

T. BARANOUSKAYA

T. DEMIDZENKA

Belarusian State University of Transport

EXPORT OF HIGH-TECH SECTOR SERVICES OF THE REPUBLIC OF BELARUS: STATUS AND PROSPECTS

The article examines the role of the high-tech sector, which contributes to the country's competitiveness, in the expanding global market. The structure of the export of the high-tech sector of the Republic of Belarus and the largest foreign country partners in export of the high-tech services are studied. The directions of cooperation in the sphere of high-tech services export are determined. Also it shows legislative support for the development of the high-tech sector. The main directions of the further maintenance of positive trends in that area have been singled out.

Получено 10.11.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 656.225.073.235

И. А. ЕЛОВОЙ, д-р экон. наук, профессор

Е. В. МАЛИНОВСКИЙ

С. А. ПЕТРАЧКОВ

Белорусский государственный университет транспорта

ИССЛЕДОВАНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК КОНТЕЙНЕРОПРИГОДНОЙ ПРОДУКЦИИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Рассмотрены результаты анкетированного опроса белорусских субъектов хозяйствования с целью установления степени удовлетворения потребностей в контейнерных перевозках и определения объемов контейнеропригодной грузовой базы, дана оценка тенденций развития контейнерных перевозок в Республике Беларусь.

Контейнерные перевозки грузов являются в настоящее время одним из наиболее динамично развивающихся видов грузовых перевозок в Республике Беларусь. С учетом существующих тенденций развития рынка контейнерных перевозок данное направление для Республики Беларусь становится одним из приоритетных в развитии грузового транспорта, так как широкое использование контейнеров позволяет эффективно удовлетворять важней-

шие требования к перевозкам – скорость и экономичность доставки, сохранность грузов, высокое качество обслуживания, безопасность и экологичность перевозок. С целью установления степени удовлетворения потребностей экономики Республики Беларусь в контейнерных перевозках, определения объемов контейнеропригодной грузовой базы Республики Беларусь в 2016 году (в рамках разработки Концепции развития контейнерных перевозок на Белорусской железной дороге до 2020 года) и в сентябре 2017 года (в рамках выполнения научно-исследовательской работы) проведены анкетированные опросы белорусских субъектов хозяйствования различных отраслей экономики и форм собственности, в которых приняли участие соответственно 150 и 111 организаций.

Анализ результатов показывает, что около половины опрошенных субъектов хозяйствования имеют потребность в контейнерных перевозках и используют их. При этом необходимо отметить, что ряд предприятий, указавших на отсутствие потребностей в контейнерных перевозках и не использующих их в настоящее время, отметили наличие у них контейнеропригодных грузов (например, брикет топливный, молочная продукция, сухие и жидкие строительные смеси, сырьевые компоненты, упаковка, запчасти к тракторам и плугам, металлорежущие станки и др.).

По результатам последнего опроса организаций (сентябрь 2017 года) использование основных по объемам перевозок в Республике Беларусь видов транспорта (железнодорожного и автомобильного) для доставки контейнеров отличается не значительно (железнодорожный транспорт – 36,4 %, автомобильный – 30,3 %). Практически такая же доля приходится на перевозку грузов организаций в контейнерах с участием как железнодорожного, так и автомобильного транспорта (рисунок 1).

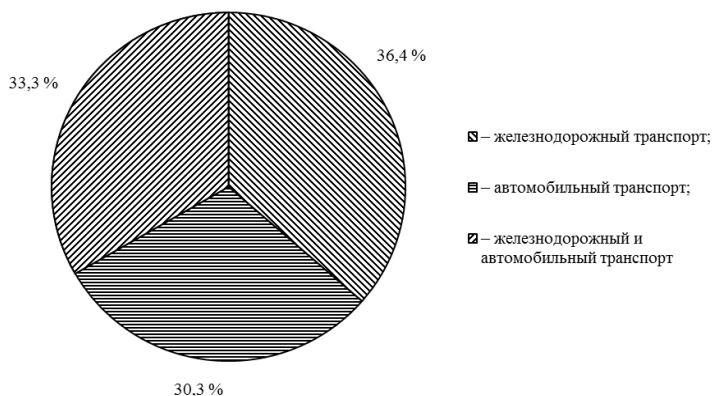


Рисунок 1 – Распределение перевозки грузов в контейнерах по видам транспорта

Основная доля перевозок грузов в контейнерах по результатам опросов осуществляется по импорту из Российской Федерации, стран ЕС и Китая, а по экспорту – в страны СНГ (прежде всего, в Российскую Федерацию) и Балтии, а также ЕС.

