

УДК 656.96:656.025:004:33.330.3

КОНЪЮНКТУРНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Д. Н. Месник¹, А. К. Ходас²

¹ К. э. н., доцент, доцент кафедры экономики и логистики УО «Белорусский национальный технический университет», Минск, Беларусь, e-mail: mesnikd308@gmail.com

² К. э. н., доцент, доцент кафедры экономической политики УО «Белорусский государственный экономический университет», Минск, Беларусь, e-mail: hannyshka@mail.ru

Реферат

Главная задача грузовых перевозок состоит в доставке груза в нужное место в кратчайшие сроки выгодным маршрутом с минимальными рисками и финансовыми затратами.

Грузоперевозки эффективно применяются, используя преимущества задействованных видов транспорта, однако более полный потенциал преимуществ раскрывается, когда условия конъюнктуры рынка благоприятствуют коммерческому успеху, когда спрос и предложение, тарифы и конкуренция соответствуют позиции перевозок больших объемов грузов за относительно короткий интервал времени.

В данной статье предлагаются результаты исследования потребности в смешанных, мультимодальных, интермодальных грузовых перевозках, которая вызвана интересом экономической выгоды в получении добавленной стоимости либо достижении положительного сальдо экспорта/импорта транспортно-логистической системой Республики Беларусь.

Ключевые слова: экспорт, импорт, грузовые перевозки, транспорт, стоимость услуг, логистика.

CONJUNCTURAL FEATURES OF CARGO TRANSPORTATION TRANSPORT OF THE REPUBLIC OF BELARUS

D. N. Mesnik, A. K. Khodas

Abstract

The main task of cargo transportation is to deliver cargo to the right place in the shortest possible time by a profitable route with minimal risks and financial costs.

Cargo transportation is effectively applied using the advantages of the modes of transport involved, however, a fuller potential of advantages is revealed when market conditions favor commercial success, when demand and supply, tariffs and competition correspond to the position of transportation of large volumes of goods in a relatively short time interval. This article presents the results of a study of the need for mixed, multimodal, intermodal freight transportation, which is caused by the interest of economic benefits in obtaining added value, or achieving a positive balance of exports/imports by the transport and logistics system of the Republic of Belarus.

Keywords: export, import, cargo transportation, transport, cost of services, logistics.

Введение

В настоящее время международные логистические потоки перестраиваются на новые каналы, которые ориентированы на рынки стран Индии, Турции, Ирана, Африки и СНГ. Международный транспортный коридор «Север – Юг», входящий в проект «Один пояс, один путь», вместе с сооружением евразийского транспортного каркаса позволяет значительно нивелировать для Республики Беларусь последствия высоких транспортных издержек. Логистика грузовых перевозок направлена на преодоление ряда сложностей, таких как отсутствие единого документа на перевозку груза несколькими видами транспорта; ограничение провозных либо дефицит пропускных возможностей по отдельным участкам логистической цепочки перевозок; отсутствие альтернативных вариантов по уровням развитости инфраструктурного сопровождения стран, через территории которых проложен маршрут транспортирования груза; несовершенство законодательной базы стран-участниц транспортно-логистических цепочек.

Каждому региональному каркасу свойственно образование магистральных потоков товаров, узловых транспортных переходов, точек синергетических эффектов. Международное пространство, охваченное сетью коридоров по перевозкам грузов разными видами транспорта, образует структурный каркас региональных сообщений между странами (рисунок 1). Происходящие сегодня изменения в геополитике, в перестроении логистических потоков участниками внешнеэкономической деятельности, находящимися под внешним санкционным давлением, предоставляют новые возможности экономического роста для предприятий транспортно-логистической системы Республики Беларусь.

