

ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ В УСЛОВИЯХ САНКЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ ЗАПАДА

И. А. Кулаков, Л. О. Кулакова

Брестский государственный технический университет
Республика Беларусь, 224017, Брест, ул. Московская, 267
E-mail: lejla67@mail.ru

Перед Республикой Беларусь стоят важные задачи по использованию логистического потенциала. В статье анализируются состояние, динамика и основные тенденции развития транспортной отрасли страны в жестких условиях санкционного прессинга Запада. Исследуются возможные направления совершенствования транспортной системы Беларуси. Основными из них являются: развитие инфраструктуры морских перевозок; формирование новых логистических цепочек и маршрутов; цифровизация и автоматизация перевозок.

Ключевые слова: транспортный комплекс, грузовые и пассажирские перевозки, грузопотоки, цепи поставок, транспортные услуги.

TRANSPORTATION IN THE REPUBLIC OF BELARUS UNDER THE SANCTIONS POLICY OF THE WEST

I. A. Kulakov, L. O. Kulakova

Brest State Technical University
267, Moskovskaya str., Brest, 224017, Republic of Belarus
E-mail: lejla67@mail.ru

The Republic of Belarus faces important challenges in using the logistics potential. The article analyzes the state, dynamics and main trends in the development of the country's transport industry in the harsh conditions of Western sanctions pressure. This paper presents possible directions for improving the transport system of Belarus. The main ones are: development of maritime transportation infrastructure; formation of new logistics chains and routes; digitalization and automation of transportation.

Keywords: transport complex, freight and passenger traffic, cargo flows, supply chains, transport services.

Транспортный комплекс является важнейшей составляющей экономико-социальной инфраструктуры государства, обеспечивающей оперативное и качественное удовлетворение потребностей населения в перевозках и транспортных услугах, бесперебойное функционирование всех отраслей экономики и национальную безопасность страны.

Выгодное экономико-географическое расположение Республики Беларусь на перекрестке между мировыми центрами деловой активности – ЕС, ЕАЭС и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, определяет ее значение как важнейшего связующего звена в создании новой системы цепей поставок на евроазиатском континенте, необходимой для взаимовыгодного сотрудничества.

Проблемы развития транспортной логистики в республике успешно исследуют белорусские ученые экономисты: А. А. Дудина [1; 2], В. В. Зазерская [3], М. М. Ковалев [1], А. А. Королева [2] и др.

Республика Беларусь – экспортно-ориентированное государство с развитыми промышленностью, сектором услуг и сельским хозяйством. Беларусь придерживается модели соци-

ально ориентированной рыночной экономики, которая доказала свою состоятельность и эффективность.

В целом за 2010–2021 годы ВВП страны увеличился в сопоставимых ценах на 21,2 % при росте производительности труда за указанный период на 32,4 %. Валовой внутренний продукт на душу населения по паритету покупательной способности вырос с \$ 15,4 тыс. в 2010 году до \$ 21,8 тыс. в 2021 году [4]. Объем ВВП за 2022 год в текущих ценах составил 191,4 млрд рублей (около \$76 млрд) или в сопоставимых ценах – 95,3 % к уровню 2021 года. Таким образом, ВВП за 2022 год сократился на 4,7 %. При этом индекс-дефлятор ВВП в 2022 году по отношению к 2021 составил 113,6 %.

Объем торговли с Россией за 2022 год достиг уровня более \$ 50 млрд по сравнению с 2021 годом прирост составил более 17 %.

По итогам 2022 торгового года экономика получила положительное торговое сальдо товарами и услугами в сумме \$ 5 млрд.

По оценке за 2021 год доля транспортной отрасли в валовом внутреннем продукте Республики Беларусь составила 5,1 %. Транспортные услуги формируют 43 % общего объема экспорта услуг страны и около 4 % сальдо внешней торговли услугами. За 2021 год экспорт транспортных услуг составил \$ 4,4 млрд, а положительное сальдо внешней торговли транспортными услугами, соответственно – \$ 1,8 млрд.

В транспортный комплекс Республики Беларусь по состоянию на 1 января 2022 года включены более 10,8 тыс. организаций различных форм собственности и более 37 тыс. индивидуальных предпринимателей [4].

