrans.gov.by/rus/translogistic_306/. — Дата доступа: 10.01.2013.

20.09.2013