Сопряжение с широтным международным транспортным коридором «Север – Юг» транспортных каналов Беларуси открывает новые возможности внешнеэкономической деятельности и задействует потенциал роста торговли достижением «бесшовности» транспортных маршрутов и использования инновационных технологий. Однако при построении маршрутов перевозки в международном сообщении из одной географической точки в другую необходимо учитывать существование нескольких альтернативных вариантов перевозок. Например, отличие по протяженности маршрутов движения Минск – Варшава через пограничные переходы Козловичи, Берестовица и Брузги не превышает 10 км. В таком случае необходимо определиться по территориям и дорогам каких стран эффективнее всего осуществлять транспортировку груза между корреспондирующими пунктами. При этом выбор необходимо сделать с учетом всех возможных ограничений на дорогах, чтобы итоговое расстояние перевозки, время и затраты на её осуществление были минимальными. Многие перевозчики обращают внимание только на критерий минимальной длины маршрута, где часто не учитываются дорожные условия движения, число пограничных переходов и режим контроля на них. Такой подход к составлению маршрута может привести к высоким материальным и временным издержкам.

Основная часть. Исследование торгового баланса грузовых перевозок Республики Беларусь в разрезе различных видов транспорта

Стоимостное выражение экспорта транспортно-логистических услуг свидетельствует о реализации услуг по перевозкам грузов, а также вспомогательных и дополнительных транспортных услуг в соответствии с международными требованиями, оказанных резидентами страны по договорам и контрактам нерезидентам.

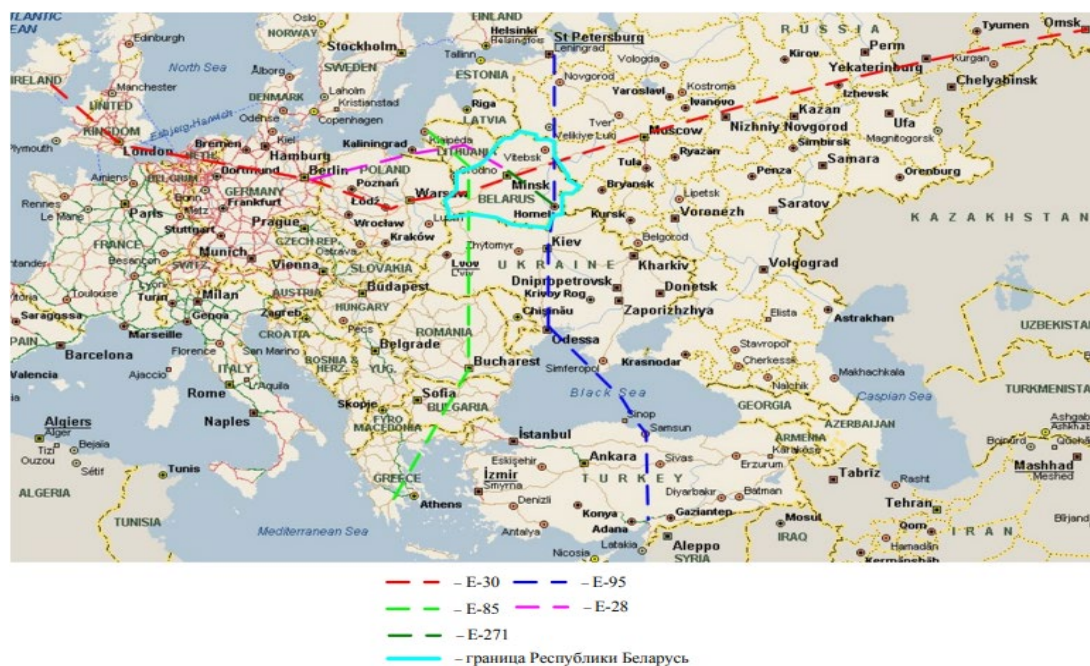


Рисунок 1 – Дороги в международном сообщении, проходящие через территорию Республики Беларусь
Примечание – Источник: [1]

К категории вспомогательных и дополнительных транспортных услуг относят те, которые сопутствующим образом предоставлены передвижным транспортным средствам в портах, ангарах, аэропортах, автостанциях и железнодорожных станциях, грузовых терминалах, при проведении погрузочно-разгрузочного характера работ, службой эксплуатации взлетно-посадочных полос, железнодорожных путей, автомобильных дорог и магистралей, туннелей, мостов, а также службами диспетчерского управления движением, экспедирования и сопровождения грузовых перевозок, занятых регистрацией, техосмотром и ежедневным поддержанием чистоты транспортных средств, спасательными операциями, безопасностью.

