

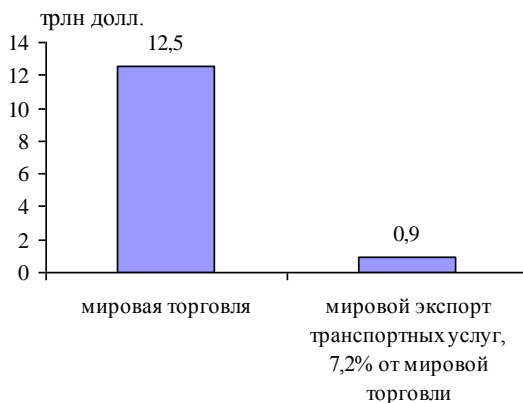
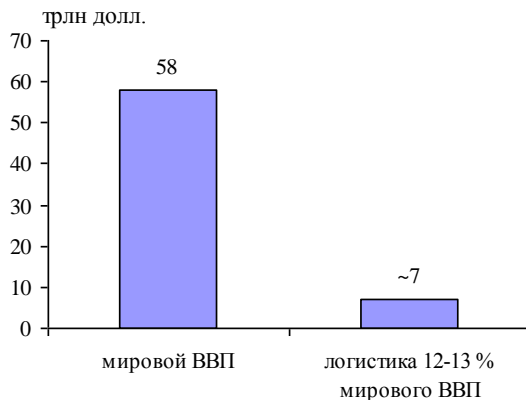
## ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

*М. М. Ковалев,  
Я. С. Пацкевич,  
Р. Ю. Предко*

### ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ И ТЕНДЕНЦИИ РЫНКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

**Место логистики в экономике.** В экономике каждой страны логистические услуги занимают значимое место (по данным [7] около 12–13 % ВВП, что отражено на рисунке 1). В отдельных странах эта цифра достигает 20–25 % ВВП либо из-за того что логистические операции не оптимизированы (ими занимается сам производитель, как в большинстве случаев происходит сегодня в РБ), либо из-за того, что страна имеет важное транзитное положение как Германия или Беларусь и чистый экспорт транспортных услуг дает значительную прибавку ВВП. В экспорте услуг транспортные составляют у ФРГ 30 %, у РБ около 70 %. На рисунке 2 представлена значимость логистики для РБ.

В Беларуси наблюдается значительное отставание в развитии логистики. Об этом свидетельствует показатель транспортоемкости экономики: для производства 1 долл. ВВП требуется примерно 3 т/км, в то время как в странах ЕС в среднем 0,3 т/км. Правда, в России этот показатель в 3 раза выше, чем в Беларуси (территориальная разобщенность и ресурсный «тяжелый» ВВП дают негативный эффект).

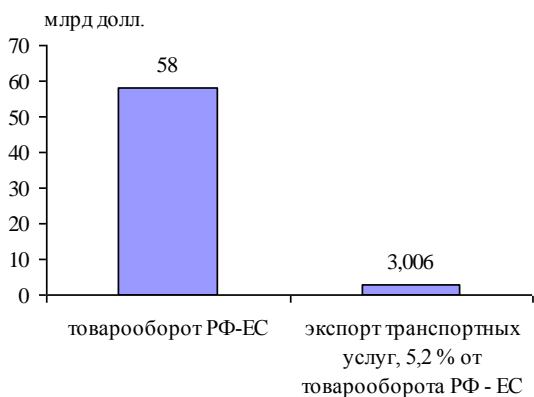
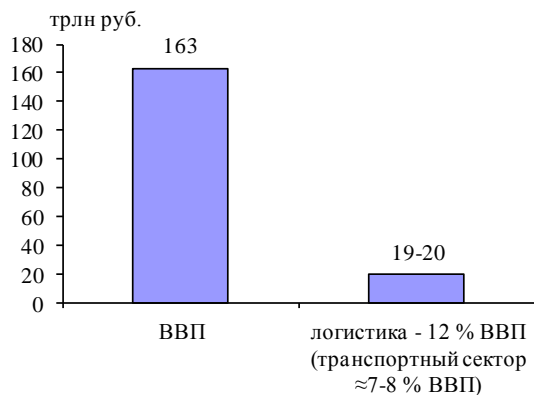


*Рисунок 1. Место логистики в мировой экономике, 2009*

По мнению Всемирного Банка [9] в государствах – членах ЕвразЭС, в том числе Беларуси, высокий уровень логистических издержек обусловлен следующими факторами:

- неэффективное использование грузового автотранспорта (согласно оценкам экспертов, его средняя производительность в 4 раза ниже по сравнению с развитыми зарубежными странами);
- значительная доля парка автомобилей характеризуется низким техническим уровнем, высокой степенью изношенности в эксплуатации, несоответствием структуре перевозимых грузов и другим эксплуатационным требованиям;

- недостаточное развитие логистических систем, слабая координация работ при осуществлении смешанных перевозок с участием других видов транспорта;
- отсутствие эффективных перевозочных технологий в грузообрабатывающих узлах и на междугородных маршрутах обусловили значительное сокращение использования большегрузных автотранспортных средств и неадекватное увеличение на этих перевозках малотоннажного автопарка, при полной ликвидации системы загрузки порожних автомобилей грузом в попутном или обратном направлении.



**Рисунок 2. Место логистики в белорусской экономике, 2010**

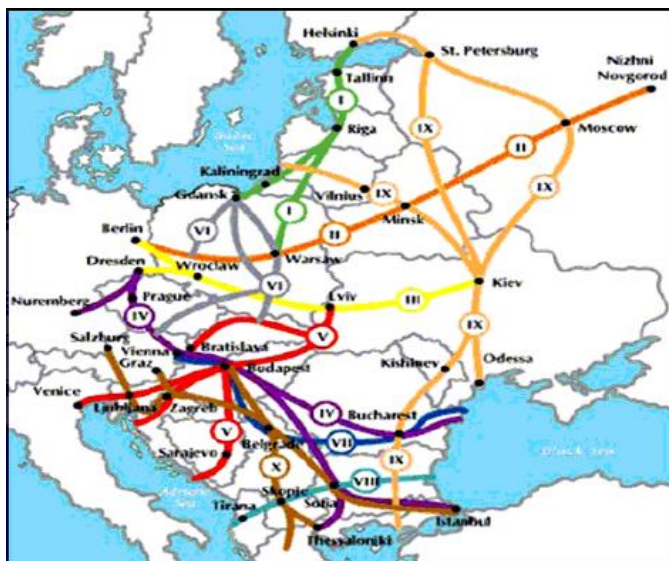


Рисунок 3. Европейские транспортные коридоры

Для эффективной организации внутренних грузопотоков небольшой страны, как РБ, не требуется большое количество ТЛЦ, не будут велики доходы от логистической системы обслуживания внутренних грузопотоков. Конкуренция на рынке внутренних грузопотоков РБ будет высокая и соответствующая логистическая инфраструктура достигнет требуемого уровня без значительных дополнительных усилий. Развитие внутренней логистики сдерживает отсутствие современных ТЛЦ, см. таблицу 1.

**Международные рейтинги Беларуси по качеству логистики и условиям внешней торговли.** В 2007 году согласно Индексу качества логистики (Logistics Performance Index-2007 (LPI-2007)) Всемирного банка, Беларусь занимала с 2,53 баллами 74-е место в мире и опережала все страны СНГ: Россия – 99 место (2,37 балла), Молдова – 106 (2,31 балла), Казахстан – 133 (2,2 балла). По сравнению с соседними странами ЕС (Польшей – 40-е место в 2007 г., 30-е – в 2010 г., Латвией – 42-е место в 2007 году, 37-е – в 2010 году и Литвой – 58-е место в 2007 году, 45-е – в 2010 году) Беларусь демонстрировала относительно высокое качество транспортной и коммуникационной инфраструктуры и конкурентный уровень внутренних затрат на логистику (подробнее см. на рисунке 4).

Таблица 1

**Факторы, препятствующие эффективному функционированию  
логистики в РБ**

<b>Степень значимости препятствующего фактора</b>	<b>Инфра- структура для торговли</b>	<b>Количество и предложе- ние логисти- ческих услуг</b>	<b>Модерни- зация ключевых таможен- ных и по- граничных процедур</b>	<b>Интегра- ция по- гранич- ных служб</b>	<b>Содей- ствие ре- гиональ- ным свя- зям и транзит</b>
Значитель- ный	Недостаточ- ность склад- ских помеще- ний клас- са А и В, оборудован- ных систе- мой темпе- ратурного контроля	Низкий уро- вень логи- стики треть- ей стороны современ- ных услуг Недостаточ- ность консо- лидирован- ных перево- зок (услуг по перевозкам при непол- ной загрузке транспортно- го средства) Ограниченный объем ПИИ в секторе	Таможен- ное оформле- ние им- портных поставок, в основ- ном в бу- мажной форме с постепен- ным внед- рением электрон- ного де- клариро- вания	Техниче- ская сер- тификация товаров, санитар- ная, фито- санитар- ная сер- тифика- ция, кон- троль	«Нулевая терпи- мость» тамо- женных органов: потенци- ально яв- ляется главной пробле- мой в Тамо- женном союзе
Средний	Пропускная способность железной Дорогие Телекомму- никации	Отсутствие прямого до- ступа к мор- скому транспорту Неэффек- тивная си- стема резер- вирования вагонов	Потенциальные усовершенствования в системе взаимодействия пограничных служб с внедрением автоматизированной системы		
Незначи- тельный	Дорожная инфраструк- тура	Возможно- сти авто- транспорта	Оформле- ние экс- портных поставок	TIR	

Источник: Всемирный банк [9].

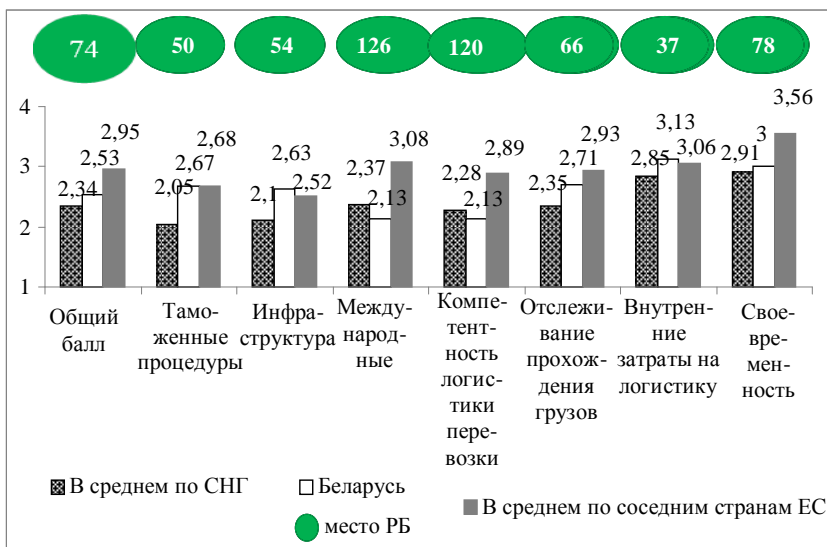


Рисунок 4. Индекс качества логистики 2007

Источник: Logistics Performance Index 2007 ([www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)).

По рейтингу LPI-2007 показатель эффективности процедур таможенного оформления (50-е место) сопоставим с аналогичными показателями соседних стран ЕС. В отчете отмечалось, что необходим более существенный прогресс по показателям международных перевозок (126-е место), компетентности и качеству логистических услуг (транспортные операторы, таможенные брокеры (120-е место)) и своевременности прибытия грузов в пункты назначения (78-е место), по которым Беларусь отставала относительно других стран. Ввиду недостатка информации Беларусь не была включена в LPI-2010 (по неофициальным оценкам экспертов Всемирного банка РБ оказалась бы на 110 месте) при этом наши соседи-члены ЕС поднялись в рейтинге в среднем на 10 мест.

