

УДК 656.025

**РАЗВИТИЕ РАЦИОНАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ
МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК
В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

**DEVELOPMENT OF A RATIONAL SYSTEM OF INTERNATIONAL
ROAD TRANSPORT IN THE REPUBLIC OF BELARUS**

Ивуть Р. Б., член-корр. НАН Беларуси, д-р экон. наук, проф.,

Кисель М. М., магистр.,

Капский П. Д., магистрант,

Белорусский национальный технический университет,

г. Минск, Республика Беларусь

R. Ivut, Corresponding Member of the National Academy of Sciences of

Belarus, Doctor of Economics, Professor,

M. Kisel, Master's Degree, P. Kapsky, Master's Student,

Belarusian National Technical University, Minsk, Belarus

Проведен анализ существующей системы международных авто-перевозок в Республике Беларусь и предложены мероприятия по ее совершенствованию в условиях коронавируса и санкций.

The analysis of the existing system of international road transport in the Republic of Belarus is carried out and measures for its improvement in the conditions of coronavirus and sanctions are proposed.

Ключевые слова: *транспортная логистика, автотранспорт, грузоперевозки, транспортные услуги, транспортный комплекс.*

Keywords: *transport logistics, motor transport, cargo transportation, transport services, transport complex.*

ВВЕДЕНИЕ

Развитие экономики Республики Беларусь во многом зависит от эффективного функционирования транспортного комплекса, и в первую очередь работы автомобильного и железнодорожного транспорта, создающих условия для перемещения различных товаров и услуг до конечного потребителя. Кроме того, они стимулируют развитие практически всех видов деятельности, позволяя расширять масштабы производства и образовывать интегрированные логистические цепочки поставок. Сфера транспортных услуг в последние

годы претерпела серьезные изменения, вызванные как объективными, так и субъективными факторами и, особенно, при организации международных грузовых автомобильных перевозок. Используемый для этих целей автотранспорт является наиболее массовым и востребованным во многих странах мира, включая и Беларусь.

Коронавирус и санкции способствовали образованию на вышеуказанном рынке определенных трендов, включая: демпинг; уход с рынка не конкурентоспособных малых и средних фирм вследствие банкротства; внедрение новейших программных продуктов в сферу транспортных услуг; отказ от непрофильной деятельности транспортных компаний и передача многих видов услуг на аутсорсинг; увеличение количества перевозок сборных грузов и др.

Все это повлияло на существенные изменения в области организации международных автомобильных перевозок (МАП) и на осуществление целого ряда логистических функций в международных цепях поставок. Сегодня требуется разработка новых рациональных и эффективных схем грузовых международных автомобильных перевозок. В кратчайшие сроки необходимо перестроить всю транспортно-логистическую систему (ТЛС) страны, разработать новые цепи поставок и организовать их транспортно-экспедиционное обслуживание. Назрела необходимость в проведении качественных изменений в управлении транспортным бизнесом с учетом все новых факторов, появляющихся в сфере международных грузоперевозок. В первую очередь следовало бы рационализировать работу всех видов транспорта и переориентировать их на новые рынки транспортных услуг. Реализация данной политики существенным образом зависит от международных грузовых автомобильных перевозок, являющихся важнейшим источником валютных поступлений и стимулирующих повышение уровня активности всей экономики страны.

Множество появившихся новых тенденций, влияющих на международный транспортный рынок, сложность и неоднозначность в определении логистических цепей поставок и управления ими, требуют современного комплексного и всестороннего анализа, на основании которого можно разработать рациональные и эффективные схемы грузовых МАП. В этом и состоит актуальность исследования.

СУЩЕСТВУЮЩАЯ СИСТЕМА МАП И ОСОБЕННОСТИ ЕЕ РАЗВИТИЯ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

Стабильная и эффективная работа автомобильного транспорта в международном сообщении является важнейшим условием жизнеобеспечения многоотраслевой экономики страны и, особенно, в сфере транспортных услуг. Этому виду деятельности государством уделяется особое внимание. Так, в 2022 году был принят Указ Президента Республики Беларусь № 29 «О мерах по развитию международных автомобильных перевозок грузов». Еще до введения санкций на льготных условиях, которые определены вышеуказанном документом, было приобретено около 100 транспортных средств стандарта Евро-6.

