

на логистическую часть бизнеса за счет сокращения транспортных расходов, трат на приобретение оборудования и содержание многочисленного штата специалистов по логистике. Кроме того, за счет жесткой конкуренции на рынке логистических услуг логистические компании стремятся сделать наиболее выгодное коммерческое предложение для своих клиентов в части оптимального соотношения цены и качества, услуги. В стратегическом плане использование аутсорсинга позволяет компании сконцентрироваться на профильном бизнесе без отвлечения ресурсов на логистику.

Передача функций логистики третьей стороне является экономически оправданной, так как при этом происходит повышение качества логистических услуг в целом, развитие логистической инфраструктуры и переход от комплексной логистики к логистике интегрированной, которая позволяет более эффективно реализовывать цели бизнеса.

### Литература

1. Фразелли, Э. Мировые стандарты складской логистики / Эдвард Фразелли. – М.: Альпина. – 2012. – 330 с.
2. Ковалев, М. М. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы: монограмма / М. М. Ковалев, А. А. Королева, А. А. Дутина. – Минск: Изд. центр БГУ, 2017. – 327 с.
3. Аникин, Б. А. Аутсорсинг и аустаффинг: высокие технологии менеджмента: учебн. пособие / Б. А. Аникин, И. Л. Рудал. – М.: ИНФАРА–М, 2011. – 45 с.

УДК 656.13

**Ренковская В. С., Никонович М. В., Кулаков И. А.,** ст. преподаватель,  
УО «Брестский государственный технический университет»,  
г. Брест, Республика Беларусь

## АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Транспорт – одна из важнейших отраслей хозяйства. Он не только обеспечивает потребности хозяйства и населения в перевозках, но и является крупнейшей составной частью инфраструктуры, служит материально-технической базой формирования и развития территориального разделения труда, оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом. Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит новой продукции, а только участвует в её создании, обеспечивая сырьем, материалами, оборудованием производство и, доставляя готовую продукцию потребителю, увеличивает тем самым её стоимость на величину транспортных издержек, которые включаются в себестоимость продукции [1].

Беларусь – важнейшая транспортная артерия евразийского пространства. Ежегодно через территорию страны следует свыше 100 млн тонн европейских грузов. Доля транспортной отрасли в ВВП составляет в среднем 6–7%. Также можно отметить, что на транспортные услуги в стране приходится свыше 44 % от общего объема экспорта услуг. От транспортной деятельности республики получено почти 16 % совокупного объема чистой прибыли и около 11% налоговых поступлений в бюджет.

В Республике Беларусь число официально действующих транспортно-экспедиционных и логистических предприятий постоянно растёт. В 2011 году число

предприятий по транспорту составляло всего лишь 8404, а логистических центров – 11, сейчас функционирует 13228 предприятий, 41 логистический центр и свыше 17 тыс. индивидуальных предпринимателей, которые обеспечивают занятость порядка 275 тыс. человек, или 6,2 % от общей численности людей, занятых в экономике республики [2].

Транспортно-логистические услуги (transport-logistical services) – услуги, связанные с организацией перевозки (перемещения) грузов, пассажиров и багажа (СТБ 2047–2010).

Рассмотрим транспортную структуру Республики Беларусь:

Автомобильный транспорт. Автомобильная логистика занимает ведущее место в транспортно-логистической системе Беларуси. Данный факт обусловлен географическим расположением республики, а также преимуществами автомобильного транспорта как оптимального и эффективного средства доставки «от двери до двери» и распределения товаров. По состоянию на 1 января 2017 г. в Беларуси протяженность сети автомобильных дорог общего пользования составляла 87 031 км (в том числе республиканских дорог – 15 970 км, местных дорог – 71 061 км).

Территорию Беларуси пересекают два трансъевропейских транспортных коридора под номерами II (запад – восток) и IX (север – юг). Сегодня в нашей стране доля автомобильного транспорта в общем объеме грузоперевозок превышает 40% и постоянно увеличивается. При этом эксплуатируется более 418 тыс. грузовых автомобильных транспортных средств. Автомобильным транспортом перевозится свыше 58% от общего объема перевозок пассажиров. Более 90% объема перевозок пассажиров в регулярном сообщении обеспечивается организациями автомобильного транспорта общего пользования коммунальной формы собственности.