Следует отметить, что белорусские субъекты хозяйствования оценивают свои потенциальные возможности по перевозке грузов в контейнерах в очень широком диапазоне в зависимости от специфики выпускаемой продукции и потребляемых товарно-материальных ресурсов, технической возможности погрузки-разгрузки контейнеров своими силами, привлекательности и востребованности таких перевозок их коммерческими партнерами, а также ряда других факторов. Так, многие из числа опрошенных в сентябре 2017 года организаций, использовавших в 2016 году контейнерный способ доставки грузов, потенциальные возможности перевозок в контейнерах по основным видам своих грузов оценивают в незначительном размере – до 10 %. Из наиболее крупных по объемам работы предприятий к их числу относятся ОАО «Гродно Азот», ОАО «Гомельский химический завод», ЗАО «Атлант», ОАО «Полоцк-Стекловолокно», ОАО «Светлогорск Химволокно», ОАО «Гомсельмаш», ряд предприятий мебельной промышленности.

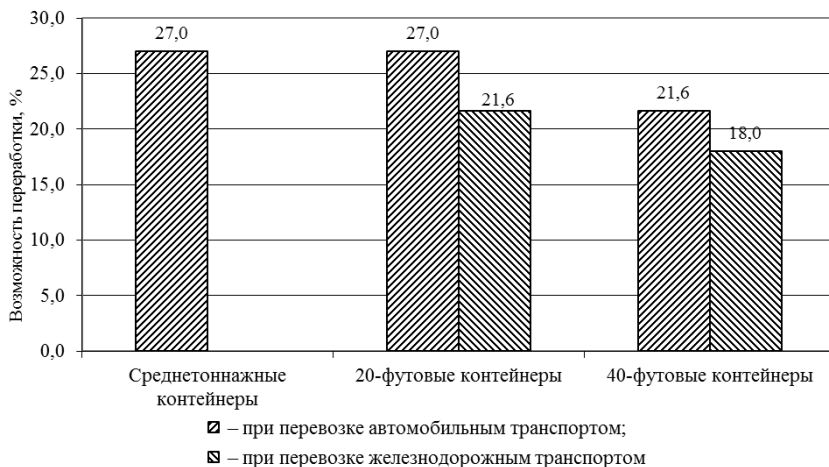


Рисунок 2 – Оценка технических возможностей организаций по переработке контейнеров

В то же время такие крупные предприятия, как ОАО «Могилевхимволокно», РУП «Белтелеком», филиал «Завод Химволокно» ОАО «Гродно Азот», филиал Добрушская бумажная фабрика «Герой труда» оценивают потенциальные возможности перевозки основных видов своих грузов в контейнерах максимальными значениями (99–100 % от общего объема). Возможный зна-

чительный удельный вес контейнеропригодных грузов в общем объеме перевозок отмечают также «Алютех Инкорпорейтед» – 80 % и ОАО «БАТЭ». В целом участвовавшие в анкетированном опросе белорусские субъекты хозяйствования, имеющие потребность и использующие контейнерные перевозки, оценивают потенциальные возможности перевозок своих грузов в контейнерах в среднем в 27,4 % от общего объема.