По индексу эффективности логистики (LPI) Беларусь заняла в последнем рейтинге, который был проведен в 2018 году, только 103 место, опустившись с 74, которое занимала в 2007 году. Намечившаяся с 2014 года положительная тенденция в этой области была нарушена пандемией и санкциями, введенными в последнее время. Они изменили условия организации международных перевозок и оказали влияние на осуществление некоторых логистических функций в международных цепях поставок.

Существенным образом данные факторы оказали влияние на все показатели работы белорусских автоперевозчиков. Например, количество перевозок и объем перевезенных грузов, выполненных белорусскими перевозчиками, сократились почти на 20 и 25 %, соответственно, при уменьшении парка автотранспортных средств на 15 %. Кроме того, хотя в 2022 году экспорт услуг грузового автомобильного транспорта превысил 1,5 млрд. долл. США, он не достиг уровня 2021 года. Только благодаря имеющемуся значительному заделу в первом квартале 2022 года и эффективной работе автоперевозчиков в последнем, удалось выйти на трехпроцентную рентабельность и получить положительный финансовый результат. Однако, в 2022 году на 6 % по сравнению с предыдущим годом сократилось количество предприятий, осуществляющих международные перевозки грузов. До этого периода функционировало около 2,0 тыс. подобных организаций и было задействовано примерно 20 тыс. автотранспортных средств. Среднесписочная численность работников сферы МАП уменьшилась почти на 8 %, в т. ч. водителей – на 13 %.

За первый квартал 2023 года финансовые поступления от экспорта сократились на 14 % по сравнению с аналогичным периодом 2022 года, а грузооборот автомобильного транспорта – на 19 %. Представляется, что спад в данной области частично компенсировался успешной работой автоперевозчиков в первом квартале 2022 года до введения санкций.

Сокращение перевозок в европейские страны привело к тому, что произошла переориентация работы белорусских автоперевозчиков на рынки России и стран ЕАЭС. В этом направлении перевозки выросли до 55 %, а в страны Азии и Закавказья – до 6 %. К тому же, они увеличились и в другие страны, например, в Иран в 4,8 раза, Азербайджан – в 3,2, Турцию – почти в 2 раза, в Таджикистан/Узбекистан – 1,6, а Монголию – 1,3 раза.

Следует отметить, что до введения санкций ЕС, удельный вес транзитных перевозок, выполняемых белорусскими перевозчиками по территории страны, составлял примерно 13–15 %, а в двустороннем сообщении – 85–87 %. Однако картина резко изменилась в 2022 году и вышеуказанные показатели составили около 6 и 94 %, соответственно. Выполнение таких перевозок в настоящее время не представляется возможным из-за целого ряда существующих ограничений.

Уход с рынка транспортно-логистической деятельности ЕС белорусских перевозчиков, сказался на разрыве многолетних устоявшихся международных цепочек поставок продукции и услуг, что серьезным образом повлияло на своевременность доставки грузов потребителям. Происходящие изменения в перевозках диктуют необходимость диверсификации поставок, консолидации рынка транспортно-логистических услуг, роста коллаборации, разработки новых и зачастую более сложных и дорогостоящих маршрутов и перенаправлению их на рынки восточных и южных стран.

Действующие ограничения серьезным образом сказались и на клиентском портфеле, так как автоперевозчики вынужденно перестроили свою работу с целью избежания значительного сокращения экспортно-импортных операций по поставкам продукции.

С апреля 2023 г. в Беларуси введены ответные ограничения в отношении автомобильных перевозчиков, зарегистрированных в ЕС. Постановлением Совета Министров № 247 «О перемещении транс-

портных средств», были определены специально установленные места для осуществления перегрузки или перецепки на белорусской границе для перевозчиков из ЕС. Подобное решение способствовало обеспечению 400 тыс. перевозок для доставки грузов из (в) Беларуси, России, Казахстана, в т. ч. 18 тыс. силами белорусских перевозчиков. Кроме того, в 2022 году для предотвращения значительного спада в международных перевозках были снижены тарифы на услуги транспортно-логистических центров (ТЛЦ) и они переведены на круглосуточный режим работы, создан специальный информационный ресурс в сети Интернет о наличии свободных мест в местах совершения грузовых операций, а также обеспечено информирование таможенными органами участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) о порядке и технологии совершения грузовых операций и перецепке на границе. Дополнительно введено ограничение для перевозчиков ЕС, перевозящих крупногабаритные грузы по территории республики.