Общепринято, что потребление транспортными предприятиями-резидентами услуг третьих лиц, занимающихся обеспечением материально-техническими запасами и средствами, топливом и смазочными материалами, ремонтом автомагистралей и дорог железнодорожного транспорта, строительством сооружений и конструкций в морских портах и портах воздушных транспортных средств, обеспечением борт-питанием и другими товарами внешней торговли, арендованием транспортных средств без экипажа (или занимающихся предоставлением операционного лизинга), техническим обслуживанием и ремонтом транспортных средств (подвижного состава, машин, оборудования), не относят к транспортным услугам. Однако стоимость этих услуг включается в стоимость оказания транспортных услуг, и в стоимостном выражении может рассматриваться промежуточным потреблением продукции отечественного либо импортного производства.

Экспорт транспортных услуг охватывает статистическую информацию внешней торговли относительно сведений:

- оказанных грузовых перевозок нерезидентам страны;
- произведенных вспомогательных и дополнительных услуг согласно заключенным договорам (контрактам) с нерезидентами страны (постановление Национального статистического комитета Республики Беларусь № 81 от 07.07.2014 г.);
- о выполнении сопутствующих транспортным услугам операций на условиях, прописанных содержанием договоров (контрактов) с нерезидентами страны [2, 3].

Экспорт транспортных услуг – это стоимостное выражение объемов транспортных услуг на условиях произведенных оплат покупателями (FOB) за потребленные услуги транспортных предприятий-резидентов страны, вовлеченных в поставки грузов, собственность на которые распространена на резидентов (от таможенной границы страны до пункта назначения) и нерезидентов (в пределах

территории страны), в том числе с распространением на товарные грузы, не отнесенные ни к экспорту, ни к импорту страны (перемещаемые транзитом), и определенных условиями заключенных договоров (контрактов) с нерезидентами.

Отдельно учитываются в экспорте перевозки грузов предприятиями-резидентами иностранным посольствам, консульствам, дипломатическим и иным официальным представительствам, размещенным в пределах территории страны. Вспомогательные и дополнительные услуги оказанные резидентами страны по договорам (контрактам) с нерезидентами на пути сопровождения перевозок грузов, относят к экспорту соответствующего вида экономической деятельности.

Исследования показали, что в Республике Беларусь действуют ограничения нижнего порога (предела) стоимости оказываемого объема транспортно-логистических услуг, учитываемой в объемах экспорта либо импорта за отчетный период, пересчитанный по курсу белорусского рубля к доллару США на дату предоставления услуги или подписания определенным договором либо контрактом документа (товарно-транспортных накладных, приемо-сдаточных актов и других). Суммарно по странам – это от 1000 долларов США и более за месяц. Тогда как оказание прочих услуг физическим лицам (код видов услуг 2500) ограничено суммарным объемом в пересчете к доллару США от 50 долларов и выше по конкретной стране (постановление Национального статистического комитета Республики Беларусь № 81 от 07.07.2014 г.). Пересчет национальной валюты в долларах США производится по официальным курсам Национального банка Республики Беларусь. Очевидно, что изменения курса национальной валюты к доллару США (девальвация и ревальвация национальной валюты) непосредственно влияют на объемы экспорта и импорта транспортно-логистических услуг, а также по предоставлению вспомогательных и дополнительных услуг. Если в договоре обязательств сторон предусмотрено оказание сопутствующих видов услуг с прилагаемой к договору сметой, то стоимость каждой услуги отражается по соответствующему коду вида услуги. Исключение составляют транспортные услуги по перевозке груза, предусмотренные условиями поставки товара и определенными контрактом.