В индексе Doing Business (DB-2012) Всемирного банка по субиндексу «Условия международной торговли» Беларусь за три последних года хоть незначительно, но поднялась в рейтинге с 134 на 128 место (Приложение Н) – однако этого явно недостаточно. Кроме объективно низких показателей – высокая стоимость доставки контейнера в ближайший порт – место Беларуси снижают достаточно высокая стоимость внутренних перевозок и обработки, а также таможенная очистка и технический контроль (2 дня и 200 долл.).

Согласно Программе Правительства-2015 за место Беларуси в последующих рейтингах LPI отвечает Министерство транспорта и коммуникации, которое должно обеспечить выход РБ на 50-е место.

**Экспорт логистических услуг<sup>1</sup>.** РБ является транзитным элементом в торговле между ЕС и РФ. Самые короткие дороги, соединяющие страны Западной Европы, Скандинавии и Балтии со странами СНГ, а также Южную и Центральную Европу с северо-западными регионами России, проходят через территории РБ, что отражено на рисунке 4. В таблице 2 приведена динамика роста экспорта РБ грузовых транспортных услуг, из которой видно, что экспорт услуг грузового автомобильного транспорта в течение 15 лет с 1995 года вырос в 11 раз, рост составлял почти 18 % в год.

Таблица 2

**Экспорт РБ грузовых транспортных услуг (млн долл.)**

<b>Вид услуги</b>	<b>1995</b>	<b>2000</b>	<b>2005</b>	<b>2010</b>	<b>2015*</b>
Транспортные услуги грузовые	302	402	1133,1	2576	6860–7080
в том числе грузовой железнодорожный	94	84	401,5	642	1695
грузовой автомобильный	56	115	288	617	1373
грузовой воздушный	16	2	13,1	20	70–74
Трубопроводный	88	196	430,5	1297	3720

\* Задания Национальной программы развития экспорта на 2011–2015 гг.

Источник: Платежный баланс РБ, Национальный банк.

---

<sup>1</sup> К экспорту транспортных услуг относятся перевозки и сопутствующие логистические услуги, осуществляемые транспортной компанией – резидентом республики для нерезидента, независимо от того, выполняются ли они за пределы Республики Беларусь, в Республику Беларусь, по ее территории или транзитом. Структура экспорта имеет следующий вид: транзитных грузов перевозки, перевозки экспортных грузов и внутренние перевозки для нерезидентов. Если белорусская транспортная организация выполняет услуги по перевозке импорта и заказчик нерезидент, то данная услуга, как правило, входит в стоимость контракта и не относится к экспорту транспортных услуг. Если заказчик резидент, то это, естественно, также не экспорт транспортных услуг (иногда это импортозамещение).

## ИНДЕКС «МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ» РЕЙТИНГА DB-2011

При расчете места по индексу «международная торговля» ВБ в расчет принимает с равным весом три показателя: количество документов, временные затраты и расходы, необходимые для импорта и экспорта. Учитываются все официальные процедуры от контракта между двумя сторонами и до доставки товара, а так же временные и финансовые затраты. Анализируются все документы, необходимые для пересечения товарами границ: в случае экспорта принимаются в расчет все процедуры от упаковки товаров на заводе до их отправки из порта; в случае импорта рассматриваются все процедуры от прибытия товара в порт назначения до его доставки на склад предприятия. Пример изменения места по индексу «международная торговля» приведен на рисунке В.1.

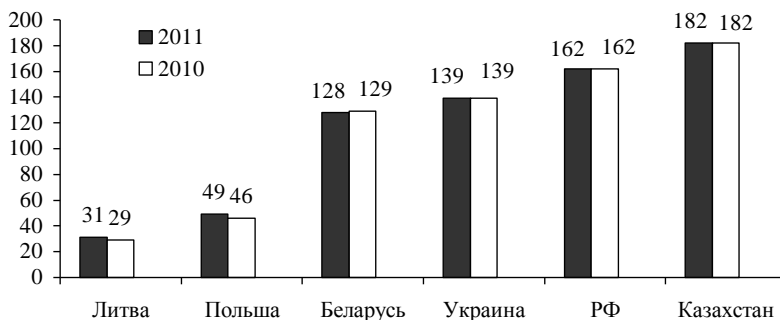


Рисунок В.1. Изменение места по индексу «международная торговля»

Местные экспедиторские фирмы, судоходные компании, таможенные агенты и официальные лица портов являются главными источниками информации о необходимых документах, а также временных и финансовых затратах на прохождение каждой процедуры.

### Модельные предположения о предприятии:

- имеет 60 или больше сотрудников;
- на экспорт приходится 10 % продаж.

### Модельные предположения о товарах:

- товары перевозятся в 20-футовых контейнерах;
- не является опасным или военного назначения;
- не требует охлаждения или других особых условий хранения;
- не требует соблюдения специальных фитосанитарных или природоохранных стандартов, за исключением международных.



**Количество документов.** Все документы, требуемые для экспорта или импорта товаров, принимаются во внимание при предположении, что обе стороны уже согласовали условия контракта и подписали его. Под документами понимаются банковские документы, таможенные декларации, портовые документы, импортные лицензии и другие официальные документы, которыми обмениваются заинтересованные стороны. Документы, которые подаются одновременно, рассматриваются как разные документы.

**Временные затраты.** Временные затраты на процедуру рассчитываются в календарных днях (с момента ее начала до ее завершения). Если срок прохождения процедуры может быть сокращен за официальную дополнительную плату, более короткая процедура принимается во внимание. Процедуры, которые можно проходить параллельно, рассматриваются как одновременные. Время ожидания между процедурами, например, во время разгрузки груза, принимается во внимание.

**Расходы.** Учитываются все официальные сборы, взимаемые с 20-футового контейнера, связанные с завершением процедуры экспорта или импорта товаров. К ним относятся: расходы на документы, административные сборы за таможенное оформление и технический контроль, складные и погрузочно-разгрузочные расходы, оплата внутренних перевозок. В расчёт не принимаются тарифы и торговые пошлины, см. таблицы В.1 – В.4.<sup>1</sup>

Таблица В.1

**Оценка показателей индекса «международная торговля»**

	2011	2010	2009	ОЭСР
<b>Место Беларуси</b>	<b>128</b>	<b>129</b>	<b>134</b>	
Документы для экспорта (количество)	8	8	8	4,4
Время на экспорт (в днях)	15	16	18	10,9
Стоимость экспорта (USD за контейнер)	1772	1772	1772	1058,7
Документы на импорт (количество)	8	8	8	4,9
Время на импорт (в днях)	20	21	25	11,4
Стоимость импорта (USD за контейнер)	1770	1770	1770	1106,3

Таблица В.2

**Оценка показателей индекса «международная торговля»**

Процедуры, необходимые для экспорта	Пр-сть (дни) Беларусь	Пр-сть (дни) Литва	Ст-сть (USD) Беларусь	Ст-сть (USD) Литва
Подготовка документов	8	4	222	170
Таможенная очистка и технический контроль	2	2	200	80
Обслуживание в портах и терминалах	2	2	150	120
Внутренние перевозки и обслуживание	3	2	1200	500
<b>Итого:</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>1772</b>	<b>870</b>

<sup>1</sup> Источник: <http://www.doingbusiness.org/methodology/trading-across-borders>.

Таблица В.3

**Временные и финансовые издержки для импорта**

Процедуры, необходимые для импорта	Пр-сть (дни) Беларусь	Пр-сть (дни) Литва	Ст-сть (USD) Беларусь	Ст-сть (USD) Литва
Подготовка документов	12	4	220	200
Таможенная очистка и технический контроль	2	2	200	80
В портах и терминалах	2	2	150	200
Внутренние перевозки и обработки	4	2	1200	500
<b>Итого:</b>	<b>20</b>	<b>10</b>	<b>1770</b>	<b>980</b>

Имеется постоянная тенденция (правда медленная) по уменьшению времени, необходимого на экспорт/импорт. Так, за счет уменьшения количества дней, необходимых на подготовку документов и таможенный технический контроль, стало возможно изменить позицию в рейтинге по данному индексу на 5 пунктов в 2010 году и на 1 пункт в 2011 году. Число документов вряд ли возможно сократить, необходимо продолжать сокращать время (в Литве 10 дней) и трудоемкость их оформления более широким использованием электронных процедур. Стоимость перевозки 20 футового контейнера из Беларуси до ближайшего порта (например, Клайпеда) ВБ очевидна завышена. Опросы перевозчиков показывают, что это возможно сделать за 500–700 долл. США (в расчет берется среднее пустого и загруженного контейнера). Очевидно, что МИД (отвечающий за внешнеэкономическую деятельность) должен довести эту информацию до экспертов ВБ.

Таблица В.4

**Временные и финансовые издержки для экспорта**

Документы, необходимые для экспорта	Документы, необходимые для импорта
Транспортная накладная	Транспортная накладная
Разрешение таможни на груз	Разрешение таможни на груз
Сертификат происхождения	Сертификат происхождения
Счет-фактура	Счет-фактура
Таможенная экспортная декларация	Таможенная импортная декларация
Упаковочный лист	Документ таможенного транзита
Технический сертификат / гигиенический сертификат	Упаковочный лист
Документ таможенного транзита	Технический сертификат / гигиенический сертификат

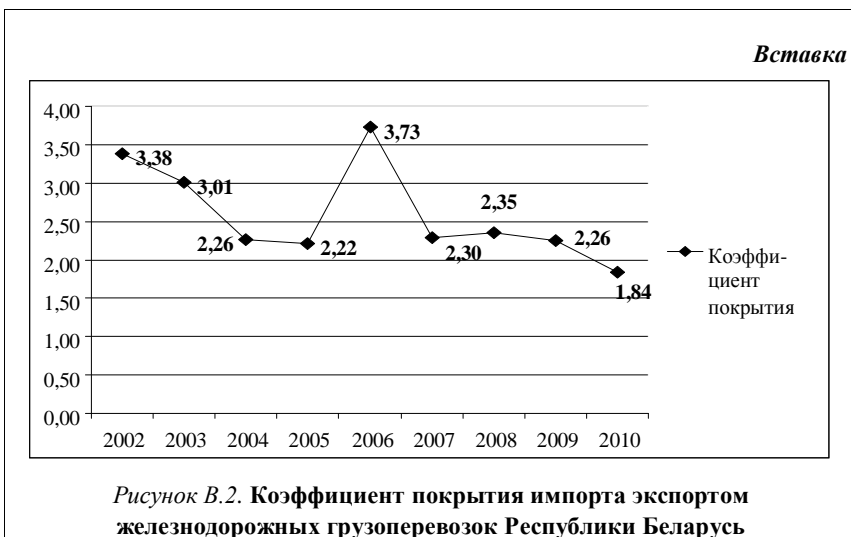
Таблица В.5

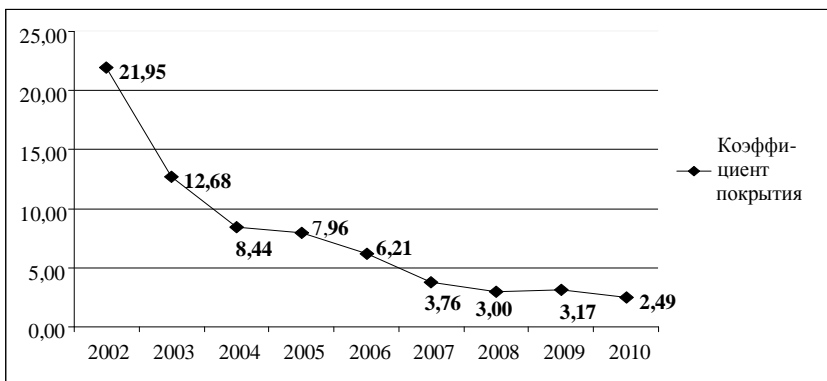
**Позиции стран-соседей по показателю «международная торговля» в DB-2011**