Анализ результатов проведенного в сентябре 2017 года анкетированного опроса показывает, что из числа основных факторов, влияющих на организацию и осуществление контейнерных перевозок грузов, в наибольшей степени неудовлетворенность грузовладельцев вызывают: уровень тарифов на контейнерные перевозки (43,2 % при перевозках железнодорожным транспортом и 36,3 % – при перевозках автомобильным транспортом); тарифы на работы и услуги, связанные с контейнерными перевозками (45,5 % – железнодорожный и 31,8 % – автомобильный транспорт); срок доставки (43,2 % – железнодорожный и 29,5 % – автомобильный транспорт). К числу основных наиболее положительно оцениваемых факторов грузовладельцы относят обеспечение сохранности грузов и услуги по экспедированию при перевозках контейнеров как железнодорожным, так и автомобильным транспортом. В последнем случае высока степень удовлетворенности документальным оформлением перевозок и предоставлением соответствующих информационных услуг (рисунок 3).

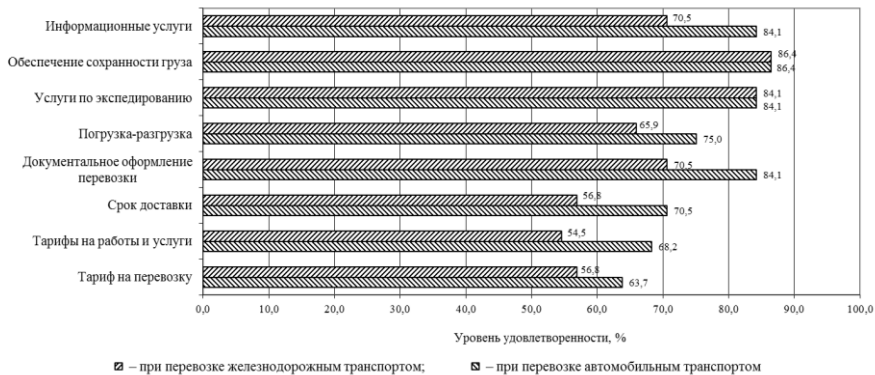


Рисунок 3 – Оценка удовлетворенности грузовладельцев основными факторами, влияющими на перевозки грузов в контейнерах

К наиболее важным для своей организации факторам при контейнерных перевозках субъекты хозяйствования при анкетированных опросах как в 2016, так и в 2017 году отнесли также срок доставки, уровень тарифов на контейнерные перевозки и на работы и услуги, связанные с ними. При этом указанные факторы отмечены в качестве важнейших при перевозках контейнеров и автомобильным, и железнодорожным транспортом. Далее по степе-

ни важности грузовладельцами выделены обеспечение сохранности грузов и иные факторы, влияющие на организацию и осуществление контейнерных перевозок, к которым отнесены время подачи контейнеров под погрузку при перевозках железнодорожным транспортом, время таможенной очистки (получения груза на пунктах таможенного оформления), обеспечение необходимого температурного режима при доставке груза и др.

К наименее важным факторам при перевозках грузов в контейнерах как автомобильным, так и железнодорожным транспортом участвовавшие в опросах субъекты хозяйствования отнесли документальное оформление перевозки, предоставление услуг по экспедированию и информационных услуг. Оценка по десятибалльной шкале значимости для грузовладельцев отдельных факторов, влияющих на организацию и осуществление контейнерных перевозок, приведена на рисунке 4.

Необходимо отметить, что полученная по результатам проведенного в сентябре 2017 года анкетированного опроса белорусских организаций информация о контейнерных перевозках не является достаточно полной и достоверной для определения объемов контейнеропригодной грузовой базы Республики Беларусь. Данное обстоятельство обусловлено тем, что значительная часть крупных предприятий Республики Беларусь, в том числе со значительными объемами перевозок грузов в контейнерах, не представила запрашиваемые сведения, а также с имеющимися в ответах ряда участвовавших в опросе предприятий несоответствиями в представленной информации.