За 2021 год совокупный объем грузооборота транспорта составил 118,7 млрд т-км, было перевезено 384,9 млн т грузов. В том числе: трубопроводным – 44,587 млрд т-км и 99 млн т; железнодорожным – 44,487 млрд т-км и 128,6 млн т; автомобильным – 29,593 млрд т-км и 154,8 млн т; внутренним водным – 33 млрд т-км и 2,4 млн т; воздушным – 93 млрд т-км и 0,04 млн т.

В 2021 году всеми видами пассажирского транспорта, включая таксомоторный, было перевезено около 1591,6 млн человек [5].

При этом отмечается перераспределение транспортной мобильности населения в пользу воздушного транспорта: доля авиаперевозок в 2021 году составила более 22 % от общего пассажирооборота республики [4].

На железнодорожном транспорте за 2022 год удалось увеличить объем экспортно-импортных перевозок контейнеров на 59 % к уровню 2021 года. В сообщении Китай – Беларусь – Китай объем перевозок контейнеров возрос на 84 %.

В 2022 году объем пассажирских перевозок железной дорогой составил 62 млн человек, или 101,3 % к 2021 году.

Перевозки на внутреннем рынке Беларуси в 2022-м выросли почти в 2 раза. Экспортные – в 1,5 раза, а импортные остались на уровне 2021-го. Такие цифры демонстрируют данные биржи автоперевозок ATI.SU [6]. По сведениям организации, спрос на автомобильные грузоперевозки по территории Беларуси за 2022-й вырос на 90 %. При этом рост заметно ускорился во второй половине года. Если говорить о конкретных регионах, то выделяются перевозки из Брестской области, здесь, по сравнению с 2021-м, рост составил 187 % [6].

Перевозки из других стран в Беларусь в 2022 году выросли на 9 %. При этом на протяжении года ситуация была неравномерной. Рост спроса в начале года сменился весенне-летним спадом, однако в конце года перевозки снова стали набирать обороты. Ставки же на импорт росли довольно стабильно на протяжении всего 2022-го (+30 % по итогам года). В то же время цены на внутренние перевозки подросли не столь внушительно – на 18 %, а на экспортные ещё в меньшей степени – на 14 % [6].

Показательно, что спрос на перевозки из России оставался стабильным в течение всего года. Но на других же направлениях наметился существенный прогресс. Заметно выросло количество заявок на перевозки из Казахстана, Турции, Узбекистана и Армении.

Экспорт транспортных услуг демонстрирует уверенную положительную динамику: количество заявок на перевозки выросло на 41 % по сравнению с 2021 годом [6].

Что касается конкретных европейских направлений, то спрос сократился на перевозки практически во все страны Евросоюза, за исключением Литвы, Италии и Венгрии, там объёмы остались приблизительно на уровне 2021-го. Увеличились перевозки в Сербию (+55 %), которая, напомним, не входит в Евросоюз. При этом ставки на европейском направлении заметно выросли.

Потери спроса на перевозки по европейским маршрутам были возмещены другими направлениями. Количество заявок на перевозки в Россию за год выросло на 34 %, в Казахстан – на 50 %. Ещё более резкий рост продемонстрировали относительно новые для нашей страны маршруты. Так, спрос на доставку грузов в Армению увеличился почти в 2 раза, в Узбекистан – в 3 раза, в Грузию – в 4.

Любопытны и изменения по категориям грузов. Так, по данным биржи автоперевозок АТІ.SU, на внутренних маршрутах особенно впечатляющий рост показали перевозки бытовой техники, труб, мебели, пиломатериалов, оборудования, запчастей, металла [6].

В экспорте приблизительно в 3,5 раза выросли перевозки газосиликатных блоков, металлопроката, утеплителя, примерно в 3 раза – пиломатериалов и бытовой химии. Поставки же овощей упали в 1,5 раза. Импорт зерна и семян в Беларусь вырос почти в 3 раза, безалкогольных напитков – почти в 2, металлопроката и продуктов питания – примерно в 1,5 раза. Существеннее всего сократились поставки в страну пластика, труб, пиломатериалов и кондитерских изделий, их возить стали меньше в 1,5 раза [6].