	Литва	Польша	Украина	РФ	Казахстан	ОЭСР
<b>Место</b>	<b>31 (-2)</b>	<b>49(-3)</b>	<b>70(+3)</b>	<b>168</b>	<b>181 (+1)</b>	
Документы для экспорта (количество)	6	8	5	8	10	4,4
Время на экспорт (в днях)	10	15	17	36	81	10,9
Стоимость экспорта (USD за контейнер)	870	1772	884	1850	3005	1058,7
Документы на импорт (количество)	6	8	5	13	12	4,9
Время на импорт (в днях)	10	20	25	36	67	11,4
Стоимость импорта (USD за контейнер)	980	1770	884	1850	3055	1106,3

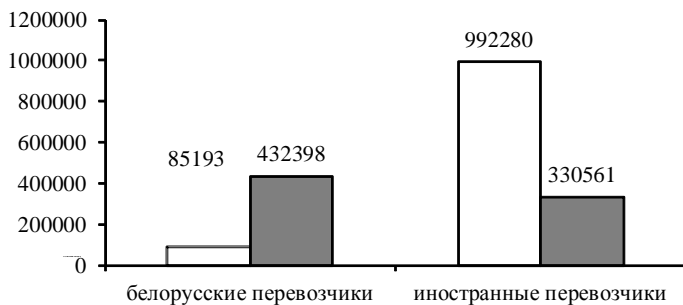
Распределение автоперевозчиков на рынке международных перевозок российских грузов внешней торговли выглядит следующим образом: на долю Беларуси приходится 15 % российских грузов, Финляндии – 8 % (в основном лес), Украины – 7 %, Польши – 7 %, Литвы – 6 %, Латвии – 4 %, Германии – 0,2 %, Италии – 0,03 % [9].

Участие национальных и иностранных перевозчиков на рынке транзитных грузовых перевозок автомобильным транспортом, осуществляемых по территории РБ, не ограничивается объемами внешней торговли услугами. В целом степень участия национальных и иностранных перевозчиков на данном рынке услуг определяется по количеству международных поездок по перевозке экспортных, импортных и транзитных грузов, совершенных по территории РБ, как показано на рисунках 5–7. В 2009 году по данным Минтранса транзит через территорию РБ грузовых автосредств иностранных перевозчиков составил 1,6 млн. Наибольшие объемы перевозок белорусских перевозчиков приходятся на РФ (715 тыс. т), Литву (453 тыс. т), Турцию (414 тыс. т), Польшу (385 тыс. т), Казахстан (216 тыс. т), Украину (209 тыс. т). В 2010 г. ежемесячно белорусскую границу в обоих направлениях в среднем пересекало около 200 тыс. грузовых автотранспортных средств, за год около 2 млн, примерно треть из них обслуживала внешнеторговые потоки РБ, остальное – транзит, см. рисунок 3. В 2010 году общий объем международных грузов, перевезенных автотранспортом в РБ, составил 112,8 млн тонн (на 23,2 % выше, чем в 2009 г.), из них белорусские перевозчики перевезли 81,33 млн т (рост к 2009 г. на 14,2 %).





**Рисунок В.3. Коэффициент покрытия импорта экспортом автомобильных грузоперевозок Республики Беларусь**

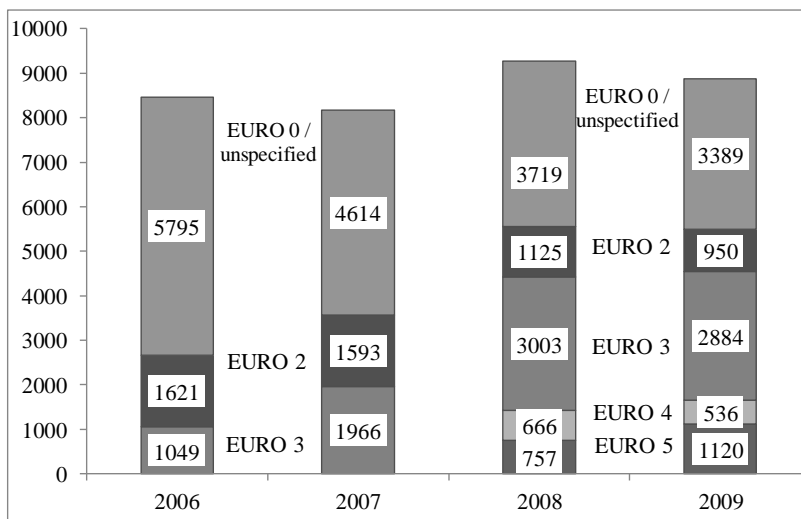


**Рисунок 5. Международные поездки через территорию Беларуси (транзит, экспорт, импорт по данным за 2008 г.)**

В Программе-2015, одобренной 4-м Всебелорусским собранием и конкретизированной в Программе действий Правительства 2015 года. (Программа действий – 2015), одна из целей – повышение эффективности и конкурентоспособности транспортно-логистической системы РБ и обеспечение на этой основе:

- роста экспорта транспортных услуг в 3,1 раза с 3,006 млрд долл. в 2010 году до 9,3 млрд долл. в 2015 году;

- развития транзитного потенциала страны и инфраструктуры международных транспортных коридоров;
- роста объема транзитных доходов от услуг объектов придорожного сервиса (за 2010 год равны 670 млн долл.) до 1,217 млн долл.<sup>1</sup> (целевой индикатор стратегии Транспорт-2015). По Программе-2015 показатель 2010 года должен быть увеличен в 2,5–3 раза.

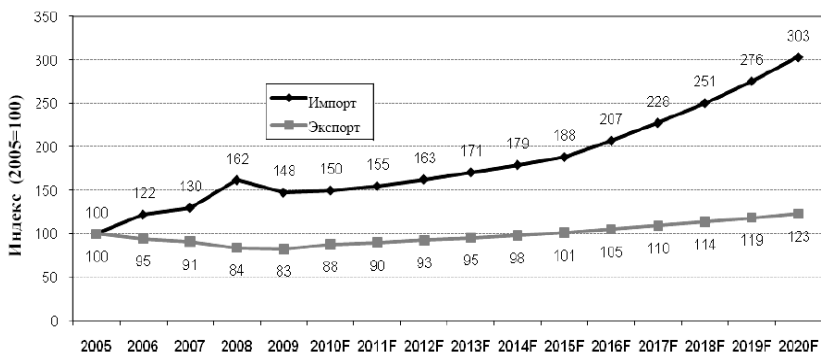


**Рисунок 6. Количество и структура большегрузных транспортных средств, зарегистрированных для международных грузоперевозок в 2006–2009 гг.**

*Источник:* Данные Министерства транспорта и коммуникаций РБ.

Это потребует повышения эффективности функционирования транспортно-логистической отрасли и увеличения к 2015 г. производительности труда в отрасли на 50–52 %, рентабельности – до 16 %, повышения эффективности логистической системы и внешней торговли до 50 места в мировых рейтингах.

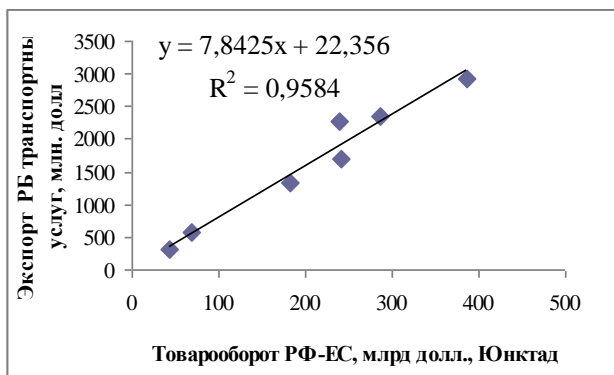
<sup>1</sup> Опыт Китая, Финляндии и др. стран свидетельствует, что инвестиции в строительство moteлей, придорожных ресторанов, терминалов и т. д. быстро окупаются и приносят высокие доходы.



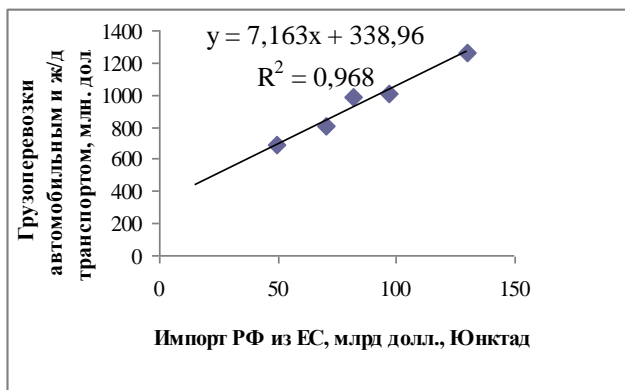
**Рисунок 7. Прогнозируемые объемы импортных и экспортных грузоперевозок автомобильным транспортом (2005 г. = 100)**

*Источник:* Всемирный банк [9].

**Транзитный потенциал.** Беларусь, занимая важное геостратегическое положение: три из девяти европейских коридоров в соответствии с рисунком 3 заходят в Беларусь: II – Берлин – Москва, IX (порты Черного моря, Кишинев – Киев, Санкт-Петербург – Хельсинки), IХV на Калининград/Клайпеду через Вильнюс/Минск, имеет значительный транзитный потенциал. Пропускная способность коридоров используется примерно на одну треть, пока только коридор II имеет несущую способность по нагрузке на ось в 11,5 тонн. По итогам 2010 года белорусские перевозчики перевезли 15,8 млн тонн транзитных грузов, что составило 37,2 % в общем объеме перевозок.



**Рисунок 8. Зависимость экспорта транспортных услуг РФ от товарооборота РФ – ЕС, млрд долл.**



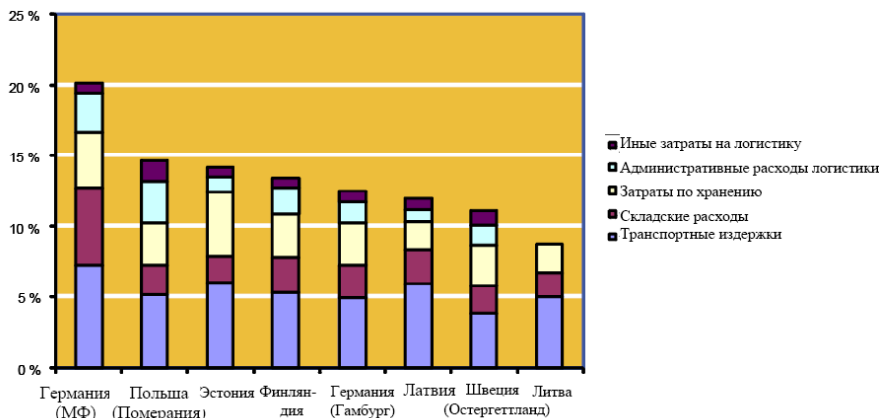
**Рисунок 9. Зависимость экспорта транспортных услуг (ж/д и автомобильных) от импорта Российской Федерации из Европейского союза**

Как показывают рисунки 8, 9 и 10, экспорт РБ транспортных услуг прямо зависит от товарооборота России и ЕС, а экспорт автотранспортных и железнодорожных грузоперевозок от импорта России из ЕС (российский экспорт в ЕС идет в основном по трубам). Более точно с каждого миллиарда стоимости российского импорта из ЕС белорусские грузоперевозчики получают примерно 7,163 млн долл. Это небольшая цифра. Однако следует учитывать, что:

а) часть европейского импорта в РФ идет через Украину, страны Балтии, Финляндию, порты в районе Санкт-Петербурга. По оценкам экспертов [9] белорусская доля в транзитных грузопотоках РФ – ЕС в кризисный и посткризисный период увеличилась с 60 % до 70 % за счет уменьшения доли балтийских государств;

б) значительная часть грузопотока обслуживается российскими и европейскими перевозчиками.

