

Кулаков И. А., старший преподаватель,
Кулакова Л. О., старший преподаватель
УО «Брестский государственный технический университет»,
г. Брест, Республика Беларусь

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Ведение

Глобализация мировой экономики сопровождается стремительным ростом количества и интенсивности материальных потоков, что, в свою очередь, приводит к значительному росту уровня и сложности транспортно-складской системы. Изучением процессов системной и комплексной интеграции транспортных и других логистических действий различных субъектов хозяйствования с целью оказания транспортно-логистических услуг занимается область логистики, именуемая транспортной логистикой.

Интеграция и глобализация мировой экономики, бизнеса стимулируют возникновение и развитие международных логистических систем, корпораций, глобальных цепей поставок. Логистическая деятельность всё более усложняется, используя системный и комплексный подходы, решая текущие тактические задачи по оптимальной дислокации производств и распределительных центров, выбору транспорта, предоставлению качественного и современного сервиса, рациональному управлению запасами, выстраиванию высокотехнологичных информационно-коммуникационных систем, что предполагает и выстраивание новых стратегий управления.

Этим проблемам посвящены работы белорусских ученых, авторов целого направления оптимизации – «greedy-теории», – М. М. Ковалева и В. М. Котова. Отдельные аспекты международной транспортной логистики изучены в работах А. А. Королевой и А. А. Дудиной, Е. Г. Елфимовой, Р. Б. Ивутя, А. В. Черновалова, Т. Р. Киселя, В. Ф. Медведева, И. А. Елового и др.

Систематизация основных понятий потенциала транспортно-коммуникационной логистики.

Под транспортно-коммуникационным потенциалом страны принято понимать систему, включающую транспортные средства, инфраструктуру, коммуникации, пути сообщения, перевалочные логистические центры, связанные организационно-управленческими инструментами и методами, воплощающими логистическую концепцию интеграции транспортно-складского сектора экономики. Логистика же сегодня – это и наука, и практическая деятельность, направленные на управление, т. е. планирование, организацию, корректирование, контроль и анализ ресурсных (материальных, финансовых и информационных) потоков в самых разных, в том числе, транспортно-складских системах.

Анализ транспортно-складской логистики в Беларуси

Республика Беларусь – молодое государство с открытой экономикой, активно продвигающее стратегию разумного экспортрасширения и импортозамещения, гармонично развивающее сбалансированную структуру национальной экономики с развитыми промышленностью, транспортом, сектором услуг и сельским хозяйством. Беларусь реализует модель социально-ориентированной рыночной экономики, подтвердившую свою состоятельность и эффективность.

Суммарно за 2010–2021 годы ВВП страны возрос в сопоставимых ценах на 21,2 % при увеличении производительности труда за тот же период на 32,4 %. ВВП на душу населения по паритету покупательной способности вырос с \$ 15,4 тыс. в 2010 году до \$ 21,8 тыс. в 2021 году [2].

Удельный вес транспортной отрасли в 2021 год в ВВП Республики Беларусь составил 5,1 %. Транспортные услуги составляют около 43 % общего объема экспорта услуг страны и практически 41 % от сальдо внешней торговли услугами. В абсолютном выражении в 2021 год экспорт транспортных услуг составил \$ 4,4 млрд, положительное сальдо внешней торговли транспортными услугами – \$ 1,8 млрд.

В сфере транспортного комплекса Республики Беларусь по состоянию на 1 января 2022 года функционировало 10,8 тыс. организаций различных форм собственности и более 37 тыс. индивидуальных предпринимателей.

В 2021 году совокупно всеми видами пассажирского транспорта (включая таксомоторный) было перевезено около 1591,6 млн человек.

С целью улучшения качества обслуживания, роста эффективности хозяйственной деятельности и обеспечения безопасности реализуется ряд инфраструктурных проектов.

В 2019 году была завершена реконструкция: автомобильной дороги Р80 Слобода – Паперня; автомобильной дороги М6 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги); моста через р. Мухавец на автомобильной дороге М1/Е 30. Осуществлено строительство подъездной автомобильной дороги к мультимодальному промышленно-логистическому комплексу "Болбасово".