Итог состояния, рост удельного веса автомобильного транспорта в структуре перевозок прослеживается последние 5 лет. Балансируя между спросом и предложением, рынок автотранспортных услуг адекватно реагирует на все происходящие события (запреты, ограничения, санкции и т. д.) [3].

Железнодорожный транспорт. Сегодня Белорусская железная дорога (БЖД) – это современная, хорошо развитая транспортная система протяженностью порядка 5,5 тыс. км железнодорожных путей общего пользования, из которых более 1100 км электрифицировано. Перевозки грузов осуществляются поездами массой до 7 тыс. т и длиной до 1500 м. Специфика положения БЖД заключается в том, что она находится на стыке разной ширины колеи, выступая связующим звеном между странами СНГ и Западной Европы. В Республике Беларусь разработан и реализован упрощенный порядок таможенного оформления грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. БЖД осуществила полный переход на электронный документооборот при перевозке грузов через все пограничные переходы в сообщении Беларусь – Россия. На отдельных участках железной дороги выполнены работы по внедрению современных микропроцессорных систем.

Итог состояния. Теряет позиции в борьбе за грузы с автомобильным транспортом.

Воздушный транспорт. Роль воздушного транспорта незначительна в республике. В стране имеются семь аэропортов, из которых проложены 58 международных воздушных трасс, используемых 1130 авиакомпаниями из 98 государств мира. Сегодня осуществляется более 200 тыс. полетов воздушных судов в год. Протяженность сети международных воздушных трасс составляет более 25 тыс. км. Белорусские авиаперевозчики представлены двумя авиакомпаниями: «Национальная компания «Белавиа» и «Трансавиаэкспорт». Средний возраст парка пассажирских воздушных судов составил 14,8 лет. Спрос на авиаперевозки вырос во всем мире, это подтверждает и Междуна-

родная ассоциация воздушного транспорта (IATA), которая в июне 2016 г. зафиксировала рекордные темпы роста грузовых авиаперевозок за последние 14 месяцев.

Итог состояния. Хотя воздушный транспорт и занимает небольшую часть в общем объеме перевозок грузов, но достаточно успешно идет по пути его увеличения [4].

Внутренний водный транспорт. Перевозкой и перевалкой грузов занимаются около 10 портов, расположенных в Мозыре, Гомеле, Могилеве и др. Некоторые из них имеют железнодорожные подъездные пути. По территории республики проходит водный путь международного значения Буг – Припять – Днепр – Черное море, по которому перевозятся различные грузы.

Итог состояния. В последнее время перевозки грузов речным транспортом находятся под пристальным вниманием государства, которое пытается решить проблемы речников, но их объем составляет лишь 0,46% от общего объема перевозок.

Трубопроводный транспорт. На территории Республики Беларусь широко используется этот вид транспорта для транспортировки газа, нефти и нефтепродуктов. Через Беларусь проложен основной для российского экспорта нефтепровод «Дружба», а также менее значимый нефтепровод Ярославль - Полоцк - к прибалтийским портам и НПЗ, проходит участок магистрального газопровода «Ямал - Европа».

Итог состояния. Состояние значительно зависит от общей экономической ситуации как в Беларуси, так и в странах, которые являются ее основными торговыми партнерами.

Транспорт, обслуживая практически все виды международных экономических отношений, является важнейшим источником валютных поступлений в республике, выступая на международном рынке как экспортер транспортных услуг. В общем объеме экспорта услуг 44,1% составляет экспорт транспортных услуг, в том числе железнодорожный транспорт – 20,5%, автомобильный транспорт – 12,0% и воздушный транспорт – 1,9%. Наиболее динамично растет экспорт автотранспортных услуг.

В настоящее время в Республике Беларусь зарегистрировано свыше 12000 субъектов хозяйствования, имеющих лицензию на выполнение международных автомобильных перевозок [5].