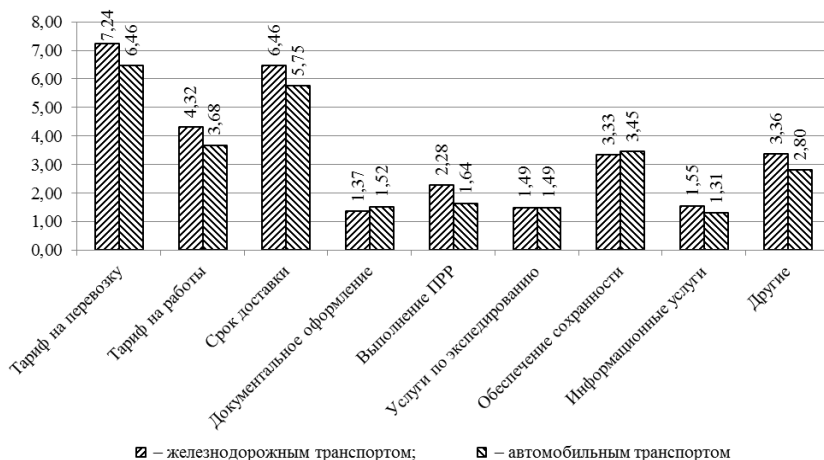


Рисунок 4 – Оценка по десятибалльной шкале значимости грузовладельцами отдельных факторов, влияющих на организацию и осуществление контейнерных перевозок

Анализ данных об объемах перевозок грузов в контейнерах по Белорусской железной дороге в целом показывает, что доля таких перевозок в 2016 году составила только 2,27 % от суммарной величины грузовых перевозок железнодорожным транспортом общего пользования. При детальном рассмотрении различных номенклатурных групп перевозимых грузов можно отметить, что наиболее высокий удельный вес контейнерных перевозок в общем объеме перевозок грузов данной группы характерен для таких групп, как метизы (78,22 %), машины и оборудование (78,16 %). Значительна доля контейнерных перевозок также для следующих номенклатурных групп грузов: автомобили; цветные металлы, изделия из них и лом цветных металлов; остальные и сборные грузы; картофель, овощи и фрукты; промышленные товары народного потребления; сельскохозяйственные машины (рисунок 5).

Необходимо отметить, что высокий удельный вес контейнерных перевозок в общем объеме перевозок метизов в значительной степени обусловлен тем, что к этой номенклатурной группе относятся средства транспортирования и их части, кроме автомобилей, включающие перевозки порожних контейнеров, которые и составляют основную часть перевозок данного вида груза.

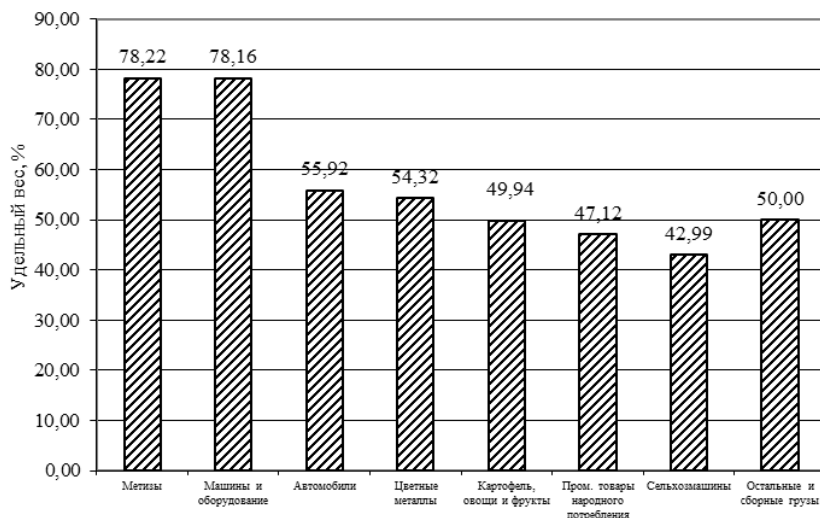


Рисунок 5 – Номенклатурные группы грузов с наибольшим удельным весом контейнерных перевозок

В указанных номенклатурных группах грузов (см. рисунок 5) можно выделить основные виды грузов со значительными объемами контейнерных перевозок, которые и обеспечивают главным образом высокий удельный вес таких перевозок в общем объеме. Например, в номенклатурной группе «ме-

тизы», за исключением порожних контейнеров, – это аппараты и приборы, кроме электробытовых, в группе «картофель, овощи и фрукты» – цитрусовые, в группе «сельскохозяйственные машины» – тракторы и их части.