Введена в эксплуатацию вторая искусственная взлетно-посадочная полоса в Национальном аэропорту Минск. Продолжается работа по электрификации железнодорожных путей и обновлению подвижного состава Белорусской железной дороги. В области водного транспорта основные работы, связанные с реконструкцией судоходных сооружений Днепро-Бугского канала, выполняются на участке международного водного пути Е40.

Развитие транспортной отрасли обеспечивает динамичное формирование логистической системы Республики Беларусь. К началу 2022 года в стране насчитывался 61 логистический центр различной функциональности.

Эффективно осуществляются транзитные контейнерные перевозки через Республику Беларусь по маршруту Китай – Европа – Китай, реконструируется и обновляется инфраструктура грузовых терминалов Белорусской железной дороги, расположенных на белорусско-польской границе, создан Центр управления перевозками.

Активно разрабатывается проект организации на территории индустриального парка "Великий камень" масштабного регионального логистического центра. Сегодня в парке уже запущена первая очередь логистического комплекса площадью 50 тыс. кв. м с зонами для осуществления погрузочно-разгрузочных работ и контейнерным терминалом.

Следующий этап предусматривает строительство бимодального грузового терминала площадью 800 тыс. кв. м с участием управляющей компании крупнейшего речного порта Европы "Дуйсбург Хафен", логистического провайдера "Чайна Мерчантс Групп", Белорусской железной дороги и компании "Хупак Интермодал СА" (Швейцария). Ввод терминала позволит значительно увеличить грузовые потоки через территорию Беларуси.

В транспортной отрасли в настоящее время активно совершенствуются действующие технологические процессы, и динамично растет уровень их автоматизации и цифровизации. В 2019 году Республика Беларусь присоединилась к Конвенции о договоре международной перевозки грузов, введя в оборот электронную накладную [2].

Анализ автомобильных транспортных коммуникаций в Республике Беларусь

Сегодня в Республики Беларусь реализуются мероприятия, предусмотренные Государственной программой «Дороги Беларуси» на 2021–2025 годы [4] и Государственной программой «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы [3].

Дорожная система Беларуси – это современный производственно-хозяйственный комплекс, в состав которого включены: сеть автомобильных дорог общего пользования; производственные базы дорожных организаций; организации государственного дорожного хозяйства, выполняющие работы по проектированию, возведению, реконструкции, эксплуатации (содержанию и текущему ремонту), капитальному ремонту автомобильных дорог, и многие прочие работы (услуги). Совокупная протяженность автомобильных дорог общего пользования в Республике Беларусь составляет 87 002 километра, из них республиканских дорог – 15 926 километров, местного значения – 71 076 километров. Твердое покрытие имеют 75 567 километров (или 86,9 процента) дорог, в том числе усовершенствованное покрытие (асфальтобетонное и цементобетонное) – 49 041 километр (или 56,4 процента). Кроме того, состав сети автомобильных дорог общего пользования включает 5298 мостов и путепроводов общей протяженностью 187 тыс. пог. метров [4].

По итогам 2021 года было обеспечено перевыполнение следующих показателей по республиканским дорогам:

- 1) текущий ремонт дорог 706,5 км при задании 600,0 км (на 17,8 % больше доведенного задания);
- 2) текущий ремонт дорожных сооружений – 2 413,6 пог. м при задании 1 000,0 пог. м (на 141,4 % больше доведенного задания);
- 3) капитальный ремонт дорог – 25,4 км при задании 20,0 км (на 27 % больше доведенного задания);
- 4) капитальный ремонт дорожных сооружений – 894,6 пог. м при задании 600,0 пог. м (на 49 % больше доведенного задания).

Вместе с тем, не обеспечено в полной мере выполнение трех показателей по республиканским дорогам:

- 1) протяженность сети обслуживаемых дорог и дорожных сооружений – 15 932,0 км при задании 16 008,9 км (на 0,5 % меньше годового задания);
- 2) возведение и реконструкция дорог – 31,8 км при задании 117,9 км (на 73 % меньше годового задания);
- 3) возведение и реконструкция дорожных сооружений – 175,4 пог. м при задании 926,7 пог. м (на 81,1 % меньше годового задания) [4].