Если до 2009 года экспорт грузовых транспортных (авто и ж/д) услуг РБ составлял 0,72 % от российского импорта из ЕС – см. рисунок 8, то, начиная с 2010 года, он начал зависеть еще от существенно выросшего транзита Калининград – Россия и грузопотоков в Казахстан и другие страны Средней Азии, а также потоков в направлении Украина – страны Балтии. Согласно долгосрочным прогнозам следует ожидать значительного роста грузопотоков из Китая через Казахстан, Россию, Беларусь в ЕС. Его может снизить только стремительное развитие российских портов Усть-Луга, Приморск, Высоцк и транспортной инфраструктуры, ведущей к этим портам.



**Рисунок 10. Структура затрат на логистику компаний-производителей в Балтийском регионе в 2006–2007 гг.**

*Источник:* LogOn Baltic Master Report 3:2007.

Рост грузопотоков ЕС – Азия. Основной экономический интерес РБ при создании ТС – развитие транзитных возможностей, т. е. увеличение экспорта транспортных услуг на базе создания в РБ сети логистических центров. Перенос контроля с белорусско-российской и российско-казахстанской на внешнюю границу ТС сократит время прохождения контрольных операций и уменьшит логистические расходы (оцениваются в 50 млрд долл.) на пути товаров через территорию стран ТС из ЕС в страны Азии и наоборот. Партнерство России, Казахстана и Беларуси может изменить конфигурацию перевозок между ЕС и Азией. Следует учитывать, что в связи с принятыми планами по развитию западного Китая китайские логисты уже проявляют активность по развитию сухопутных транспортных связей между Азией и Европой.

**Таблица 3**

**Товарооборот ЕС с государствами ТС и Китаем (млрд долл.)**

Страна	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2015*
РБ	3,9	10,9	14,1	16,8	23	15,8	30
РФ	67,9	183,1	242	285,4	385,3	239,2	450
РК	14,2	15,9	23,7	27,5	29,1	28,8	40
Сумма (ТС с 2010 г.)	86,0	209,9	279,8	329,7	437,4	283,8	520
Китай	94,3	277,2	343,5	438	505,3	440,6	600

\* Прогноз авторов.

*Источник:* ЮНКТАД ([www.unctad.org](http://www.unctad.org)).



Сухопутный транзит через территорию ТС товарооборота ЕС и Китая (всего около 0,5 трлн долл.), а в целом государств Азиатско-Тихоокеанского региона – это еще 0,5 трлн долл.) составляет пока менее чем 1 %. Пока практически весь объем грузов доставляется морским транспортом через Суэцкий канал. Однако активные действия стран ТС по увеличению этой доли – сверхактуальная задача [15]. К 2015 году доходы от грузового транзита ЕС – Китай стран ТС оцениваются в 60 млрд долл.

По подсчетам специалистов ЭСКАТО ООН (UN ESCAP) к 2015 году объем перевозок грузов в контейнерах в сообщении Азия – Европа достигнет 26,1 млн TEU, а в сообщении Европа – Азия – 17,7 млн TEU. Сложности с прохождением судов-контейнеровозов по Суэцкому каналу неминуемы. Специалисты прогнозируют резкий рост перевалки китайских контейнеров (до 700 тыс. TEU, прогноз Казтранссервис) через казахстанскую железнодорожную станцию Достык. Часть этих грузов будет распределяться по территории ТС (уже в 2010 году поставки из Казахстана в Беларусь выросли в 5,4 раза до 404 млн долл.). Другая часть (около 500 тыс. TEU) пойдет в ЕС, в том числе через РБ (около 200 тыс. TEU). Возникает проблема обратной заплотности контейнеров – некоторые предлагают заполнять контейнеры европейскими грузами для Российской Федерации, Республики Казахстан, РБ, в этом случае только после разгрузки в ТС контейнеры последуют в Китай пустыми. Поезд «Казахский вектор», продленный от станции Арысь до станции Достык, значительно увеличит перевозки из Бреста (10 000 TEU в 2010 г.).<sup>1</sup>

Определенный риск для Беларуси могут создать намерения России замкнуть строящийся автомобильный маршрут Китай – Казахстан – Россия на Санкт-Петербург. Беларуси нужно приложить определенные усилия, чтобы вторая ветка этой трассы пошла в Калининград. В октябре 2009 г. в ходе первого Евразийского транспортного форума ASEM министры транспорта Беларуси, Литвы и Китая подписали в Вильнюсе декларацию о создании сухопутного транзитного коридора Восток-Запад.

---

<sup>1</sup> На БЖД имеется 16 контейнерных терминалов по переработке большегрузных 20-футовых контейнеров, из которых 7 имеют возможность перерабатывать 40-футовые контейнеры.

Водный транспорт обеспечивает перевозки грузов на внутренних водных путях протяженностью около 2 тыс. км и переработку грузов в 10 речных портах. Система «Буг – Днепро-Бугский канал – Припять – Днепр» с выходом в Черное море включена в состав европейских внутренних водных путей. Технические возможности портов позволяют перевозить более 8 млн тонн и обрабатывать 15 млн тонн грузов в год.

**Выгоды от обработки транзитных грузопотоков.** Конкуренция среди ТЛЦ, работающих с транзитными грузопотоками, долгое время будет оставаться на низком уровне из-за высокого транзитного потенциала Беларуси. В таблице 4 приведены данные по транзиту продукции через Беларусь автомобильным и железнодорожным транспортом.

Таблица 4

**Транзит продукции через Беларусь**

Транзит продукции, млн тонн	2006	2007	2008	2010	2015*
Автомобильный транспорт	1,7	17,6	1,5	8,4	47,1
Ж/д транспорт	46,3	49,3	50,6	46,6	62,9
Всего по этим видам транспорта	48,0	51,1	52,1	55	110

\* Прогноз стратегии Транзит-2015. Данные свидетельствуют, что объемом грузоперевозок (вместе с внутренними) по железной дороге растет вдвое медленнее, чем перевозки автомобильным транспортом. Поэтому удельная доля в грузоперевозках автотранспорта растет и достигла 17 % (с учетом всех видов транспорта, включая трубопроводный 48 %).

*Источник:* Белстат.

**Структура транзитных грузопотоков.** Из РФ в ЕС, кроме нефти и газа, которые следуют по трубопроводам, самыми экспортируемыми являются товары групп 3 и 6: топливо, смазочные материалы и промышленные товары, классифицированные по сырью. Эта экспортная продукция из РФ поставляется в страны ЕС, либо непосредственно через Беларусь в основном железнодорожным транспортом, либо в морские порты балтийских стран через Беларусь, как, например, транзитный грузопоток каменного угля с Западно-Сибирской дороги или сырой нефти со станции Жеча Московской железной дороги. Обслуживание такой продукции групп 2, 3 и 6, как необработанный никель и алюминий, незавершенная продукция из железа и несплавной стали, нерудная продукция, уголь, кокс и брикеты, грубая необработанная древесина требует открытых специально оборудованных площадок под навесами или закрытых складских помещений класса «С» с обязательным размещением около железнодорожных узлов и наличием подъезда по железной дороге.

Из стран ЕС в Китай экспортируется, в основном промышленная продукция товарной группы 7: электрические устройства, оборудование и аппаратура, дорожные транспортные средства, электрические генераторы и оборудование, профессиональное научное оборудование. Такая же продукция экспортируется и в европейскую часть СНГ, поэтому, обладая определенными складскими площадями, владельцы ТЛЦ и логисты могут группировать эти два направления в своей деятельности, получая прибыль за счет эффекта масштаба.

Обслуживание грузов из Китая в ЕС в белорусских ТЛЦ маловероятно. Возможно только строительство в белорусских СЭЗ сборочных китайских производств, как это делает китайская компания «Midea» с «Горизонтом».

Широкий ассортимент экспортной китайской продукции в Беларусь товарных групп 6, 7, 8 может способствовать специализации ТЛЦ в этом направлении – это обслуживание следующих товаров: телекоммуникационные и звукозаписывающие устройства, офисные машины и машины автоматической обработки данных, электрические устройства, оборудование и аппаратура, одежда, обувь, игрушки, сувениры.

**Угрозы реализации транзитного потенциала Беларуси.** Выполнение трудных целей и задач реализации транзитного потенциала (Транзит-2015) и экспорта транспортно-логистических услуг (Логистика-2015) будет осложнено двумя факторами:

1) возможным снижением доходов от транзита нефти и газа, связанных с завершением в 2011 году 1-й ветки (мощность 27,5 млрд м<sup>3</sup>) газопровода «Северный поток» и в 2012 году нефтепровода БТС-2;

2) активными действиями России по улучшению железнодорожной инфраструктуры на подходе к портам Приморск, Усть-Луга, Высоцк.

Постепенное существенное увеличение транзитных грузопотоков через РБ, вызванное созданием ТС, не обязательно приведет к резкому увеличению объема оказываемых в стране логистических услуг. Это связано с тем, что рынок международных перевозок постепенно консолидируется, все большую его часть захватывают крупные международные и российские логистические операторы. В Беларуси процесс передачи производственными и торговыми компаниями логистических услуг на аутсорсинг 3PL и 4PL-провайдером только начинается. В совокупности эти два процесса могут привести к тому, что транзитные грузопотоки автомобильного транспорта будут, в основном, контролировать крупные иностранные логистические операторы с комплексным пакетом услуг клиентам «от двери к двери» и «точно в срок», которые в случае необходимости будут привлекать для перевозок небольшие белорусские транспортно-экспедиционные компании. Крупные логистические операторы будут иметь статус уполномоченного экономического оператора и не будут нуждаться в услугах сопровождения и таможенных услугах.

Вывод – спрос на таможенные услуги будет сокращаться, его будут предъявлять случайные разовые импортеры и экспортеры. На сайте Комиссии ТС в реестры по Беларуси включено 213 таможенных представителей, 52 таможенных перевозчика, 132 ВХС и 114 ТС.

**Транзит Юг – Север.** Транзитные грузоперевозки по коридору Юг-Север пока не велики, но неминуемо будут возрастать, по крайней мере, между Украиной и странами Балтии. Страны же Юго-Восточной

Европы не являются основными экспортными партнерами стран Скандинавии и Балтии. Анализ экспорта Скандинавских и Балтийских стран показал, что торговля между рассматриваемыми странами и странами Юго-Восточной Европы происходит, но не так интенсивно и объемно, как в направлении Запад-Восток. Растут грузопотоки в направлении Беларусь – Грузия через Украину и паромной переправой в Поти. Для инвесторов и логистических операторов важным является тот факт, что объемы экспортируемых товаров в направлении Юг – Север представлены по всем группам продукции классификации МСТК в объемах, достаточных для организации работы ТЛЦ в Беларуси по их обслуживанию.