Анализ количества перевезенных в контейнерах грузов по различным номенклатурным группам показывает существенные отличия от ранее рассмотренного показателя (доли контейнерных перевозок в общем объеме). Наибольшее количество перевезенных в контейнерах грузов приходится на номенклатурную группу «химикаты и сода», причем удельный вес перевозок грузов этой группы в контейнерах относительно невысок (24,66 %). К номенклатурным группам с максимальным количеством перевезенных в контейнерах грузов относятся также метизы (как отмечено выше, в эту группу включены перевозки порожних контейнеров), остальные и сборные грузы, автомобили, промышленные товары народного потребления (рисунок 6).

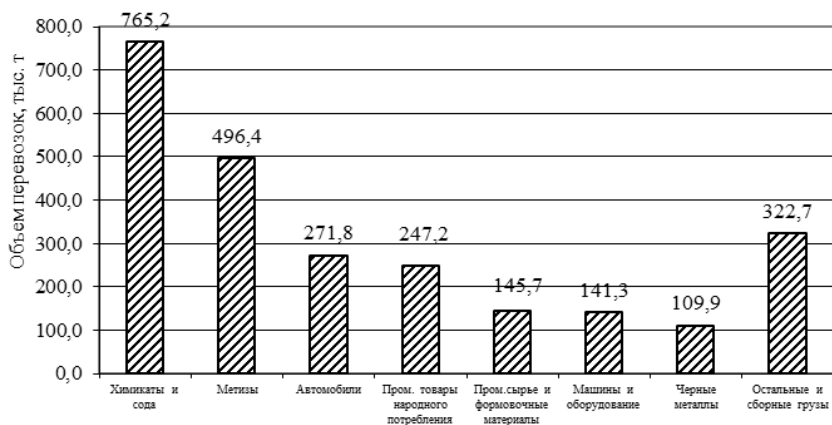


Рисунок 6 – Номенклатурные группы грузов с наибольшим объемом контейнерных перевозок

Среди отдельных видов грузов с максимальными объемами перевозок в контейнерах следует выделить автомобили и их части (271810 тонн), а также смолы синтетические и пластические массы (253078 тонн), входящие в номенклатурную группу «химикаты и сода».

Для определения тенденций развития железнодорожных контейнерных перевозок грузов выполнены исследования объемов этих перевозок в 2015 и 2016 годах. Анализ данных показывает, что в 2016 году произошло увеличение объемов перевозок грузов в контейнерах по Белорусской железной дороге в целом на 27,2 % по сравнению с предыдущим годом. Доля таких перевозок в общем объеме перевозок грузов железнодорожным транспортом возросла с 1,72 до 2,27 %. При этом следует отметить, что эта доля в 2016 году увеличилась практически по всем номенклатурным группам грузов, перево-

зимых в контейнерах (исключение составляют торф и торфяная продукция, руда цветная и серное сырье, химические и минеральные удобрения, химикаты и сода, цемент, а также картофель, овощи и фрукты).

По всем номенклатурным группам с наибольшими объемами перевозок контейнерных грузов, кроме химикатов и соды, зафиксирован как их рост, так и увеличение доли перевозок грузов в контейнерах в общем объеме перевозок по данной номенклатурной группе (рисунок 7).

Как видно из рисунка 7, наиболее значительный рост объема перевозок грузов в контейнерах в 2016 году характерен для промышленных товаров народного потребления, причем по этой номенклатурной группе существенно увеличилась и доля контейнерных перевозок в общем объеме перевозок таких товаров по Белорусской железной дороге – с 26,73 до 47,12 %.

Как видно из рисунка 7, наиболее значительный рост объема перевозок грузов в контейнерах в 2016 году характерен для промышленных товаров народного потребления, причем по этой номенклатурной группе существенно увеличилась и доля контейнерных перевозок в общем объеме перевозок таких товаров по Белорусской железной дороге – с 26,73 до 47,12 %.

