

УДК 656.225 (-83)

*А. В. МИТРЕНКОВА*

*Т. В. МИХАЛЕВСКАЯ*

*Белорусский государственный университет транспорта*

## **ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ И ПРИМЕНЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Рассмотрены проблемы развития и применения логистических технологий современными транспортными предприятиями в условиях реформирования транспортной отрасли, в том числе железнодорожного транспорта.

В рамках экономической стратегии развития страны логистические технологии рассматриваются, как способ повышения конкурентоспособности белорусских товаров на внешних рынках сбыта. Решение вопросов, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на пересечении основных направлений международных транспортных коридоров (МТК), и улучшение использования терминальных мощностей на основе создания межведомственных логистических центров (МЛЦ) позволят освоить новые сегменты внутреннего и международного рынков транспортных услуг, повысить качество транспортного обслуживания при экспортно-импортных и транзитных перевозках, в том числе в крупнотоннажных контейнерах. В современных условиях эффективность функционирования железнодорожного транспорта может быть обеспечена в том числе и путем управления товарно-транспортными потоками в регионах на направлениях МТК на базе создания системы межведомственных логистических центров и мультимодальных терминальных комплексов (ТК) и контейнерных перевозок.

Исследования, проведенные учеными транспортных вузов, показали, что применение системного подхода, теории компромиссов и других принципов логистики позволят обеспечить комплексное решение таких вопросов, как согласование результатов решения стратегических и тактических задач управления работой транспорта, интеграция логистических партнеров, внедрение ресурсосберегающих технологий, разработка и внедрение автоматизированных систем принятия оптимальных управленческих решений на основе развития существующих автоматизированных информационно-справочных систем, повышение эффективности деятельности административного персонала, подготовка квалифицированных специалистов по прикладной логистике.

Дальнейшее развитие железнодорожного транспорта Республики Беларусь требует ускоренной разработки и внедрения продвинутых методов управления современными транспортными предприятиями с учетом специфики каждого вида транспорта и уникальной позиции, занимаемой железнодорожным транспортом в Беларуси. Обеспечение конкурентоспособности Белорусской железной дороги при перевозке грузов и пассажиров возможно лишь в увязке с постоянным совершенствованием деятельности железнодорожных предприятий, опирающихся на достижения современной науки о бизнес-менеджменте, своевременную и наиболее полную обработку данных о внешних и внутренних процессах, состоянии рынков потребителей и поставщиков и экономики в целом, а также на поиске возможностей успешной адаптации передовых научных методов логистики в белорусских условиях.

При рассмотрении научного и прикладного отечественного и зарубежного опыта организации работы железнодорожного транспорта следует в первую очередь обратить внимание на достижения логистики как примера удачного подхода к решению накопившихся проблем организации перевозок в новых условиях, характеризующихся жесткими условиями конкуренции и повышенными требованиями к качеству логистического обслуживания со стороны транспортных и смежных с ними предприятий.

С точки зрения транспортного предприятия, управление его логистическим обслуживанием выделяется в качестве основных видов деятельности: работа с клиентами и маркетинг, организация собственно перевозок и сопутствующих услуг, управление запасами (свободные транспортные средства и свободные водители), управление потоками денежных средств, а также управление информационными потоками и обслуживанием заказов.

Исследования показывают, что проблемы, с которыми пришлось столкнуться зарубежным железнодорожным компаниям, стали очевидными и в белорусской практике. Более того, перенимая зарубежный опыт в решении тех же проблем, Белорусская железная дорога воссоздает те же условия и вновь встречается с теми же проблемами, с которыми приходится бороться зарубежным транспортным компаниям уже на новых этапах проведения реформ.

Сегодня железнодорожный транспорт Республики Беларусь оказывает существенное влияние на социально-экономическую жизнь страны, поэтому вопросам развития железнодорожного транспорта государство уделяет особое внимание. В настоящее время сценарии развития железнодорожного транспорта определены в утвержденном Правительством Республики Беларусь прогнозе социально-экономического развития страны до 2030 года и прописаны в актуализированной Транспортной стратегии на период до 2030 года. Согласно Транспортной стратегии возможны два варианта (сценария) развития железнодорожного транспорта: консервативный и инновационный.

Следует отметить, что последствия мирового финансового кризиса 2008 года непосредственно отразились на работе железнодорожного транспорта, а именно снижение объема перевозок по причине сокращения производства продукции предприятий металлургического комплекса. Сложная ситуация отмечается и в строительном комплексе. Мировой финансовый кризис ведет к прогнозируемому сокращению экспорта продукции (в отдельных случаях до 30 %) крупнейших промышленных предприятий Беларуси.