Сведения об экспорте и импорте фиксируются по всему разнообразию предоставленных услуг с первого по последнее число отчетного периода (месяца) и отражаются в стоимостном выражении (с разном уровнем информации о нерезидентах по территориальному признаку). Территориальная принадлежность нерезидента тесно связана с распределением объемов транспортных услуг на экспорт и им-

порт. В настоящее время многие малые частные автоперевозчики Республики Беларусь, чтобы уйти от санкционных ограничений их деятельности, прошли процедуру перерегистрации на территории других стран (как правило, стран ЕС), что непосредственно юридически отразилось на белорусском экспорте транспортных услуг. Другой показательный случай, когда транспортное предприятие-резидент Республики Беларусь по договору с нерезидентом Российской Федерации осуществляет перевозку груза из Литвы в Польшу, то стоимость перевозки будет отражена как экспорт транспортных услуг в России.

Подразделение транспортно-логистических услуг на экспорт и импорт накладывает определенный отпечаток на формирование тарифов по перевозкам грузов, основанном на затратном подходе учёта (включения) затрат, относимых на себестоимость производства единицы продукции [4]. Например, если транспортный перевозчик-резидент осуществляет доставку груза на условиях оплаты транспортно-логистических услуг производителем перевозимого товара, то затраты на транспортировку и вспомогательные, дополнительные услуги учитываются в стоимости товара-груза, перемещаемого от места производства до таможенной территории страны

происхождения товара (и, по сути, формируется стоимость услуги). Следуя установленным правилам, если товар вывозится за территориальные пределы страны или ввозится на её территорию, то заполняется таможенная декларация. С заполнением таможенной декларации, предусмотренной договором (контрактом) с заказчиком, из стоимости услуги исключается стоимость изготовления (производства) перевозимой продукции. В статистической отчетности (к учёту экспорта или импорта) отражается отдельно стоимость транспортно-логистической услуги и стоимость производства товаров. В случае, когда передача товара-груза заказчику происходит на территории страны (Республики Беларусь), то есть ещё не представлена декларация на товары в таможенные органы (либо не заполнена статистическая декларация), то к учёту экспорта принимается полная стоимость услуги, которая прописана в договоре (контракте). Не осуществляется деления на стоимость производства вывозимой продукции и стоимость оказания транспортно-логистической услуги, а это создает трудности учёта экспорта транспортных услуг. Приведенную выше информацию стоит иметь в виду, анализируя экспорт грузовых перевозок по видам транспорта Республики Беларусь (рисунок 2).

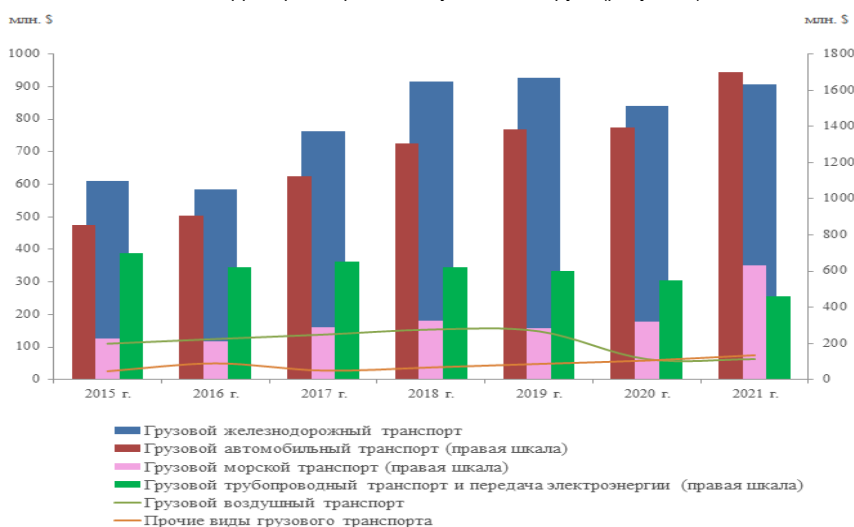


Рисунок 2 – Экспорт грузовых транспортных услуг Республики Беларусь за период 2015–2021 гг., млн \$
Примечание – Источник: [2]