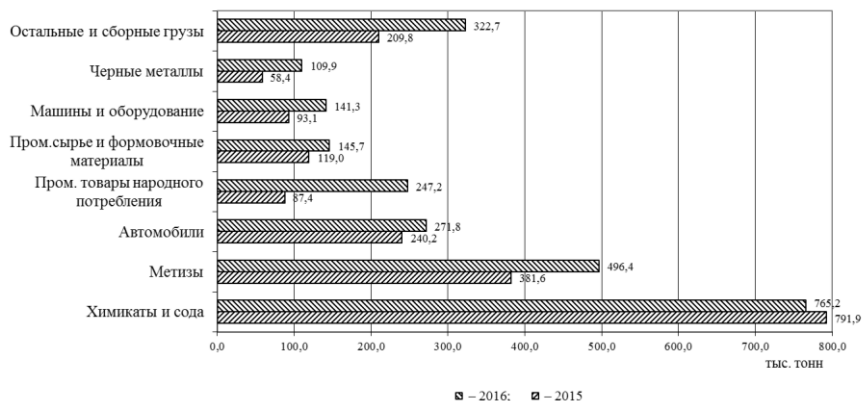


Рисунок 7 – Номенклатурные группы грузов с наибольшим объемом контейнерных перевозок в 2015–2016 годах

Основной прирост объемов перевозок может быть получен за счет следующих контейнеропригодных грузов: соль, строительные грузы, цемент, продукты перемола, химические и минеральные удобрения, лесные грузы, черные металлы, промышленные товары народного потребления, химикаты и сода.

Основные тенденции развития контейнеропригодной грузовой базы Республики Беларусь и соответственно увеличения объемов контейнерных перевозок на экспорт и во внутривнутриреспубликанском сообщении обусловлены расширением торгово-экономического сотрудничества, созданием новых и завершением модернизации ряда существующих предприятий. Эффектив-

ным направлением развития экспортно-импортных контейнерных перевозок должны стать перевозки в сообщении с Китаем, связанные со значительным потенциалом белорусско-китайских экономических отношений, а также со странами Юго-Восточной Азии. В ближайшей перспективе возможен рост объемов таких перевозок за счет контейнеропригодной грузовой базы на основе реализации соглашений о торгово-экономическом сотрудничестве между регионами, городами и конкретными китайскими, белорусскими и совместными предприятиями (Huawei, ZTE, «Амкор», «Горизонт», «МТЗ», «МАЗ», «БелАЗ», «Гомсельмаш» и др.).

Важнейшее значение в развитии контейнеропригодной грузовой базы будет иметь индустриальный парк «Великий камень», резиденты которого планируют выпускать разнообразную высокотехнологичную продукцию, перевозки которой в различных видах сообщений могут осуществляться в контейнерах. Существенной потенциальной базой роста контейнерных перевозок во внутривнутриреспубликанском сообщении являются перевозки комплекующих для СОАО «БЕЛДЖИ», локализация производства которых на территории Республики Беларусь должна в ближайшее время составить не менее 50 %.

Следует отметить, что устойчивый рост в мире показывает сегмент перевозок грузов в танк-контейнерах, что обусловлено существенными преимуществами, которые обеспечивает такого рода доставка грузов, особенно при осуществлении интермодальных перевозок.

Значительное развитие в последние годы получила также доставка скоропортящихся грузов в рефрижераторных контейнерах, в том числе в составе рефрижераторных сцепов. Такие перевозки позволяют обеспечить соблюдение условий непрерывной холодильной цепи, доставку ускоренными поездами, возможность отправки небольших партий грузов и другие преимущества для грузовладельцев.

Одной из важных тенденций развития является растущая заинтересованность белорусских грузоотправителей исходя из потребностей рынка в организации поставок товаров партиями в размере 20–30 тонн. При этом суммарная консолидация экспортного объема, например, на китайском направлении – очень перспективным и активно разрабатываемым белорусскими экспортерами продовольственных товаров, возможно, позволит в перспективе организовать отправку полносоставного контейнерного поезда. Поэтому одно из стратегических направлений – это развитие данного сегмента контейнерных перевозок и создание возможностей для белорусских предприятий поставлять продукцию в контейнерах исходя из размера проданной партии.

Значительным сдерживающим фактором развития контейнерных перевозок становится во многих случаях отсутствие инфраструктуры у грузовладельцев для переработки контейнеров. Поэтому при строительстве новых и модернизации существующих предприятий, выпускающих контейнеропри-

годную продукцию, необходимо предусматривать и создание указанной инфраструктуры.