Следует учитывать, что благодаря выходу к морю, вся экспортная продукция Скандинавских и Балтийских стран может поставляться в страны Юго-Восточной Европы минуя Беларусь. Это вынуждает участников логистического рынка Беларуси, предлагающих свои услуги для транспортной сети доставки товаров Юг – Север, создавать менее затратные и более привлекательные схемы транзита и обработки товаров.

**Регулирование таможенного транзита в ТС.** С 1 января 2010 года Беларусь вошла в единое таможенное пространство с Россией и Казахстаном. Официально ТК ТС, основанный на Киотской конвенции (РБ присоединилась к ней в начале 2010 года), начал действовать с 1 июля 2010 года для Казахстана и России, и с 6 июля 2010 года для Беларуси. На территории трех стран, входящих в ТС, таможенное оформление на внутренней территории отменено, но таможенный контроль пока сохранен. В торговле с третьими странами осуществляется *выпуск товаров* – действия таможенных органов, разрешающие использовать товары в соответствии с условиями заявленной таможенной процедуры. Появилась новая для РБ таможенная процедура переработки товаров для внутреннего потребления, в соответствии с которой иностранные товары могут использоваться в качестве сырья, полуфабрикатов и комплектующих без уплаты ввозных таможенных пошлин, но с уплатой налогов, взимаемых таможенными органами, и применением запретов и ограничений. Эта процедура применяется, если суммы ввозных таможенных пошлин на произведенную продукцию, меньше тех, которыми облагается иностранное сырье.

Таможенное оформление товаров, ввозимых из третьих стран, осуществляется на основе *таможенных процедур*, которые предполагают представление документов установленной формы.

*Таможенные платежи*, включающие ввозные и вывозные таможенные пошлины, НДС, акцизы и таможенные сборы, согласно ТК ТС, уплачиваются в том государстве-участнике, где осуществляется выпуск товаров (за двумя исключениями), и *в национальной валюте того государства*, таможенному органу которого подана таможенная декларация,

тогда как ранее плательщик мог самостоятельно выбирать валюту таможенных платежей. Плательщиками таможенных пошлин и налогов являются декларант или иные лица, на которых в таможенном законодательством возложена обязанность по их уплате.

При перевозке товаров транзитом, изменении сроков уплаты таможенных пошлин и налогов, помещении товаров под таможенную процедуру переработки товаров вне таможенной территории и в некоторых иных случаях, плательщик обязан предоставить обеспечение уплаты таможенных пошлин. Обеспечение может предоставляться: денежными средствами (деньгами), банковской гарантией, поручительством, залогом имущества. Возврат (зачет) обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов осуществляется при условии, если таможенный орган удостоверится в исполнении обеспеченных обязательств, либо в случае, когда обеспеченное обязательство не возникло. *Сроки уплаты таможенных пошлин* могут изменяться путем предоставления отсрочки или рассрочки (соглашение от 21 мая 2010 года).

ТК ТС меняет *статус лиц, осуществляющих деятельность в области таможенного дела*: добросовестный участник внешнеэкономической деятельности согласно ТК РБ заменен статусом *уполномоченного экономического оператора*, а таможенный агент – статусом *таможенного представителя* (см. глоссарий). Допуск к осуществлению деятельности в области таможенного дела осуществляется теперь не через лицензирование, а путем включения субъектов в соответствующие реестры, которые ведет на своем сайте Комиссия ТС.

Существенными отличиями от действующих в РБ требований к таким лицам является обязательное предоставление ими обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов, в размере:

1 млн евро – для получения статуса уполномоченного представителя (таможенного агента) (белорусское таможенное законодательство подобных требований не содержит);

200 тыс. евро – для получения статуса таможенного перевозчика (Таможенный кодекс РБ предусматривает поручительство на сумму не менее 15 тыс. базовых величин);

Данные положения вступают в силу с 1 июля 2011 года для таможенных представителей и с 1 января 2012 года для уполномоченных экономических операторов.

Основные угрозы и риски для роста таможенных услуг (таможенное оформление, хранение, сопровождение) заключаются в решениях Комиссии ТС, доминирующее положение в которой занимает РФ, и других российских госорганов, лоббирующих интересы российских ТЛЦ.

## АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВ СКЛАДСКОГО БИЗНЕСА В РБ

На протяжении последних 5 лет предложение новых складских площадей в РБ оставалось низким. По сравнению с балтийскими странами-соседями, где складские мощности растут на 30–60 % в год, рынок аренды складов РБ до сих пор находится в зачаточном состоянии. В таблице 5 представлены данные по объему складских помещений класса «А» и «Б» в РБ и соседних странах.

Таблица 5

Складские мощности в РБ и соседних странах

Регион	Население (тыс. чел.)	Общий объем складских площадей в 2010 году (тыс. м <sup>2</sup> )
Московский	11 500	3 232
Варшавский	1 710	2 400
Киевский	2 629	904
Таллиннский	929	689
Рижский	703	465
Вильнюсский	539	342
<b>Минский</b>	<b>1 829</b>	<b>125</b>

Источник: составлено по данным Colliers International Research.

Критерием, позволяющим оценить уровень развития складского бизнеса в регионе, является показатель удельной площади складских помещений на тысячу жителей региона, см. рисунок 11.

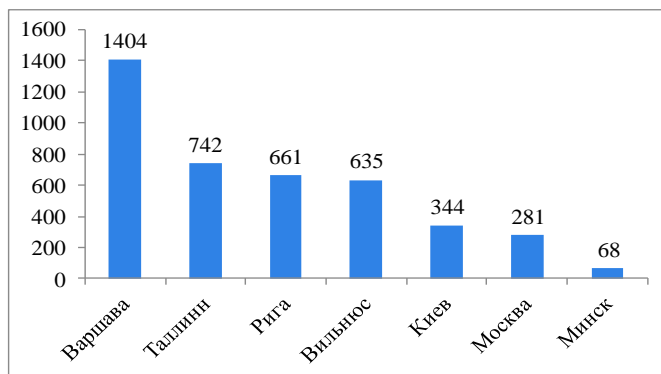
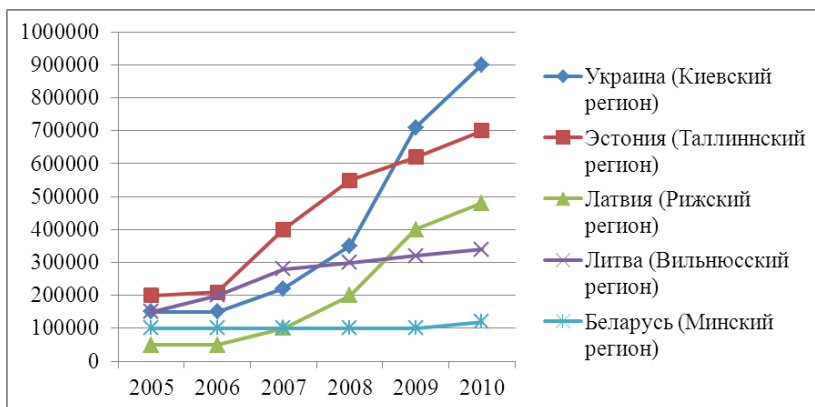


Рисунок 11. Удельный показатель площади складских помещений в промышленных центрах РБ и соседних стран в 2010 г.

Источник: составлено по данным Colliers International Research.

Согласно программе Логистика-2010 запланировано построить 16 складских комплексов общей площадью около 450 га в Минском регионе. По итогам 2010 года спрос на складскую недвижимость, тем не менее, значительно превышает предложение. Предложение складских помещений оставалось низким на протяжении последних трех лет, динамика на рисунке 12, поэтому многие крупные компании предпочитали строить склады для собственных нужд. Большое количество компаний по-прежнему нуждаются в предоставлении услуг складского хранения.

В 2010 году в РБ в качестве складских помещений использовались 1990 зданий и сооружений общей площадью около 1650 тыс. м<sup>2</sup>. В большинстве случаев, это сооружения, построенные до 1991 года. Около 80 % этих помещений находятся в государственной собственности. Общая площадь современных складских помещений, соответствующих классу «А» и «Б», составляет в 2010 году немногим более 125 тыс. м<sup>2</sup>. Их перечень дан в таблице 6. В основном, современные складские помещения строились непосредственно под проекты крупных торговых компаний «Coca-Cola», «McDonald's», «Виталюр», «Евроопт» «Prostore» площадью 2–3 тыс. м<sup>2</sup>. В аренду складские площади предлагают лишь компания «Hartia» (12 тыс. м<sup>2</sup> реконструированных складов) и компания «Dominik» (2,7 тыс. м<sup>2</sup> вновь построенных).



**Рисунок 12. Динамика роста складских помещений в РБ и соседних странах с 2005 по 2010 гг.**

*Источник:* составлено по данным Colliers International Research.

Таблица 6

## Основные современные склады

Наименование	Класс	Площадь, тыс. м <sup>2</sup>
Hartia	A	12
JV Dominik	A	2,7
Coca-Cola		
Минск – Степянка	B	14,2
Гомель – Центральный	B	2,8
Брест-бакалея	B	21
Брествнештранс	B мультимодальный	20
<i>Белтаможсервис</i>	<i>A</i>	

Основными владельцами складов, обслуживающих внешнеторговые грузопотоки, являются Белорусская железная дорога (365 тыс. м<sup>2</sup>); Белорусский государственный концерн пищевой промышленности «Белгоспищепром» (146 тыс. м<sup>2</sup>) и Белорусский государственный концерн по нефти и химии «Белнефтехим» (226 тыс. м<sup>2</sup>). Грузопоток, перерабатываемый на складах, по видам перевозок распределяется, как показано на рисунке 13.

Таким образом РБ значительно отстает от Польши, Литвы, Латвии, России, Украины в развитии логистической системы. В стране только начинают создаваться ТЛЦ, соответствующие международным стандартам. Это обусловлено, прежде всего, двумя основными обстоятельствами: во-первых, недостаточной заинтересованностью крупных хозяйственных структур в передаче этого вида деятельности сторонним структурам (аутсорсинг), во-вторых, отсутствием относительно дешевых финансовых ресурсов для строительства мощных современных ТЛЦ.

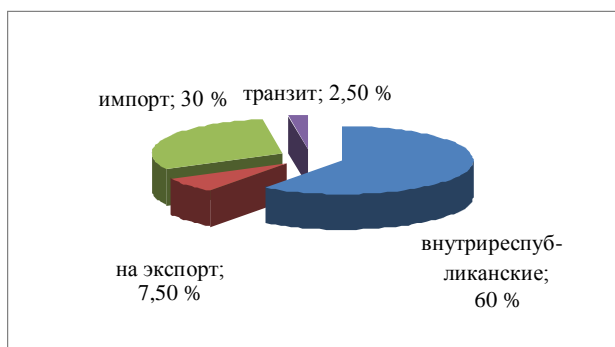


Рисунок 13. Структура грузопотоков, перерабатываемых на белорусских ТЛЦ и складах



Основная часть функционирующих на территории РБ складов по степени оснащённости и техническому состоянию может быть отнесена к складам класса «С» и «D». Подобные склады используются организациями неэффективно – коэффициент использования ёмкости складов составляет 0,52 (в США этот показатель – 0,92–0,95). Уровень механизации погрузочно-разгрузочных и складских работ достаточно высок и составляет 95,2 %. Однако для механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочных и складских работ используются машины и механизмы с высокой степенью износа. О недостаточно эффективном использовании складских помещений свидетельствуют и данные сравнительной характеристики складских площадей организаций оптовой торговли и торговых площадей организаций розничной торговли. Это соотношение показывает, что с 1 м<sup>2</sup> складов обслуживается около 1 м<sup>2</sup> розничных магазинов.