Невыполнение данных показателей объясняется прекращением Европейским инвестиционным банком финансирования проекта «Транспортное сообщение Беларуси», согласно которому предполагалась реконструкция автодороги М-7/Е 28 Минск – Ошмяны – граница Литовской Республики (Каменный Лог) (планировался ввод 89 км дороги и 743,6 пог. м. дорожных сооружений). Кроме того, разрыв между нормативными сроками строительства объектов и сроками перечисления авансов Европейским банком реконструкции и развития стал причиной не ввода в 2021 году в эксплуатацию: моста через реку Каспля на км 44,4 автодороги Р-112 протяженностью 130 пог. м. и путепровода на км 73,0 автодороги М-8/Е 95 общей протяженностью 53,1 пог. м., поскольку дата начала строительства объекта напрямую привязана к дате получения аванса подрядчиком от банка, согласно заключенному между ними договору [4].

Что касается местных дорог, в 2021 году было обеспечено перевыполнение следующих плановых показателей:

1) ремонт, возведение и реконструкция дорог выполнены на 1 483,5 км при задании 1 344,5 км (на 10,3 % больше доведенного задания);

2) ремонт, возведение и реконструкция дорожных сооружений выполнены на 872,7 пог. м при задании 852,4 пог. м (на 2,4 % больше доведенного задания).

Не обеспечено выполнение лишь одного показателя для местных дорог: протяженность обслуживаемых дорог и дорожных сооружений составила 70 744,1 км при задании 70 818,3 км (на 0,1 % меньше годового задания).

Причиной невыполнения планового уровня показателя явился пересмотр балансовой принадлежности автомобильных дорог и улиц населенных пунктов в соответствии с поручением Президента Республики Беларусь (резолюция от 30 марта 2021 г. № 09/42 ПЗ13) [4].

Заключение

Транспортный, складской, дорожный потенциал Республики Беларусь развивается весьма динамично и в целом соответствует объемам перевозок. Однако вся логистическая отрасль должна непрерывно развиваться с учетом меняющегося рынка и политического фона, что и подразумевает современная концепция интегрированной логистики.

Таким образом, в дальнейшем национальная транспортно-логистическая система должна развиваться по следующим направлениям:

– повышение конкурентоспособности и минимизация суммарных издержек потребителей транспортно-логистических услуг за счет инновационных решений и подходов в области сервиса потребителей на основе современных, высокотехнологичных ТЛЦ, позволяющих расширить спектр логистических услуг и совершенствовать их качество;

– ускоренное масштабирование объемов перевозок за счет полноценного, всестороннего использования таких факторов, как выгодное транзитное положение Беларуси и пролегание через ее территорию кратчайших путей доставки международных грузов, что обеспечит рост экспорта транспортных услуг;

– широкое инвестирование в информационные системы и высокие технологии в транспортно-складской сфере, что позволит увеличить скорость обработки грузов, оптимизировать грузопотоки и, как результат, снизить издержки всех участников системы товародвижения.

Реализация предложенных мер может способствовать прогрессу в реализации транспортно-логистического потенциала Беларуси, укреплению положения белорусских компаний на мировом рынке перевозчиков, привлечению инвестиций, образованию инновационных рабочих мест.

Литература

1. Королева, А. А. Международная транспортная логистика: конкурентные позиции Беларуси: монография / А. А. Королева, А. А. Дудина. – Минск : Изд. центр БГУ, 2020. – 143 с.

2. Основные отрасли экономики и флагманы отраслей [Электронный ресурс] // Официальный сайт: Президент Республики Беларусь. – Режим доступа: <https://president.gov.by/ru/belarus/economics/osnovnye-otrasli/sfera-uslug/transport-i-logistika>. – Дата доступа: 11.10.2022.

3. О Государственной программе «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 23 марта 2021 г., № 165 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – Режим доступа: <https://pravo.by/document/?guid=3961&p0=C22100165>. – Дата доступа: 02.02.2022.

4. О Государственной программе «Дороги Беларуси» на 2021–2025 годы [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 9 апреля 2021 г., № 212 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – Режим доступа: <https://pravo.by/document/?guid=3961&p0=C22100165>. – Дата доступа: 11.10.2022.

5. Кулаков, И. А. Логистика (в схемах, рисунках, и таблицах): краткий курс лекций / И. А. Кулаков, В. В. Зазерская, Л. О. Кулакова. – Брест : Издательство БрГТУ. – 2019. – 108 с.