Проведенный анализ позволяет констатировать, что в 2021 г. экспорт грузовых транспортных услуг продемонстрировал рост в 1,52 раза к 2015 г. По видам грузового транспорта значительный рост экспорта пришёл на прочие виды грузового транспорта – 2,89 раз; морской транспорт – 2,78 раз; автомобильный транспорт – 1,99 раз и железнодорожный – 1,49 раз. Падение объёмов экспорта

за 2015–2021 гг. показали трубопроводный транспорт и передача электроэнергии (минус 34,2 %), а также воздушный транспорт (минус 42,88 %). По видам грузовых перевозок экспорт в 2021 г. продемонстрировал прирост 13,14 % к 2019 г.

Структурные изменения экспорта произошли по видам грузовых транспортных перевозок (рисунок 3).

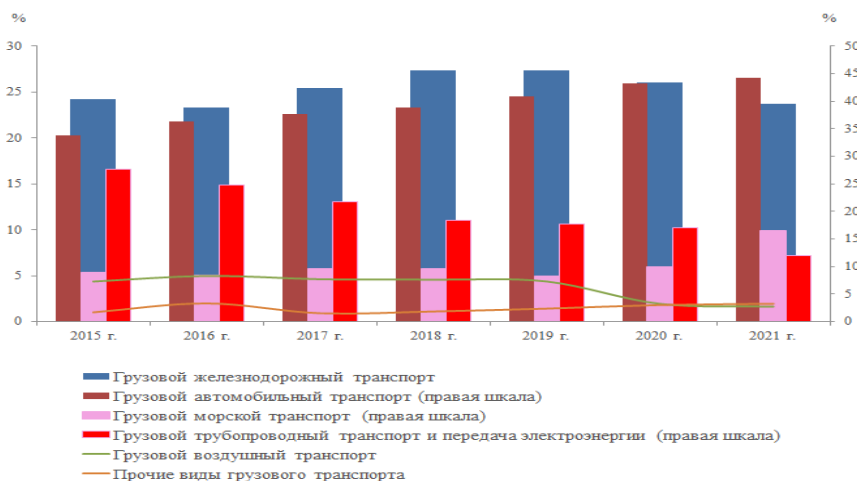


Рисунок 3 – Структура экспорта грузовых транспортных услуг Республики Беларусь за период 2015–2021 гг., %
Примечание – Источник: [2]

Наибольшая доля экспорта грузовых перевозок за 2015–2021 гг. пришлась на автомобильный транспорт, которым в 2021 г. достигнут уровень 44,29 % (по сравнению с 2015 г. отмечено увеличение на 0,10 п.п.). Трубопроводный транспорт и передача электроэнергии, наоборот, продемонстрировали снижение доли экспорта на 0,16 п.п. Долю в экспорте снизил воздушный транспорт на 0,03 п.п. За рассматриваемый период доля в экспорте грузовых перевозок выросла по морскому виду транспорта на 0,07 п.п., прочему виду грузового транспорта – на 0,01 п.п.

Транспортно-логистические услуги, которые осуществляются нерезидентами по договорам (контрактам) с резидентами страны, независимо от территориального признака их оказания, учитываются импортом. К импорту относятся транспортные расходы, если, находясь в командировке, резидент страны воспользовался услугами транспортных предприятий-нерезидентов (исключение могут составлять расходы по приобретению билетов железнодорожного транспорта). Объёмы импорта по видам грузового транспорта приведены на рисунке 4.