Сегодня в Республике Беларусь функционирует 61 логистический центр с объемом логистических услуг 354,2 млн руб. [5].

Совершенствование транспортной системы Беларуси, развитие транспортных перевозок в Республике Беларусь включают следующие направления:

1. Развитие инфраструктуры морских перевозок.

Строительство Беларусью собственных портовых мощностей на базе глубоководного перегрузочного комплекса «Бронка» под Санкт-Петербургом демонстрирует способность кризисного реагирования в условиях западных санкций. Именно через «Бронку» сейчас идут поставки белорусских калийных удобрений.

После того, как в результате блокировки Литвой калийного транзита из Беларуси порт в Клайпеде оказался закрытым, страна осваивает альтернативные маршруты поставок. Некоторое время, пока идет строительство белорусского портового комплекса, для калийного экспорта будут использоваться мощности самой «Бронки», являющейся самым современным портом Северо-Западного региона для проектных, генеральных, накатных и контейнерных грузов.

Удешевление логистики достигается за счет контейнеризации калийных удобрений, которые в мешках помещаются в контейнеры – при такой «утрамбовке» и бесперебойной работе потенциал «Бронки» по перевалке калия составляет 10–12 млн тонн, что способно полностью заместить объем белорусских поставок.

Экспорт белорусского калия в последние годы приносил стране до \$ 3 млрд выручки в год. Западные санкции создали дефицит на калийном рынке, искусственно взвинтили цены, поэтому, даже если несколько упадут обороты поставок, потерь выручки не произойдет.

Стоимость калия в настоящее время превышает на мировом рынке \$ 900 за тонну, тогда как еще в мае 2022 она составляла \$ 700. На Балтике цена сейчас составляет \$ 900, в Бразилии – \$ 1040, в Юго-Восточной Азии – \$ 975 за тонну.

Для белорусского калия это хорошая конъюнктура, позволяющая потеснить на рынке некоторых мировых игроков. Его основными покупателями остаются Бразилия, Индия, Китай, в который с конца прошлого года начали отправлять продукт по суше контейнерными поездами. Под такие отгрузки на предприятии были построены новые фасовочные линии. В целом белорусский калий поставляется более чем в 130 стран.

2. Формирование новых логистических цепочек и маршрутов.

Компании-производители в Беларуси в 2022 году стали искать новые рынки сбыта для своей продукции и нашли их на востоке. Соответственно, сюда были перенаправлены грузо-

потоки. Переориентация на страны Средней Азии и Закавказья открыла для перевозчиков новые перспективы.

Во-первых, это рентабельные маршруты. В отличие, например, от перевозок в РФ. После закрытия границ белорусские дальнбойщики массово переключились на российское направление, но и сами россияне, работавшие с Европой, были вынуждены вернуться на свой внутренний рынок. В итоге конкуренция выросла, а ставки упали. Работать здесь стало невыгодно.

Во-вторых, через среднеазиатские и закавказские республики оказалось возможным строить транзитные маршруты и даже открывать здесь свои представительства, чтобы без ограничений работать с Европой.

В-третьих, между Республикой Беларусь и республиками Средней Азии и Закавказья начало активно развиваться и укрепляться сотрудничество на межправительственном уровне. Заключаются договоренности о разрешениях на работу, об упрощении трансграничных процедур, об улучшении инфраструктуры. Все это делает перевозки с восточными и южными странами проще и перспективнее.

Перевозки между Беларусью и Турцией, Грузией, Узбекистаном, Арменией, Казахстаном увеличились кратно. И эта тенденция сохраняется. Компании продолжают осваивать новые маршруты и выстраивать новые логистические цепочки на всем евразийском рынке.

Однако нельзя сказать, что эта переориентация проходит гладко и безоблачно. И перевозчики, и грузовладельцы столкнулись со сложностями, причина которых в незрелости восточного логистического рынка. На контрасте с высокоразвитым западным, с которым привыкли работать белорусы, это ощущается особенно сильно. Плохие дороги, отсутствие удобной инфраструктуры и придорожного сервиса, проблемы с документооборотом, задержки с оплатами, угрозы безопасности как для водителей, так и для грузов – это только часть проблем. Кроме того, эти перевозки сопряжены с большими затратами, а значит, и ставки высокие. Настолько, что многие грузовладельцы оказались не готовы к таким ценам.