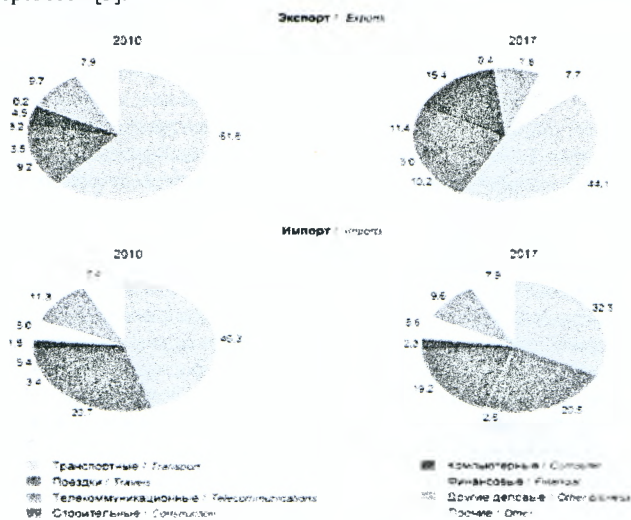


Рисунок 1 – Экспорт и импорт транспортных услуг [6]

Транспортный комплекс республики удерживает доминирующее положение во внешней торговле услугами и является одним из основных источников поступления валюты в стране.

На рисунке 1 чётко просматривается большой объём транспортных услуг, направленных на экспорт. На графиках изображена разница между экспортом и импортом. То есть это подтверждает, что транспортный комплекс играет огромную положительную роль в экономике страны. В целом, хоть ситуация и весьма положительна, но ещё есть над чем работать и какие стороны совершенствовать.

Одними из основных показателей деятельности предприятий транспортного комплекса является грузо- и пассажирооборот.

Таблица 1 – Данные по видам транспорта [6]

Вид транспорта	Вид перевозки	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Автомобильный транспорт	пассажирские, млн чел.	1440,3	1435,8	1415,5	1304,4	1216,4	1161,2	1174,8
	грузовые, млн т/км	19 436	22 031	25 603	26 587	24 523	25 239	26 987
Железнодорожный транспорт	пассажирские, млн чел.	89	100,5	99,4	91,6	87,1	81,8	80,5
	грузовые, млн т/км	49 406	48 351	43 818	44 997	40 785	41 107	48 538
Воздушный транспорт	пассажирские, млн чел.	1	1,3	1,6	2	2,1	2,5	3,0
	грузовые, млн т/км	27	34	27	65	77	108	83
Внутренний водный транспорт	пассажирские, млн чел.	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2
	грузовые, млн т/км	143	134	84	49	21	21	32
Трубопроводный транспорт	грузовые, млн т/км	65 258	61 134	61 220	59 704	60 552	59 345	57 708

На рисунке 2 представлена динамика количества перевезённых грузов и пассажиров, которая имеет тенденцию к снижению железнодорожного и трубопроводного транспорта, к увеличению автомобильного транспорта. Анализ грузооборота и пассажирооборота проанализирован в разрезе видов транспорта. По диаграммам видно, что основную долю грузооборота составляют трубопроводный, железнодорожный и автомобильный транспорт. Что касается пассажирооборота, то наибольший удельный вес принадлежит автомобильному транспорту, железнодорожному и воздушному транспорту.

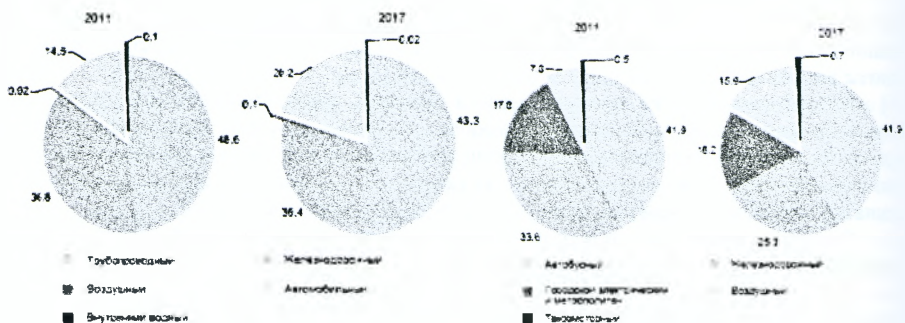


Рисунок 2 – Грузооборот и пассажирооборот по видам транспорта в 2017 г. [6]

Проведенный анализ рынка транспортно-логистических услуг показал лидирующие позиции автомобильного транспорта. В связи с чем предлагаем направления развития автотранспортного комплекса:

1. Выполнение Государственной программы развития автомобильного транспорта Республики Беларусь, которая носит комплексный характер и содержит перечень и механизм реализации мероприятий по развитию автомобильных перевозок пассажиров и грузов, необходимых для достижения устойчивого роста их объемов, а также повышения эффективности и качества обслуживания экономики и населения;
2. Выполнение Государственной Программы развития наземного городского электрического транспорта Республики Беларусь, которая предусматривает гарантированное и эффективное удовлетворение потребностей населения республики в безопасных и качественных услугах по перевозке пассажиров и является основой для формирования конкретных программ в городах Республики Беларусь обладающих городским наземным электротранспортом;
3. Совершенствование маршрутной сети автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении с учетом потребностей населения;
4. Формирование единого информационно-технологического пространства грузовых автомобильных перевозок на основе современных систем рыночного мониторинга, анализа, логистики и статистики транспортных связей и процессов;
5. Реализация программы инновационного развития, определение направлений, по которым возможно создание новых мощностей и производств, внедрения новых технологий на пассажирском транспорте;
6. Обновление пассажирского и грузового подвижного состава организаций автомобильного транспорта;
7. Формирование конкурентоспособной среды в области транспортной деятельности на внутреннем и внешнем рынках транспортных услуг;
8. Развитие внешнеэкономической деятельности в сфере автомобильного транспорта, международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров, в т. ч. в туристических целях.
9. Для обеспечения высокой скорости грузопотока необходимо наличие трасс с хорошим дорожным покрытием.
10. Развитие логистической системы, охватывающей различные сферы деятельности в стране. В индустриально развитых странах логистика давно поставлена на службу повышения эффективности управления движением материальных потоков. В современной рыночной среде процесс совершенствования логистического управления то-

вародвижением объективно приводит к усилению интеграции организаций, участвующих в перемещении товаров.

Таким образом, развитие рынка транспортно-логистических услуг является одним из важнейших стратегических инструментов в конкурентной борьбе не только для отдельных организаций, но и страны в целом.

### Литература

1. Аксенок, И.Я. Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы. – М.: Наука, 1985.
2. [Электронный источник]. – Режим доступа: [http://president.gov.by/ru/economy\\_ru](http://president.gov.by/ru/economy_ru)
3. Автомобильный транспорт Беларуси – 2008: "Синяя книга" IRU / [Международный союз автомобильного транспорта] IRU. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков "БАМАП"
4. Ивуть, Р. Б. Логистика / Р. Б. Ивуть, С. А. Нарушевич. – Минск: БНТУ, 2004. – 328 с.
5. Транспорт и связь в Республике Беларусь: статист. сб. – Минск: Нац. статист. комитет Республики Беларусь, 2012. – 152 с.
6. [Электронный источник]. – Режим доступа: <http://www.belstat.gov.by/>

УДК 656.022.88

**Станчук В. В.**, аспирант.

УО «Брестский государственный технический университет»,  
г. Брест, Республика Беларусь

### ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК НЕГАБАРИТНЫХ И ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ГРУЗОВ

Транспортировка негабаритных грузов на сегодняшний день весьма востребована ввиду необходимости перевозок разного рода специальной, строительной, сельскохозяйственной и прочей техники, больших цистерн, промышленного оборудования и других негабаритных тяжеловесных грузов. Специфика негабаритных перевозок, помимо необходимости задействовать специализированный подвижной состав, заключается во многих моментах, без учета которых своевременная и безопасная доставка негабарита к месту назначения невозможна.

На сегодняшний день перевозка крупногабаритной техники является одной из основных проблем, с которыми приходится сталкиваться подрядчикам строительных, автомобильных и промышленных компаний. Очень важно, чтобы процесс работы на разных объектах был организован таким образом, чтобы специализированная техника доставлялась на место назначения своевременно и уже в том состоянии, в котором она будет использоваться.

Стоит отметить, что специальной литературы по теории, связанной с данной темой, очень мало. Именно поэтому разобрано очень много практического материала, в основном, информацию, доступную на домашних страницах транспортных компаний. Поскольку требования к перевозкам постоянно дополняются и изменяются, именно эти источники являются самым надежными и правдивыми при анализе информации, связанной с перевозкой негабаритного груза.

Негабаритный груз представляет собой громоздкий или тяжелый предмет, который из-за своих технических параметров или специфических особенностей нельзя