Таким образом, рост контейнеропригодной грузовой базы в ближайшее время потенциально может быть обеспечен за счет увеличения контейнерных отправок современных видов продукции, выпускаемой новыми и осуществившими модернизацию белорусскими предприятиями (деревообрабатывающая, строительная, химическая и цементная отрасли промышленности, промышленные товары народного потребления (прежде всего ткани, техническое и строительное стекло), продовольственные товары). Важное значение имеет консолидация и контейнеризация мелких партий тарноупаковочных грузов, которые могут осуществляться в транспортно-логистических центрах Республики Беларусь.

Необходимо однако отметить, что реализация указанного потенциала контейнерных перевозок зависит, в первую очередь, от белорусских грузоотправителей. В транспортной отрасли могут быть созданы соответствующие условия для развития контейнерных перевозок, но окончательное решение принимается грузовладельцами с учетом интересов поставщиков и потребителей согласно заключаемым договорам поставки (контрактам), в которых и определяются условия поставки товаров.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Еловой, И. А.** Управление потоками в логистических системах мировой экономики / И. А. Еловой, В. И. Похабов, М. М. Колос ; под науч. ред. В. Ф. Медведева. – Минск : Право и экономика, 2006. – 266 с.

2 **Кириллова, А. Г.** Мультимодальные контейнерные и контейлерные перевозки / А. Г. Кириллова. – М. : ВИНТИ РАН, 2011. – 260 с.

3 Исследование организации перевозок контейнеров и разработка проекта Концепции развития контейнерных перевозок в Республике Беларусь на период 2016–2020 годы : отчет о НИР / Белорус. гос. ун-т трансп.; рук. Еловой И. А.; исполн.: Ясинский В. В. [и др.]. – Гомель, 2016. – 146 с.

4 Концепция развития контейнерных перевозок на Белорусской железной дороге до 2020 года.

I. YELOVOY, Grand PhD, professor

Y. MALINOUSKI

S. PETRACHKOU

Belarusian State University of Transport

INVESTIGATION OF VOLUMES OF CONTAINER-FREQUENCY CARGO BASE OF THE REPUBLIC OF BELARUS AND EVALUATION TRENDS IN THEIR DEVELOPMENT

The article reviews the results of a questionnaire survey of Belarusian business entities in order to establish the degree of satisfaction of requirements for container transportation

and determine the volume of container-unsuitable cargo base, and assess the trends in the development of container transport in the Republic of Belarus.

Получено 31.05.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 339.543

*А. А. КОЛЕСНИКОВ, канд. экон. наук, доцент
Белорусский государственный университет транспорта
О. В. ЛУШКЕВИЧ
Гомельская таможня*

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА
ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ
В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ**

Рассмотрены концептуальные подходы и определены направления совершенствования механизма таможенно-тарифного регулирования в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС).

В настоящее время в условиях интенсивного развития международной торговли всё бóльшую роль приобретает таможенно-тарифное регулирование. Таможенно-тарифное регулирование является основным инструментом торговой политики, относящимся к экономическим методам государственного регулирования внешнеторговой деятельности, принцип приоритета которых закреплен ст. 4 Закона Республики Беларусь № 347-З от 25 ноября 2004 г. «О государственном регулировании внешнеторговой деятельности». Согласно Закону таможенно-тарифное регулирование представляет собой метод государственного регулирования внешней торговли товарами, осуществляемый путем установления, введения, изменения и прекращения действия таможенных пошлин на товары, перемещаемые через таможенную границу [4].

Поскольку таможенно-тарифное регулирование служит основным средством реализации внешнеторговой политики ЕАЭС и фактором использования транзитного потенциала Республики Беларусь, в качестве цели такого регулирования можно также рассматривать обеспечение проведения эффективной внешнеторговой политики Союза, которая согласно п. 1 ст. 33 Договора о ЕАЭС направлена на содействие устойчивому экономическому развитию государств – членов Союза, диверсификации экономик, инновационно-