Вселяет надежду, что в странах этого региона прекрасно осознают то, что их логистический рынок нуждается в глобальной трансформации. Как и то, что сейчас у резидентов есть все возможности занять позицию центра всей евразийской, если не мировой, логистики. А это значит, что и компании начинают перестраивать свои процессы, и на уровне государств в приоритет ставится развитие логистики. Речь идет о формировании региональных транспортных и транзитных коридоров, реализации инфраструктурных проектов, модернизации дорог, внедрении инновационных технологий в логистическую отрасль.

3. Цифровизация и автоматизация перевозок.

Максимальная автоматизация и цифровизация логистических процессов – это уже давно не модный тренд, а необходимость.

Поэтому начать или продолжить автоматизировать процессы внутри компании, внедрять цифровые инструменты в работу нужно оперативно и активно. Многие онлайн-площадки предоставляют своим пользователям набор цифровых инструментов. Например, у «Биржи ATI.SU» это целая экосистема сервисов для поиска и проверки контрагентов, проведения тендеров и спотовых торгов, своя система электронного документооборота, инструменты мониторинга, аналитики и др. При необходимости сервисы легко кастомизируются с операционной системой клиентов. А круглосуточная техническая поддержка помогает сделать переход к «цифре» мягким и безболезненным.

Автоматизация и цифровизация в логистике позволяют в разы ускорить многие процессы, оптимизировать штат, свести к минимуму долю ручного труда, а значит, снизить вероятность ошибок, сэкономить время и деньги. Кроме того, это повышает прозрачность перевозок на всех этапах – от выбора подрядчика до проведения оплаты. Что дает дополнительную страховку от недобросовестных партнеров или сотрудников.

Таким образом, для эффективной работы белорусской национальной транспортно-логистической системы необходимо совершенствовать логистические процессы по следующим направлениям:

- повышение конкурентоспособности и общее снижение издержек потребителей транспортно-логистических услуг за счет внедрения новых видов и форм обслуживания потребителей на основе создаваемых ТЛЦ, позволяющих расширить ассортимент логистических услуг и улучшить их качество;

- увеличение объемов перевозок в связи с удобным географическим положением Беларуси и пролеганием кратчайших путей доставки грузов по территории страны, что приведет к росту экспорта транспортных услуг, увеличит масштабы и спектр логистического обслуживания;

- вложение значительных инвестиций в информационные системы и технологии, что позволит повысить скорость обработки грузов и оптимизировать существующие грузопотоки и, как результат, снизить издержки всех участников транспортно-логистической системы товародвижения.

Осуществление предложенных мер может способствовать прогрессу в реализации транспортно-логистического потенциала Беларуси, укреплению положения белорусских компаний в международном пространстве, привлечению инвестиций, образованию новых инновационных рабочих мест.

Библиографические ссылки

1. Ковалев М. М., Королева А. А., Дудина А. А. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы : монография. Минск : Изд-во Центр БГУ, 2017. 327 с.

2. Королева А. А., Дудина А. А. Международная транспортная логистика: конкурентные позиции Беларуси : монография. Минск : Изд-во Центр БГУ, 2020. 143 с.

3. Кулаков И. А., Зазерская В. В., Кулакова Л. О. Логистика (в схемах, рисунках, и таблицах) : краткий курс лекций. Брест : Изд-во БрГТУ, 2019. 108 с.

4. Транспорт и логистика [Электронный ресурс]. URL: <https://president.gov.by/ru/belarus/economics/osnovnye-otrasli/sfera-uslug/transport-i-logistika> (дата обращения: 01.02.2023).

5. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. URL: <https://www.belstat.gov.by/o> (дата обращения: 04.02.2023).

6. Автоперевозки внутри Беларуси в 2022-м выросли почти в два раза. С чем это связано? [Электронный ресурс]. URL: https://av.by/news/avtomobilnie_perevozki_rb_statistika_za_2022_god (дата обращения: 03.02.2023).

© Кулаков И. А., Кулакова Л. О., 2023