Сегодня на Белорусской железной дороге наблюдается продолжающееся после мирового финансового кризиса 2008 года снижение темпов погрузки и перевозки грузов, наибольшее снижение по перевозке продукции металлургии, цемента и минеральных удобрений. Что в конечном итоге приводит к недостаточному росту экономической эффективности (по причине высокой себестоимости перевозок в конкурирующих сегментах транспортного рынка, недостаточной производительности железной дороги и низкий уровень сервиса).

В настоящее время Республика Беларусь существенно отстает по уровню контейнеризации грузовых перевозок в целом, и перевозок грузов в контейнерах железнодорожным транспортом в частности, от стран с развитой и развивающейся экономикой. Потенциал Белорусской железной дороги, как оптимального сухопутного транзитного моста между рынками Европы и Азии до настоящего времени не реализован. Вследствие существующего низкого уровня контейнеризации темп роста спроса на контейнерные перевозки в (по) Беларуси будет выше мирового уровня. Однако если участники рынка железнодорожных контейнерных перевозок не предложат рынку конкурентоспособные транспортные продукты и уровень логистического сервиса, то большая доля этого потенциала развития будет реализована другими видами транспорта.

В настоящее время на железнодорожном транспорте экономическое (финансовое) состояние подвержено ряду тяжело прогнозируемых рискованных ситуаций (факторов), вероятность наступления которых непосредственно зависит от макроэкономических показателей и состояния рынка перевозок:

- замедление темпов роста экономики, промышленного роста, структурные сдвиги в промышленности;
- исчерпание возможностей экстенсивного роста экспортно-ориентированных отраслей, что приводит к замедлению или стагнации роста абсолютных объемов экспорта;
- регионализация страны и социально-экономическая дифференциация регионов;
- встраивание элементов белорусской промышленности в международные производства добавленной стоимости, в том числе на основе развертывания сборочных производств, что приведет к усилению конкуренции с другими видами транспорта;

- неполучение в запланированном объеме выпадающих доходов в результате государственного регулирования (замораживания) тарифов на железнодорожные перевозки стратегически важных грузов;
- рост курса доллара (евро) по отношению к белорусскому рублю;
- рост ставок на рынке заемного капитала и процентных платежей;
- падение объемов капиталовложений (инвестиций) в инфраструктурных отраслях ниже уровня «инвестиционного барьера»;
- резкое падение внешних заимствований вследствие достижения «порогового значения» ликвидности;
- сдерживание (замораживание) роста тарифов;
- социальное расслоение общества, медленное формирование среднего класса.

Не менее важными, нежели проблемы непосредственной организации железнодорожных перевозок, представляются проблемы развития всего транспортно-логистического комплекса, включающего в себя железнодорожные перевозки в качестве составной части.

В частности, можно отметить общий слабый уровень развития сферы смешанных перевозок в Республике Беларусь. Попытка дать дополнительный импульс формированию успешного сектора смешанных перевозок и способствовать его расширению приобретают особую актуальность в свете внимания, которое уделяется этому вопросу за рубежом, обеспечивая дальнейшее отставание Республики Беларусь в конкурентоспособности оказываемых транспортных услуг. Однако в настоящее время в логистическом сервисе нашей страны наметились слабые тенденции к улучшению положения.

В целом уровень контейнеризации, а следовательно и развития транспортно-логистического комплекса Белорусской железной дороги недопустимо мал, хотя, в настоящее время уровень контейнеризации составляет 1,6 % в целом и 2,4 % в международном сообщении.

Однако наблюдается тенденция к росту уровня контейнеризации перевозочного процесса, что, безусловно, приведет к началу бурного развития транспортно-логистического комплекса Беларуси.

На Белорусской железной дороге существует значительный дисбаланс контейнеризации, с одной стороны, экспортно-импортных и транзитных перевозок (1,9–5,6 %), а с другой – внутренних перевозок (1,1 %). При этом в целом уровень контейнеризации грузопотоков на железной дороге недопустимо мал и, несмотря на его динамичный рост, даже в условиях финансового кризиса, только за счет развития существующих транспортных продуктов в ближайшей перспективе его не удастся повысить до мирового уровня. Одним из перспективных факторов роста контейнеризации грузовых перевозок является вывод из оборота средне- и малотоннажных контейнеров из оборота.