Белорусские перевозчики получили дополнительные квоты разрешений по 9 странам (более 22,0 тыс.). Это фактически удвоило имеющуюся на 2022 год предварительно квоту разрешений по данным странам. По сути, кроме разрешений Турции (тип С) и Казахстана (в/из третьих стран) спрос наших перевозчиков был удовлетворен в полной мере.

В прошлом году впервые достигнута договоренность об обмене квотами разрешений (1000 штук) с Китаем и оформлении китайских виз для водителей-международников в упрощенном порядке.

С начала 2023 года резиденты Республики Беларусь могут оформить свои декларации по установленному перечню продукции из 89 наименований автокомпонентов.

С 01.02.2023 года принято Постановление № 73, в которое внесены изменения по сравнению с Положением № 452 от 8 июля 2022 г. Новое положение касается временных требований и порядка проведения оценки соответствия отдельных колесных транспортных средств, выпускаемых в обращение на территории Республики Беларусь без необходимости оснащения их системами (устройствами) вызова экстренных оперативных служб.

Повышению эффективности работы белорусских автоперевозчиков будет способствовать и принятое решение по нулевой ставке

НДС за услуги МАП грузов, выполняемых последовательно несколькими перевозчиками – резидентами Республики Беларусь, оказанные в той части маршрута, которая начинается и заканчивается на ее территории.

Проанализируем реализацию белорусских экспортных товаров, а также обслуживание основных транзитных потоков. Как и в прошлом году, наибольший объем торговли Беларуси приходится на Россию. Например, за 3 месяца 2023 года она выросла на 22 % по сравнению с прошлым годом. Имеются договоренности по осуществлению на территории России каботажных автомобильных перевозок грузов с 1 марта 2025 г.

В связи с вышеизложенным, назрела необходимость в области автомобильных перевозок снять существующие барьеры и ограничения. Так, предполагается ввести Положение о безразрешительном принципе выполнения автомобильных перевозок грузов в/из третьих стран, а также выполнении каботажных перевозок на территории соседнего государства.

В России действуют ограничения на перемещение отдельных категорий товаров через таможенную границу, в частности, лесоматериалов, поэтому Беларусь и Россия запустили пилотный проект по использованию электронных навигационных пломб при перевозках данной категории товаров.

Как отмечалось выше, начали осуществляться автоперевозки в Китай, и они будут увеличиваться вследствие того, что он является на сегодняшний день нашим вторым торговым партнером, товарооборот с которым превысил 5,8 млрд. долларов. С 2018 по 2022 гг. он увеличился почти на 2 млрд. долл. (рис. 1). По статистическим данным, Китай импортировал белорусских товаров почти на 700 млн. долларов только в первом квартале 2023 года, что превышает соответствующий уровень прошлого года почти на 56 %.

С середины прошлого года начали выполняться грузоперевозки в Китай на белорусских транспортных средствах, а некоторые белорусские автоперевозчики открывают свои представительства для увеличения оказываемых транспортных услуг и квоты китайских разрешений.

Впервые в мае 2023 года вступило в силу соглашение между Беларусью и Казахстаном, разрешающее перегрузку или перецепку грузов третьих стран. Оно будет действовать до начала 2024 года.



Рисунок 1 – Объем внешнеторгового оборота Беларуси и Китая

В рамках ЕАЭС Беларусь начала работу со странами «дальней дуги» по созданию новых зон свободной торговли и налаживанию двусторонних отношений, включая Иран, Египет, Индию, Израиль, ОАЭ и Индонезию. Безусловно, потребуются разработка новых логистических цепочек поставок и выбор мультимодального транспорта, которые сопряжены с повышенными рисками и расходами по сравнению с уже налаженными и отработанными схемами перевозок, например, на европейском континенте.

В 2022 году на фоне поиска альтернативных путей доставки товаров в страны Африки, Ближнего Востока и юго-восточной Азии особое значение приобрело развитие международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг». В настоящее время реализуются проекты, в рамках которых предусматриваются инвестиции по созданию транспортной инфраструктуры МТК. Более 21 млрд. долларов направляется на развитие автодорожных маршрутов данного коридора.