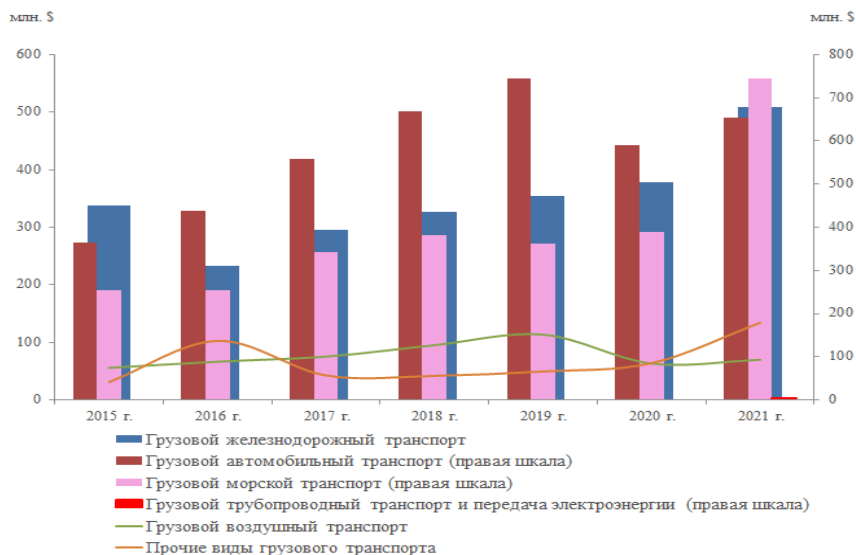


Рисунок 4 – Импорт грузовых транспортных услуг Республики Беларусь за период 2015–2021 гг., млн. \$
Примечание – Источник: [2]

По объёмам импорта грузовых перевозок наибольший рост в 4,33 раз за 2015–2021 гг. отмечен по прочим видам грузового транспорта. Импорт грузовых поставок автомобильным транспортом продемонстрировал темпы прироста на 79,51 % в 2021 г. к 2015 г., а воздушным транспортом – на 25,09 %. Значительный темп прироста импорта показали железнодорожный транспорт – на 50,77 %, морской транспорт – на 193,2 %. За период 2015–2021 гг. по всем видам грузового транспорта объём импорта вырос в 2,03 раза.

Динамическое изменение структуры импорта грузовых транспортных услуг представлено на рисунке 5. Анализ статистической информации свидетельствует, что в 2021 г. по отношению к 2015 г. отмечается рост доли импорта грузовых перевозок морским транспортом на 0,11 %, прочими видами грузового транспорта – на 0,03 %. Произошло сокращение доли импорта по железнодорожному транспорту на 0,08 %, автомобильному транспорту – на 0,04 %, воздушному транспорту – на 0,02 %.