Анализ состояния складской инфраструктуры показывает, что ее техническое состояние и изношенность материальной базы не способствуют использованию современных технологий товародвижения. Так, только 1/10 складских помещений, расположенных в Минском регионе, – отремонтированные или новые склады, относительно соответствующие требованиям к современной складской инфраструктуре.

Рынок требует складов класса «А» и «Б» площадью в среднем 5–12 тысяч м<sup>2</sup>. Общая потребность рынка оценивается экспертами в несколько сотен тысяч м<sup>2</sup>. Мировая практика показывает, что аутсорсинг логистических услуг (в том числе услуг складского хранения) позволят повысить эффективность бизнеса и снизить затраты на 20–30 %. Поэтому очевидна необходимость развития в РБ рынка складских услуг и создание значительного количества (соответственно потребности рынка) ТЛЦ.

Таблица 7

**Арендные ставки и уровень вакантности  
складских помещений в РБ и соседних странах**

Регион	Арендные ставки (евро/кв. м./месяц)	Уровень вакантности
Московский регион	7,0–10,0	10–19 %
<b>Минский регион</b>	<b>6,3–10,0</b>	<b>2–5 %</b>
Рижский регион	2,5–5,5	27–34 %
Вильнюсский регион	3,4–4,3	10–15 %
Варшавский регион	2,0–5,5	4–20 %
Киевский регион	4,0–6,0	15–25 %
Таллиннский регион	1,3–5,8	20 %

*Источник:* составлено по данным Colliers International Research.

Неудовлетворенный спрос на складские мощности обусловил высокие арендные ставки и низкую вакантность складских помещений, см. таблицу 7. В 2009 году, в связи со сложившейся макроэкономической ситуацией, наблюдалось некоторое повышение уровня вакантности – по большей части, это было характерно для складских помещений низкого класса, не входящих в специализированные складские комплексы.

Таким образом уровень спроса на складские помещения вдоль международных транспортных коридоров и на МКАД г. Минска остается высоким. Главный индикатор уровня спроса на складские помещения – ставка арендной платы: 5–7 евро / м<sup>2</sup> в месяц без коммунальных услуг класса С или D, 7–9 евро / м<sup>2</sup> класса В и 8–12 евро / м<sup>2</sup> класса А. Цена зависит от расположения склада: в г. Минске 5–15 евро / м<sup>2</sup>, на расстоянии 30–50 км от кольцевой – 3 евро / м<sup>2</sup>. Стоимость продаж складских помещений класса А и В: 700–900 евро / м<sup>2</sup> с НДС. Причем компания Colliers International в отчете по коммерческой недвижимости Балтии и Беларуси прогнозирует рост как ставок аренды, так и цен, см. таблицы 8, 9.

Подытоживая вышесказанное можно утверждать, что развитие складского бизнеса должно быть одним из приоритетных направлений развития логистики в стране. Основным фактором, препятствующим этому процессу является трудоемкость получения участка для строительства и непривлекательные условия собственности на землю для инвесторов. Кроме того, проекты строительства современных складских комплексов требуют значительных инвестиций (порядка 50 млн долл.), потому становится необходимым привлечение прямых и финансовых инвесторов (иностраннных), что является сложным процессом.

**Выбор расположения новых ТЛЦ.** В рамках реализации программы Логистика-2015 в Беларуси планируется создать 50 ТЛЦ. Выбор места расположения логистических центров определяется их близостью, направлением движения основных грузопотоков, следующих по территории РБ вдоль крупнейших автомобильных и железнодорожных трасс. Создание объектов логистической инфраструктуры предполагается в каждой области республики: в Минской – 16, Витебской – 13, Брестской – 7, Гродненской – 6, Гомельской и Могилевской областях – по 4 объекта. Кроме того, предусматривается возможность выделения инвесторам земельных участков для размещения логистических объектов, не указанных в программе Логистика-2015. К сожалению программа Логистика-2015 не ставит целей создания ТЛЦ за рубежом, что не соответствует мировой практике. В этой части Логистика-2015 нуждается в доработке с целью интеграции разрозненных товаропроводящих сетей белорусских экспортеров в современные логистические системы с зарубежными ТЛЦ. Государственный логоператор, обязан выступить с инициативой строительства (модернизации) в РФ, Украине, Казахстане и т. д. современных ТЛЦ (в центрах дистрибуции белорусских экспортных товаров). Это

непременное условие реализации Национальной программы развития экспорта до 2015 года, см. таблицу 10.

Таблица 8

**Основные иностранные конкуренты**

<b>Компания</b>	<b>DB Schenker (www.dbschenker.com)</b>	<b>Kuehne+Nagel (www.kuehlena-gel.com)</b>	<b>DHL (www.dhl.com)</b>	<b>DSV (www.dsv.com)</b>	<b>Asstra (www.asstra.com)</b>
<b>Год основания</b>	1872	1873	1969	1967	1993
<b>Страна</b>	Германия	Швейцария	Германия	Дания	Швейцария
<b>Оборот в мире (млрд евро)</b>	18,9	15,2	27	5,7	0,2 перевезено 1,3 млн т.
<b>Персонал, тыс. чел.</b>	91	55	185	21,3	–
<b>Оборот в соседних странах, млн евро, 2008 г.</b>	338 (ПНР)+ 74 (РФ) +13 (Укр) = 425	95 (ПНР)+ 70 (Укр) +70 (РФ) = 235	77 (ПНР) +28 (Лит) +15 (Укр) +107 (РФ) =118	8 (РФ) +68 (ПНР) +35 (Лит) +14 (РБ+Укр) = 217	–
<b>ТЛЦ, тыс. м<sup>2</sup> в соседних странах</b>	19 (Укр) + 60 (ПНР)	80 (Укр) + 90 (РФ) + 160 (ПНР)	8 (Укр)	17 (Укр) + 90 (РФ)+ 100 (ПНР)	10 (Укр)
<b>Филиалы в СНГ</b>	ЗАО «Шенкер» в С.-Петербурге с представительствами в 20 городах РФ и СНГ, вкл. Минск	Хаб под Ригой	–	Калининград (100 АТС)	Асстра-Вайсрус-ланд, РФ – в Москве, Смоленске, С.-Петербурге и др.
<b>Входит в число ведущих логоператоров</b>	ПНР, РФ, Укр, Лит.	ПНР, Укр, РФ, Казахстана, Лат.	РФ, ПНР, Укр, Лит.	РФ, ПНР, Укр, Лит.	РФ, РБ, ПНР

## Основные логоператоры в РБ

Компания	Белмагистральавто-транс (www.bmat.by)	Белинтер-транс и СП «Белвнешлогистик»	Аскарго-терминал (www.askargo.by)	STA Logistik (www.stalogistic.by)	Брествнештранс (www.brestvneshttrans.com)
Год основания	1979	1986	2002	2003	–
Площадь складов, тыс. м <sup>2</sup>	4,3 (Калядичи)	16,3 (Раков)	0,842 ВХС и ТС – 16	–	мультимодальный 20 ВХС и ТС - 40
Парк подвижного состава	82 автопоезда, 5 малотоннажных авто. Спутниковая связь всех авто	200 седельные тягачи, 200 тентовые полуприцепы. Спутниковая связь всех авто	в кооперации с транспортным управлением «Трайпл»	–	40
СТО	Ремонт Вольво, полуприцепов, тахографов	Ремонт грузовых автомобилей, Диагностическая станция 197	–	–	Мелкий ремонт, шиномонтаж, автомойка
Членство в междунар. организациях	–	БАМАП, БАМЭ, FIATA и др.	–	FIATA, BAIF	FIATA
Специализация и сильные стороны	комплекс логистических услуг, экспедирование, перевозка, техническое обслуживание грузового автотранспорта	международные перевозки, транспортная экспедиция и логистика, строительство и инжиниринг, 50 партнеров	Складские услуги и хранение грузов, 16 таможенных терминалов	Европейские и мировые логистические рынки	ж/д- и автоперевозки ЕС-СНГ-КНР, складские услуги и хранение грузов, мультимодальные услуги

Таблица 10

## Характеристики создаваемых ТЛЦ

Организация (инвестор)	Местоположение	Складская площадь, тыс. м <sup>2</sup> класс склада (А, В, С, D)	Специализация	Число занятых чел.	Зона обслуживания	Финансирование, млн евро	Сроки ввода
1 ИП «БЛТ Логистик» www.bllogistik.com	СЭЗ «Минск», «Облак» (7 га) «Новинки»	10 – класс А	транспорт., таможен. услуги и др. розничные сети	100	экспорт, импорт, транзит	23 – собств. средства 0,6 – заемные средства	2011
2 ЮОО «Логистический центр «Прилесье» www.rpllesie.com	СЭЗ «Минск» «Прилесье» (50 га)	50 – класс А	Транспорт, таможенные услуги и др.	150	экспорт, импорт, транзит	27 собств. средства Кейсон	2013
3 СООО Международ- ный ТЛЦ «Парк Логистик»	«Национальный аэропорт Минск» (50 га)	50 – класс А	Транспорт, таможенные услуги и др.	200	экспорт, импорт, транзит	288,6 белг. АОI = NV	2014
4 РУП "Белтамож- сервис"	Минский район, 17-й км автодо- роги Минск – Брест	4,5 – класс А ВХС ТС 1-й пусковой ком- плекс сдан в эксплуа- тацию	Логистические услуги	150	на терри- тории РБ экспорт, импорт	24 собств. средств	2011
5 РУП "Белтамож- сервис"	Минский р-н, д. Щитомиричи 3 км от МКАД по автодороге Минск – Микашевичи.	ВХС-10 ТС-6 Класс А	Логистические услуги	217	на терри- тории РБ экспорт, импорт	32,2 собств. средств	2012
6 СП «БелВинген.Логистик»	пос. Раков, Во- ложинский р-н	16,3 – класс А	Логистические услуги совм. с Белинтерлогистик			22,0 собств. и за- емные сред- ства на 10 лет	2011

Выбор места размещения новых ТЛЦ следует осуществлять с учетом экспортных, импортных, транзитных и внутренних грузопотоков, см. рисунок 14. Основные экспортно-импортные грузопотоки в Беларуси зарождаются и начинаются в городах: Барановичи, Борисов, Жлобин, Мозырь, Орша, Пинск, Солигорск, а также в СЭЗ: Минск, Витебск, Гродноинвест, Брест, Гомель-Ратон, Могилев и в точках реализации крупных инвестиционных проектов (атомная электростанция).

Принятым мировой практикой является создание сети ТЛЦ вокруг городских агломераций, выполняющих распределительные функции, и вдоль трансевропейских коридоров для накопления или распределения транзитных экспортно-импортных грузопотоков.



Рисунок 14. Логистические центры РУП «Белтаможсервис»

При строительстве ТЛЦ следует руководствоваться следующими принципами:

1) под ТЛЦ целесообразно резервировать как можно больше земли (от 50 га и более – «замороженная территория» будет использована для расширения ТЛЦ);

2) ТЛЦ – многофункциональная территория: в минимальный набор входят склады (ТС, ВХС, свободные), контейнерные площадки и стоянки, административные помещения, таможенные службы, СТО, службы безопасности, экспедиторы, центр банковских и страховых услуг, гостиница, кафе, АЗС и т. д.;

3) вместо двух ТЛЦ у одного города целесообразнее иметь один – крупный ТЛЦ.