Развитию грузовых автомобильных перевозок, осуществляемых белорусскими перевозчиками будет способствовать увеличение проектной пропускной способности в пунктах пропуска на российско-грузинской и российско-азербайджанской границах.

Второй проблемой для отечественных перевозчиков является и недостаточностью перевозок автопоездов в Черноморском бассейне по двум регулярным морским паромным линиям между Россией и Турцией. Введенные санкции ЕС и увеличение грузопотока по вышеуказанным маршрутам требуют расширения паромных линий.

Таким образом, из-за введенных санкций и высокой стоимости как самих транспортных средств, так и заемных ресурсов, белорусские перевозчики не смогли в полном объеме обновить и расширить

парк автомобилей. Существует и проблема оттока водителей-иностранцев из республики.

В марте 2023 г. на заседании Совета Министров Президент Республики Беларусь поставил задачу по росту экспорта, который напрямую зависит от налаженной транспортной работы на международных автомобильных перевозках. Для решения целого комплекса задач, возникших в последнее время, необходимо развивать логистику по пути выстраивания эффективных транспортно-логистических цепочек в восточном и южном направлениях, поиску новых маршрутов для расширения торговли, дальнейшему обновлению транспортной инфраструктуры, отмене разрешительной системы на все виды автоперевозок грузов и обеспечению доступа отечественных компаний к выполнению каботажных перевозок на территории России.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенный анализ состояния транспортно-логистической деятельности в Республике Беларусь показывает, что в последнее время перестраиваются международные цепочки поставок продукции и услуг, особенно между Россией и Беларусью. Приоритетными направлениями становятся рынки Китая, Юго-Восточной Азии и Закавказья. Сегодня необходимо системно и целенаправленно осваивать транспортное пространство вышеперечисленных стран.

Белорусским перевозчикам требуется в кратчайшие сроки пересмотреть существующие маршруты доставки товаров и услуг и разработать новые с учетом номенклатуры, объемов перевозок, используя мультимодальный транспорт. Следует особое внимание уделить внедрению новейших информационных технологий, используемых на международном рынке транспортных услуг, а также широко использовать элементы аутсорсинга.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ивуть, Р. Б. Логистика: учебное пособие для студентов специальностей 1-27 01 01 «Экономика и организация производства (по направлениям)», 1-27 02 01 «Транспортная логистика (по направлениям)» / Р. Б. Ивуть. – Минск: БНТУ, 2021. – 462 с.
2. Ивуть, Р. Б. Состояние и перспективы развития транспортно-логистической системы стран ЕАЭС / Р. Б. Ивуть, С. В. Борисюк,

А. С. Зиневич // Сборник научных трудов. Материалы Международной научно-практической конференции «Автомобиле- и тракторостроение», Том 2, Минск, БНТУ, 2022. – С. 244–249.

3. Большие перспективы восточного партнерства [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.sb.by/articles/bolshie-perspektivy-vostochnogo-partnerstva.html> /. – Дата доступа: 30.07.2023.

Представлена 16.05.2023

УДК 656.025

ИССЛЕДОВАНИЕ ПАРКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ЗАНЯТЫХ В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

RESEARCH OF THE FLEET OF MOTOR VEHICLES ENGAGED IN THE FIELD OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT

Ивуть Р. Б.¹, член-корр. НАН Беларуси, д-р экон. наук, проф.,

Косовская Т. Р.², канд. экон. наук, доц.,

Кисель М. М.¹, маг.,

¹Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь

²Ассоциация «БАМАП», г. Минск, Республика Беларусь,
R. Ivut¹, Corresponding Member of the National Academy
of Sciences of Belarus, Doctor of Economics, Professor,
T. Kosovskaya², Ph. D. in Economics, Associate Professor,
M. Kisel¹, Master's Degree,

¹Belarusian National Technical University, Minsk, Belarus

²Association “BAMAP”, Minsk, Republic of Belarus

Произведен анализ автотранспортных средств при осуществлении международных перевозок грузов в Республике Беларусь.

The analysis of motor vehicles in the implementation of international cargo transportation in the Republic of Belarus has been carried out.

Ключевые слова: *международные перевозки грузов, международная логистика, подвижной состав.*