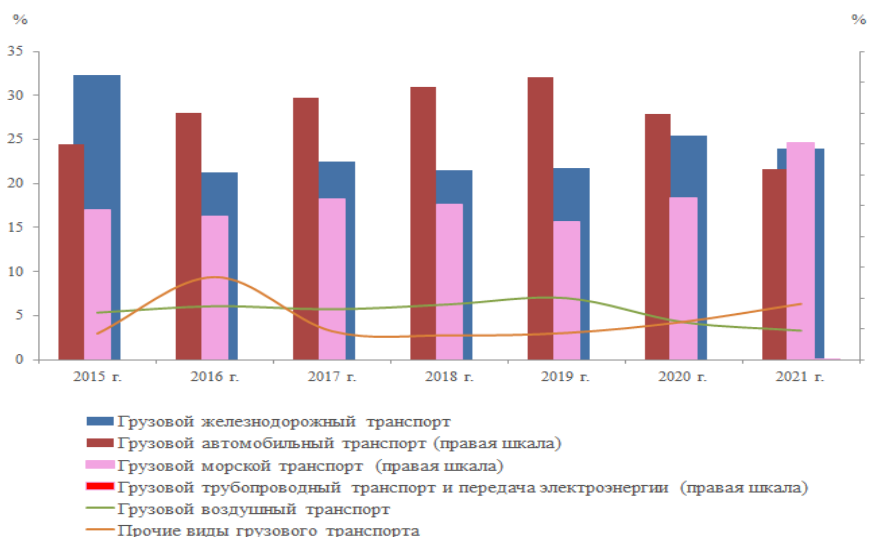


Рисунок 5 – Структура импорта грузовых транспортных услуг Республики Беларусь за период 2015–2021 гг., %
Примечание – Источник: [2]

Примечательно, что отмечается обратная корреляционная зависимость импортных грузовых услуг морского и автомобильного транспорта, они асинхронны (с ростом доли в структуре грузовых импортных перевозок одного, другой демонстрирует снижение).

За период 2015–2021 гг. сальдо торговых операций транспортных услуг сформировалось положительным и продемонстрировало рост в 2021 г. в 1,16 раз к 2015 г. (рисунок 6).

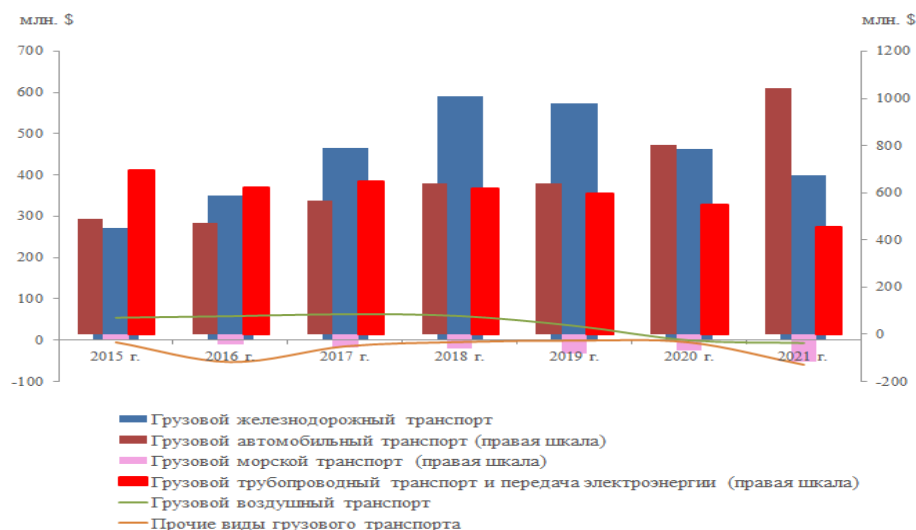


Рисунок 6 – Сальдо торговых операций транспортных услуг Республики Беларусь за период 2015–2021 гг., млн. \$
Примечание – Источник: [2]

В 2021 г. рост положительного сальдо по грузовым транспортным перевозкам показали: автомобильный (в 2,14 раза); трубопроводный транспорт и передача электроэнергии (в 0,65 раза); железнодорожный (в 1,46 раза). Отрицательное сальдо зафиксировано по таким видам транспорта, как воздушный, морской, прочие виды грузового транспорта, при этом суммарно рост отрицательного сальдо к 2015 г. по этим видам транспорта составил – в 15,89 раз.

Заключение

Из-за санкций остаются не в полной мере разрешенными вопросы сокращения доли порожних контейнерных перевозок из стран Европейского Союза. Такое положение делает более привлекательным использование морского вида транспорта в международных перевозках, что не выгодно Республике Беларусь. Однако повышенный спрос на межконтинентальные перевозки морским транспортом отразился на росте стоимости фрахта, усилив стимулы переключения грузоотправителей на услуги железнодорожных и автомобильных транспортных предприятий.