4) желательно расположение вдоль автомагистрали – терминал и фирменные знаки должны быть видны с дороги. За рубежом в ТЛЦ размещены различные логистические операторы, выполняющие функции интеграторов услуг транспортных, экспедиторских, складских;

5) применение новейших логистических технологий при планировании, организации и управлении товарными, транспортными и финансовыми потоками;

6) наличие в составе ТЛЦ информационных компаний (подразделений), обеспечивающих сопровождение перевозочного процесса, хранения, грузопереработки, сервисного и др. видов логистического обслуживания;

7) обеспечение максимального синергетического эффекта на основе установления партнерских взаимовыгодных отношений между участниками логистического процесса при максимальном удовлетворении запросов клиентуры в качестве обслуживания.

**Возможные площади и склады для модернизации под ТЛЦ.** В военных городках г. Орша и дер. Верейцы Осиповичского района имеются здания площадью 38,4 тыс. м<sup>2</sup> с подъездными железнодорожными путями, предлагаемые МО для использования под ТЛЦ.

Белпотребсоюз для развития в систему ТЛЦ своих оптовых предприятий, складская площадь которых составляет 208 тыс. м<sup>2</sup>, предусматривал направить около 20 млрд рублей (за счет кредитов и собственных средств предприятий). Возможна кооперация в модернизации одного из них в совместный ТЛЦ для экспортно-импортных грузов.

ГО «Белресурсы» имеет закрытые складские помещения площадью 208,7 тыс. м<sup>2</sup>, из которых 43 % используется для собственных нужд, 44 % – сдается в аренду, 6 % – используется под ответственное хранение, 7 % – свободные площади.

РУТП «Белимпортторг» г. Брест имеет два складских отапливаемых помещения общей площадью 55,6 тыс. м<sup>2</sup>, их использование для ТЛЦ требует капитального ремонта как зданий, так и подъездных путей.

В г. Минске ОАО «Торгодежда», «Трикотажторг», «Обувьторг», «Белхозторг», «Белгалатеря», ОАО «Белбакаля», «Минбакаляторг» располагают складскими площадями в 115,4 тыс. м<sup>2</sup>, см. таблицу 11.

Таблица 11

**Региональные складские помещения с возможной модернизацией в ТЛЦ**

Область	Организация	Площадь, тыс. м <sup>2</sup>
<b>Брестская</b>	Областная база «Бакаля»	31,8
	ЧУП «Пинская торговая база»	16,3
<b>Витебская</b>	Оптовые склады местных торговых организаций	66
<b>Гомельская</b>	ПО «Кристалл»	11
	Гомельский завод пусковых двигателей	1,1
	незавершенное строительство	0,9
	неиспользуемые	29,5
<b>Гродненская</b>	Оптовые склады торговых организаций	41,4
<b>Могилевская</b>	Оптовые склады местных торговых организаций	43,1
<b>Минская</b>	<b>Оптовые склады местных торговых организаций</b>	<b>177,5</b>

## СОЗДАНИЕ В РБ СЕТЕЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ (ТЛЦ)

### Зарубежный опыт создания и развития ТЛЦ

Обостряющаяся конкуренция на рынке международных транспортно-логистических услуг требует новых подходов к развитию транспортных отношений, созданию новых технологий, повышению качества предоставляемых услуг. При этом под качеством сегодня понимается не только доставка товара «точно-в-срок» до места назначения. Логистические компании вынуждены предоставлять комплексные (сопутствующие) услуги, обеспечивающие потребителям снижение затрат и стоимости доставки. Рост международных перевозок в мире также вызывает необходимость разработки эффективных схем доставки грузов. Вместе с тем, темп роста сопутствующих услуг намного превышает темп роста транспортных услуг. Оказание сопутствующих услуг в полной мере способны обеспечить ТЛЦ, получившие распространение за рубежом и формирующиеся в странах Таможенного союза.



В Европе имеется множество различных разновидностей и значений ТЛЦ. Наиболее часто употребляются: грузовая деревня (Freightvillage – англ.); центр грузооборота (Güterverkehrszentrum – нем.), вся доставка (interporto – итал.), интермодальный хаб (центр деятельности), формирование перевозки различными видами транспорта (plates-formes multimodales – франц.), логистическая платформа, логистический узел, интермодальный терминал и др. Различаются не только их названия, но и цели создания и функционирования. Так, в Италии главной целью является привлечение транзита грузов по морю, а в Германии – взаимодействие всех видов транспорта и т. д.

#### ***Вставка***

### **КЛАССИФИКАЦИЯ ТАМОЖЕННЫХ СКЛАДОВ В ЕС**

В ЕС выделяют шесть основных режимов (типов) таможенного склада:

**Склад А (type A)** – это склад открытого типа, на который любой желающий может поместить на временное хранение товары, а складские услуги, оказываемые ему, предполагают выполнение компанией-владельцем склада всех формальностей, предусмотренных для таможенных складов.

**Склад В (type B)** – таможенный склад открытого типа, в отличие от первого типа, на складе второго типа ответственность за выполнение всех формальностей ложится на того, кто оставляет товар или груз на хранение на складе. Такие склады часто используются компаниями-подрядчиками (стивидорами), агентами и транспортными компаниями в портах для временного хранения товаров в течение короткого времени.

**Склад С (type C)** – склад закрытого типа, где только владелец склада имеет право оставлять на хранение товары. Однако совсем не всегда он является владельцем товара. Это может быть организация, которая занимается перевозкой или временным хранением товаров, принадлежащих другой компании. Подобным образом организован и **склад D (type D)**, однако в первом и втором случае по-разному производится подсчет таможенных пошлин.

**Склад типа Е (type E)** отличается от предыдущих двух типов тем, что товары, находящиеся на складе на хранении в режиме таможенного склада, не обязательно должны физически на нем находиться. Важным является не факт хранения товаров на складе, а факт внесения грузов в систему учета товаров на складе. Списки товаров доступны таможенным органам.

**Склад типа F (type F)** – таможенный склад открытого типа, который управляется таможенными органами. Такие склады существуют не во всех европейских странах (как и некоторые другие типы), например, в Великобритании таможенные склады типа F отсутствуют.

Согласно определению, принятому Европейской транспортной комиссией, *логистический центр* – территориальное объединение не-

зависимых компаний и органов, занимающихся грузовыми перевозками (транспортных посредников, грузоотправителей, операторов перевозок, таможенных органов) и сопутствующими услугами (хранение, техническое обслуживание, ремонт), включающее по меньшей мере один терминал (место, оборудованное для перевалки и хранения ИТЕ (контейнеры, съемные кузова и полуприцепы, пригодные для интермодальной перевозки).

В Европе ТЛЦ начали создаваться в начале 80-х годов XX века. Первым был логистический центр в Ингольштадте (Бавария). Место его расположения было выбрано таким образом, чтобы свести к минимуму расходы по поставкам товаров. Центр обладал хорошими железнодорожными и автомобильными подъездными путями, имел свои базы и филиалы вблизи мест расположения потребителей. Последние обеспечивались товарами по технологии ночных перевозок таким образом, чтобы необходимые грузы были на месте уже к началу рабочего дня. В ЕС за небольшой период времени ТЛЦ стали важным элементом экономики.

Так, в Голландии деятельность ТЛЦ приносит 40 % дохода транспортного комплекса, во Франции – 31 %, в Германии – 25 %. В странах Центральной и Восточной Европы эта доля в среднем составляет 30 %. Сроки окупаемости ТЛЦ составляют в среднем, 5–9 лет.

В ЕС логистические услуги являются одними из наиболее значимых в экономике стран. Доля занятых в компаниях ЕС-27, обеспечивающих обработку, хранение груза и другие логистические услуги составляет почти четверть (24,2 %) от занятых в транспортной отрасли (в Германии почти 50 %). Особенно это характерно для ЕС-15, где доля занятых в таких компаниях составляет 26,6 % от количества занятых в транспорте секторе, в то время как в ЕС-12 (новые страны-члены) эта цифра пока достигает только 15 %.

На территории европейского пространства в 1991 году была создана Европлатформа (Europlatforms) – Европейская ассоциация «грузовых деревень» (ТЛЦ). Членами данной организации являются 62 компании и 10 европейских государств (Италия, Испания, Франция, Португалия, Дания, Германия, Греция, Венгрия, Украина и Люксембург). Европлатформа содействует деятельности ТЛЦ, в которых функционирует порядка 2400 компаний. Основная цель деятельности Европлатформы заключается в продвижении и расширении концепции создания транспортно-логистических центров на европейском пространстве, а также в установлении и развитии взаимоотношений с транспортно-логистическими системами других стран и регионов.

Одним из крупнейших ТЛЦ в ЕС является Bologna Freight Village, расположенная на пересечении 5 крупнейших железнодорожных и 4 автомобильных путей сообщения, обслуживающая порядка 35 % грузопо-

токов национального происхождения и 16 % международного грузового трафика. В данной «грузовой деревне» находится около 100 национальных и международных транспортных и логистических компаний, таможенная служба, банковские учреждения, почта, бар, ресторан.

В ЕС сформировалась следующая классификация ТЛЦ по пяти категориям (см. таблицу 12):

- 1) основные ТЛЦ общеевропейского значения;
- 2) основные ТЛЦ частично общеевропейского значения;
- 3) второстепенные ТЛЦ регионального значения;
- 4) национальные вспомогательные ТЛЦ;
- 5) региональные / местные вспомогательные ТЛЦ.

Таблица 12

**Критерии принадлежности ТЛЦ к определенной категории**

Критерии	Категория ТЛЦ				
	1	2	3	4	5
Расположение в рамках коридора трансъевропейской сети (TEN)	X	X			
Автоматистраль высшего класса	X				
Железные дороги высшего класса	X				
Количество видов транспорта	3	2	2	1	1
Масштаб деятельности	Б	С	С	М	М
Статус юридического лица	Б	С	С	М	М
Согласованность района	X	X	X	X	X
Наличие сервиса	X		X	X	
Сетевое взаимодействие	X	X	X	X	X
Взаимодействие между ЛЦ	X	X	X	X	X
Взаимодействие между ЛЦ	X	X	X		
Охрана окружающей среды	X	X	X		
Членство в национальной организации ЛЦ	X	X	X		
Членство в EUROPLATFORMS	X	X			
Ассоциированность с более крупными ЛЦ			X	X	X
Доступность	X	X	X	X	X
Внутриевропейское и международное движение	X	X			
Национальное движение	X	X	X	X	X

*Примечание:* Б – большой; С – средний; М – малый.

*Источник:* составлено по данным Европлатформы.

Общая структура европейских ТЛЦ представлена на рисунке 15.

Система ТЛЦ США представляет собой систему многофункциональных терминальных комплексов, размещенных в опорных узлах транспортной сети. Ее основными элементами являются крупные морские и воздушные порты, магистральные и местные пути автомобильного, железнодорожного и речного сообщения, грузоперерабатывающие

терминалы, трубопроводы, пограничные и таможенные органы, навигационная система и другие элементы единой национальной транспортной информационной системы. При этом инфраструктура региональных логистических структур органично включена в национальную и международную схему разделения труда.



**Рисунок 15. Общая структура ТЛЦ**

*Источник:* составлено по данным Европлатформы.