По сравнению с другими видами транспорта Белорусская железная дорога имеет сравнительные преимущества по всем факторам, кроме расходов на перевозки. В последнее время активно формируются альтернативные интермодальные маршруты с применением железнодорожного транспорта других стран, которые могут создавать активную конкуренцию белорусским транзитным маршрутам.

При этом общие потери от простоя «брошенных» поездов для Белорусской железной дороги включают в себя потери от недополучения доходов от перевозок, которые могли бы осуществить простаивающие вагоны, потери из-за снижения пропускной способности участков, а также потери от простоя сторонних вагонов в «брошенных» поездах. Как следствие, общие убытки в среднем за год от «брошенных» поездов.

Обеспечение работы смешанных перевозок, которые представляются наиболее перспективным направлением развития транспортно-логистической системы железнодорожного транспорта, требует наиболее комплексного подхода к использованию современных логистических технологий. Необходимость объединения перевозок посредством различных видов транспорта в одном технологическом цикле, требует коренного изменения к информационному сопровождению логистического процесса. В частности, внедрение информационных технологий, завязанных на современные управленческие информационные системы, становится императивом дальнейшего развития транспортно-логистического комплекса.

Создаваемая логистическая система должна быть основана на следующих принципах:

1 Учет результатов анализа рынков производства и сбыта, как внутрисекторных, так и международных; привлечение на этой основе грузов для перевозки на белорусской транспортной системе;

2 Выстраивание логистических цепочек от производителя до потребителя с участием различных видов транспорта и вспомогательных организаций;

3 Комплексное управление процессом транспортировки вдоль всей протяженности логистической цепочки;

4 Принятие ответственности транспортными предприятиями за работу логистической цепочки на всем пути следования груза.

Основная доля грузооборота контейнеров в Республики Беларусь приходится на внутренние и экспортно-импортные перевозки. При этом доля высокодоходных транзитных перевозок неадекватно мала и не соответствует выгодному географическому положению Беларуси, через территорию которой проходят важнейшие МТК.

Таким образом, белорусские транзитные железнодорожные маршруты в целом являются достаточно привлекательными для иностранных грузовладельцев и обладают большим потенциалом по привлечению транзитных грузов, который сдерживается существующей негибкой системой тарифов на

перевозку, недостаточно четко обеспечивающей логистикой перевозку и сильной бюрократизацией сопутствующих перевозке операций.

Следует отметить, что организация и совершенствование работы международных транспортных коридоров обладают рядом особенностей, которые необходимо учитывать в попытках решения насущных проблем транспортно-логистической системы Республики Беларусь.

Именно развитие международных транспортных коридоров способствует скорейшему распространению передовых логистических технологий и резкому прогрессу в предоставлении качественных транспортных услуг.

Заметим, что организация единого транспортного процесса в рамках международного транспортного коридора зачастую требует устранения излишних задержек и простоев в местах перегрузки грузов, в первую очередь в распределительных центрах.

Оптимизация всего процесса требует наилучшего выбора места нахождения распределительных центров, выбора подходящего маршрута, транспортных средств, вспомогательного технического оборудования и тщательную и продуманную разработку управляющих информационных систем, сопровождающих транспортный процесс. Наконец, эффективная работа международного транспортного коридора невозможна без должной координации работы распределительных центров, грузоотправителей и грузоперевозчиков.

Необходимость создания современных грузовых терминалов в логистических цепях ставит задачи перед администрацией соответствующих городов и регионов по упрощению процедур согласования и выделения земельных участков под их строительство, сокращения бюрократических задержек и проволочек, которые очень распространены в настоящее время. Сейчас многие промышленные, торговые и экспедиторские предприятия начинают понимать значение грузовых терминалов в логистических системах и строить склады, грузовые терминалы и распределительные центры различного назначения. При этом они с трудом преодолевают возникающие трудности по приобретению земельных участков и многочисленным согласованиям с городскими организациями и с предприятиями железнодорожного транспорта, которые используют эти обстоятельства как повод для взимания различных необоснованных плат и сборов. По существующим процедурам время на оформление долгосрочной аренды (на 50 лет) или приобретение в собственность земельного участка составляет до двух лет. Такое длительное оформление земельных участков искусственно отдалает ввод в действие грузовых терминалов и увеличивает сроки окупаемости капиталовложений. Представляется, что государство должно более строго контролировать эти процессы, а также ввести более простые юридические процедуры приобретения участков для постройки грузовых терминалов в транспортных узлах.