Серьёзное отставание грузового потенциала автомобильного транспорта от железнодорожного и морского создало предпосылки развития производства грузовых автотранспортных средств и соответствующей инфраструктуры. Для экономики Республики Беларусь это новые возможности роста и активизации видов деятельности, которые являются драйверами экономического роста для стран, находящихся на стадии постиндустриального развития.

Исследования показали, что снижение тарифных ставок на получение, подготовку, сдачу документов для пограничного и таможенного контроля на 50,25 долл. США вызвало прирост внешней торговли на 1%. Сокращение времени на таможенное оформление и пересечение границ до 0,83 часа (приблизительно до 50 минут) даст 1% прироста внешней торговли.

Повышение эффективности транспортно-логистической системы страны предусматривает использование коридоров для реализации инфраструктурных проектов в транспортной сфере с переключением транспортных потоков на экологически чистые виды транспорта. Экспертные расчеты объёмов загрязнения окружающей среды выбросами углекислого газа свидетельствуют, что на железнодорожный транспорт приходится в 1,5 раз выше выбросов парниковых газов по сравнению с морским транспортом; почти в два раза ниже в сравнении с речным видом транспорта; более семи раз меньше, чем у автомобильного транспорта и приблизительно в тридцать раз слабее нагрузки на окружающую среду по сравнению с воздушным транспортом. Инвестиционный и технологический потенциалы позволяют предприятиям промышленности и транспорта справиться с технологическим отставанием и изменениями. Заключение в их потенциале ресурсы, знания, навыки жизненно необходимы для

освоения технологий нового поколения, для использования инноваций в совершенствовании транспортных средств перевозки грузов, развития инфраструктуры, что в конечном итоге позволяет предприятиям остаться конкурентоспособными в освоении международных коридоров поставок товаров разными видами транспорта.

Список цитируемых источников

1. Дороги в международном сообщении, проходящие через территорию Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.bsut.by/images/MainMenuFiles/Obrazovanie/Kafedry/UAPDD/student/z/mpag_1.pdf. – Дата доступа: 06.05.2023.
2. Статистический ежегодник 2022 / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь. – Минск : Информационно-вычислительный центр Национального статистического комитета Республики Беларусь, 2022. – 374 с.
3. Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 г. / Национальная комиссия по устойчивому развитию Республики Беларусь; редкол: Я. М. Александрович [и др]. – Минск : Юнипак, 2014. – 132 с.
4. Ходас, А. К. Развитие транспортно-логистических услуг в Республике Беларусь / А. К. Ходас, Д. Н. Месник // Научные труды Белорусского государственного экономического университета. – 2021. – № 14. – С. 475–481.

References

1. Dorogi v mezhdunarodnom soobshchenii, prohodyashchie cherez territoriyu Respubliki Belarus' [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupa: https://www.bsut.by/images/MainMenuFiles/Obrazovanie/Kafedry/UAPDD/student/z/mpag_1.pdf. – Data dostupa: 06.05.2023.
2. Statisticheskij ezhegodnik 2022 / Nac. stat. kom. Resp. Belarus'. – Minsk : Informacionno-vychislitel'nyj centr Nacional'nogo statisticheskogo komiteta Respubliki Belarus', 2022. – 374 s.
3. Nacional'naya strategiya ustojchivogo social'no-ekonomicheskogo razvitiya Respubliki Belarus' na period do 2030 g. / Nacional'naya komissiya po ustojchivomu razvitiyu Respubliki Belarus'; redkol: YA. M. Aleksandrovich [i dr.]. – Minsk : YUnipak, 2014. – 132 s.
4. Hodas, A. K. Razvitie transportno-logisticheskikh uslug v Respublike Belarus' / A. K. Hodas, D. N. Mesnik // Nauchnye trudy Belorusskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta. – 2021. – № 14. – S. 475–481.

Материал поступил 03.05.2023, одобрен 11.05.2023, принят к публикации 06.07.2023