Таким образом, дальнейшее развитие транспортной системы Республики Беларусь требует поиска резервов увеличения спроса на транспортные услуги, в первую очередь со стороны платежеспособных потребителей. Важную роль в этом деле могут сыграть международные транспортные коридоры. Создание и развитие международных транспортных коридоров требует изменения соотношения видов транспорта в перевозках, связанного с составом грузовой массы по родам грузов и дальности перевозок, и совершенствования координации работы транспорта с возможной выработкой общей с соседними странами транспортной политики.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Беккер, Ю.** Транзитные возможности Беларуси / Ю. Беккер // Транспортный вестник. – 2005. – 14 дек. – С. 10.
- 2 **Потоцкая, А. В.** Транзитная политика Белорусской железной дороги / А. В. Потоцкая // Технические, экономические и экологические проблемы транспорта : Междунар. сб. науч. тр. – Брянск, 2008. – С. 117–125.
- 3 **Серков, В.** Как дорого продать транзитный ресурс / В. Серков // Директор. – 2007. – № 3. – С. 12–15.
- 4 **Турбан, Г. В.** Таможенное регулирование транзита грузов в Республике Беларусь / Г. В. Турбан // Вестник БГЭУ. – 2006. – № 3. – С. 20–25.
- 5 **Шатров, С. Л.** Экспорт транспортных услуг в системе железнодорожного транспорта как объект бухгалтерского учета и калькулирования / С. Л. Шатров // Бухгалтерский учет и анализ. – 2007. – № 11. – С. 26–31.
- 6 **Липатова, О. В.** Оценка современного состояния и пути совершенствования анализа эксплуатационных расходов на железнодорожном транспорте / О. В. Липатова // Бухгалтерский учет и анализ. – 2005. – № 10. – С. 41–44.
- 7 Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://www.mintrans.by>. – Дата доступа : 15.09.2019.
- 8 Международные грузоперевозки [Электронный ресурс] / Логистическая компания «СТА-Логистик». – Режим доступа : <http://www.sta-logicistic.by>. – Дата доступа : 10.09.2019.
- 9 Белорусская железная дорога [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://www.rw.by>. – Дата доступа : 15.09.2019.
- 10 Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://www.belstat.gov.by>. – Дата доступа : 08.09.2019.
- 11 **Липатова, О. В.** Комплексный подход к оценке эффективности функционирования логистических систем / О. В. Липатова, С. Л. Шатров // Современные концепции развития транспорта и логистики в Республике Беларусь. – Минск, 2014. – С. 208–213.

*A. MITRENKOVA*

*T. MIKHALEVSKAYA*

*Belarusian State University of Transport*

## **PROBLEMS OF DEVELOPMENT AND APPLICATION OF LOGISTICS TECHNOLOGIES AT RAILWAY TRANSPORT**

Article considers the problems of development and application of modern logistics technology transport companies in terms of reforming the transport sector, including rail transport.

Получено 15.10.2019

---

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 12. Гомель, 2019**

---

---

УДК 339.5

*О. В. МОРОЗОВА, канд. экон. наук, доцент*

*Т. И. ЯНОЧКИНА*

*Белорусский государственный университет транспорта*

### **ПРИМЕНЕНИЕ ИНСТРУМЕНТОВ ТАМОЖЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В ПОДДЕРЖКЕ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ-ЭКСПОРТЕРОВ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

Рассмотрено значение инструментов таможенного регулирования в поддержке предприятий-экспортеров транспортных услуг в Республике Беларусь, приведены особенности их применения в практической деятельности субъектов хозяйствования, сделаны выводы.

Республика Беларусь относится к числу малых индустриальных стран с ограниченными природными ресурсами, незначительной емкостью внутреннего рынка. Опыт стран с малой экономикой (Бельгия, Дания, Люксембург, Финляндия, Швейцария, Швеция) показывает, что устойчивое экономическое развитие возможно посредством эффективного интегрирования в систему международного разделения труда (далее – МРТ) в соответствии с принципом сравнительного преимущества и использования инновационных технологий в отраслях национальной экономики. Беларусь активно вовлечена в МРТ, что подтверждают значения экспортной квоты более 70 % в 2018 г.

Для Республики Беларусь важно эффективно использовать экспортный потенциал страны, обусловленный привлекательным географическим положением, развитым промышленным комплексом, поскольку реализация внешнеэкономической деятельности обеспечивает доходную часть республиканского бюджета. В структуре экономики экспорт традиционно составляет более половины валового внутреннего продукта, в силу чего является одним