В Великобритании частные компании при создании ТЛЦ ведут переговоры с руководством графств. Определив, где должен располагаться центр, они учреждают частные акционерные общества. Некоторые центры организуются на принципах партнерства, когда несколько частных компаний работают в одном центре.

Географию итальянских ТЛЦ в и экономическую целесообразность их создания определяет близость к развязкам важных национальных и (или) трансевропейских сухопутных трасс, судоходным путям, аэропортам, а также центрам производств, которые, выпуская продукцию на экспорт, обеспечивают загрузженность транспортной инфраструктуры (Милан, Верона, Турин, Триест, Болонья, Флоренция, Анкона и так далее).

Правительством Австрии принята специальная программа развития транспортно-логистической инфраструктуры, предусматривающая

государственное содействие при оптимизации логистических цепей доставки грузов. Основой для этого служит снятие экономических ограничений при планировании смешанных перевозок, информатизация логистических цепей, улучшение транспортного сообщения с отдаленными регионами, устранение помех на пути внедрения инноваций, повышение эффективности транспортной инфраструктуры, обеспечение экологической и социальной совместимости.

Мировым лидером по использованию своего географического и геополитического логистического положения можно назвать Германию. Сеть ТЛЦ государственного значения в Германии формировалась при железнодорожных линиях и развязках. Большинство таких структур рассчитано на параллельное использование автомобильного и железнодорожного транспорта, однако есть и ТЛЦ для использования отдельно автомобильного, железнодорожного или морского транспорта. В системе логистики занято более 400 тыс. работников, объем логистических услуг составляет более 16 млрд евро.

Логистические центры в Японии создавались в районах размещения крупных производств, аэропортов и морских портов. Расположение вдоль международных транспортных коридоров позволяет увеличить объемы суммарных грузовых перевозок, а также повысить эффективность грузовых авиаперевозок при задействовании таких центров в качестве транзитных аэропортов с целью дозаправки. С образованием логистических центров повышается возможность использования комбинированных международных грузовых перевозок при стыковке различных видов транспорта и перевалки грузов с одного из них на другой.

В ЕС крупные транспортно-логистические центры создаются, как правило, при поддержке государства. Идеология осуществления крупного проекта терминальной системы по инициативе и при участии государства была впервые выработана и реализована в 60-е годы при создании ТЛЦ Garonog в районе Парижа. С тех пор она совершенствовалась и отработывалась на практике в ряде европейских стран.

В Великобритании за развитие логистики отвечает Департамент транспорта. Однако строительством и эксплуатацией ТЛЦ занимаются исключительно частные компании, а государство лишь создает для этого благоприятные условия.

В Латвии политику в сфере логистики определяет Министерство сообщений. При этом конкретную работу по ее реализации проводят пять ассоциаций: Балтийская ассоциация транспорта и логистики, Ассоциация логистики и таможенных брокеров, Латвийская ассоциация транзитного бизнеса, Латвийская ассоциация автоперевозчиков, Латвийская национальная ассоциация экспедиторов грузов.

В Нидерландах интересы логистических компаний в правительстве и парламенте представляет Национальный международный совет по распределению, который работает по принципу отраслевого союза или ассоциации. Вместе с тем Министерство транспорта и водного хозяйства Королевства Нидерландов финансирует реализацию крупных национальных инфраструктурных проектов.

В Чехии главную роль в развитии логистики играют Министерство транспорта, Министерство промышленности и торговли, Чешская логистическая ассоциация.

Во Франции политику в области логистики формирует Министерство экологии, энергетики, долгосрочного развития и обустройства территории. При этом крупные проекты в сфере логистики реализуются на принципах партнерства государства и регионов.

*Вставка*

### **ОСНОВНЫЕ БЕЛОРУССКИЕ ОПЕРАТОРЫ**

1. **Белмагистральавтотранс ОАО** ([www.bmat.by](http://www.bmat.by)) – ТЛЦ в промышленном узле Колядичи г. Минска. В 2009 г. система менеджмента качества ТЛЦ получила сертификат соответствия ISO 9001 : 2009. Специализация – ЕС. Имеет расчетно-кассовый центр ОАО «Белвнешэкономбанк», отделение страховой компании «ТАСК».

2. **БТЛЦ-логистик** ([www.belint.by](http://www.belint.by)) – ТЛЦ на БЖД создан СП «Belintertrans-Lietuva» в Клайпеде и ООО «Белинтертранс – Россия» в Москве, планируется открытие филиалов в Казахстане, Польше, Украине. Организует перевозки грузов 8 ускоренными контейнерными поездами «Викинг» (Клайпеда – Минск – Одесса (Ильичевск)), «ZUBR» (Таллинн – Рига – Минск – Одесса), «Монгольский вектор» (Брест – Россия – Улан-Батор), «Марко Поло Экспресс» (Западная Европа – страны СНГ), «Восточный ветер» (Берлин – Брест – Москва), «Казахстанский вектор» (Брест – Россия – Казахстан – страны Средней Азии), «Фольксваген РУСС» (Брест – Калуга), «Пежо-Ситроен» (Везуль (Франция) – Брест – Воротынский), «Москвич» (Дуйсбург (Германия) – Брест – Москва (Кунцево-2)).

3. **БЕЛИНТЕРТРАНС ООО** ([www.bitrans.by](http://www.bitrans.by)) – д. Касынь, Воложинский р-н Минской области. Совместно с 3PL-оператором БелВингесЛогистик (учредители Белинтертранс и Vinges Logistikos Grupe) располагает 400 единицами автотранспортных средств, имеет 50 партнеров, внедрена GPS-навигация автотранспорта для отслеживания перемещения грузов. Специализируется на перевозках грузов ЕЕ – Урал, Казахстан, Сибирь, в том числе негабаритных и опасных. Сотрудничает с Asstra, High Tech Logistic. CMR-страхование, таможенный перевозчик РБ и РФ. Завершает строительство в пос. Раков логистического склада класса А на 16 300 м<sup>2</sup>, общая площадь – 10 га (стоимость проекта – 22 млн долл.).

4. **ASSTRA Forwarding AG** ([www.asstra.by](http://www.asstra.by)) – представительство швейцарской компании, активно внедряющейся на рынок международных перевозок ЕС – СНГ – Китай, в Беларуси зарегистрировано транспортно-экспедиторского ИП «Астра-Вайсрусланд», которое в сотрудничестве с филиалами компании в Польше (терминалы Корошин и Кузница), Германии (Магдебург), России (Москва, Санкт-Петербург, Смоленск, Екатеринбург, Челябинск, Пермь), Литва (Вильнюс), Казахстан (Алматы) и складами в Германии, Польше, Украине может стать серьезным конкурентом для белорусских логистических компаний (см. также Приложение Р).

5. **Брествнештранс СООО** ([www.brestvneshtrans.com](http://www.brestvneshtrans.com)) – мультимодальный ТЛЦ 20 тыс. м<sup>2</sup> и открытый ВХС и ТС, 40 тыс. м<sup>2</sup> в г. Брест, территория в 34,5 га в нескольких километрах от белорусско-польской границы, имеет круглосуточный пункт таможенного оформления, автопарк – 40 АТС. Стоит в Международной ассоциации экспедиторов FIATA.

6. **STALogistik ООО** ([www.sta-logistic.by](http://www.sta-logistic.by)) – логоператор, имеет офисы в Минске, Москве, Вильнюсе, сертификат FIATA, сертификат BAIF, ранее входил в альянс с «Совтрансавто».

7. **Озерцо-логистик ОАО-ТЛЦ** ([www.belkulttorg.by](http://www.belkulttorg.by)) (бывшее ОАО «Белкултторг») – аффилированная структура ГХУ при Администрации Президента, имеет пункт таможенного оформления, склады временного и ответственного хранения (около 19 000 м<sup>2</sup>).

8. **АСКАРГОТЕРМИНАЛ ЗАО** ([www.askargo.by](http://www.askargo.by)) – оператор таможенных услуг (создан в 2002 г.), эксплуатирует 16 таможенных терминалов (аэропорт «Минск», Брест, Гомель, Могилев, Орша, Витебск, Верхнедвинск, Браслав, Вороново, Минск, Бобруйск, Гродно, Молодечно, Поставы). Входит в группу «Трайпл» ([www.triple.by](http://www.triple.by)). Предприятие внесено в реестр таможенных представителей и реестр владельцев ВХС и ТС. В соответствии с программой Логистика-2015 введет 7 ТЛЦ. Вместе с транспортным управлением ООО «Трайпл» и запроектированным складом класса А из 6 блоков по 1830 м<sup>2</sup> складской и примерно 480 м<sup>2</sup> административной площади (Долгиновский тракт, строит ОДО «Семь холмов») может стать крупным оператором логистических услуг.

9. **Даймондфрут СООО** ([www.dmf.by](http://www.dmf.by)) – ТЛЦ в 7 км от МКАД на трассе Минск – Гродно, включает морозильный склад на 2260 паллето-мест низкотемпературного хранения или 9350 м<sup>3</sup>; 4 автомобиля-холодильника; постоянные клиенты – «Инко-Фуд», Брестский мясокомбинат, «Эко-фор», розничная сеть «Алим», ГМЗ № 1 и др.

Логистические центры в Швейцарии представляют собой частные предприятия, созданные как акционерные общества. Они являются членами отраслевого Союза швейцарских предпринимателей в области экспедиторских и логистических услуг, который представляет их коллективные интересы.

Таким образом, современный мировой опыт свидетельствует, что органичное включение отдельных сегментов государственной собственности, в частности земельных участков расположенных под объектами инфраструктуры транспорта, в систему хозяйственных отношений возможно не только путем приватизации, но за счет особых форм партнерства государства и бизнеса. Роль государственных органов заключается в обеспечении законодательной и нормативной базы, оказании содействия этим фирмам при их выходе на зарубежные рынки, а также в защите их интересов за рубежом.

**Модели взаимоотношений с партнерами по строительству и эксплуатации ТЛЦ.** Европейский опыт показывает, что строительство ТЛЦ является весьма дорогим проектом и требует большого срока окупаемости инвестиций. В среднесрочной перспективе проекты строительства ТЛЦ являются высокорентабельными, хотя и требующими для своего осуществления «длинных денег».

Учитывая специфику государственного регулирования в РБ целесообразно формирование сетей ТЛЦ на основе государственно-частного партнерства. Склады, таможенные терминалы могут быть государственными, но логоператоры должны быть либо частными, либо совместными при долевом участии в развитии логистических центров иностранных инвесторов. Привлечение в качестве логоператоров иностранных менеджеров позволит получить доступ к современным технологиям.

Иностранных инвесторов должно привлечь то, что ТЛЦ, создаваемые совместно с белорусским логоператором – при хорошей координации логистических процессов может обеспечить ускоренное прохождение грузов.

Целесообразно ориентироваться на оказании комплекса услуг по перевозке, хранению **и обеспечению быстрого прохождения таможенного контроля.**

У компаний, осуществляющих международную торговлю, существует собственная наработанная логистическая сеть доставки товаров, изменения в которой сопровождаются определенными затратами. При налаживании взаимовыгодных партнерских взаимоотношений с компаниями, кроме информации о платежеспособном спросе на услуги ТЛЦ, специфике потребляемых услуг, технологии грузообработки необходимо доказать будущему клиенту логистических услуг реальные выгоды от перестройки логистической сети доставки товаров через ТЛЦ. Если логоператор докажет, что новые сбытовые сети производителей и торговых фирм будут обладать высоким качеством обслуживания и меньшими логистическими затратами, то они могут привлечь грузопотоки, в том числе транзитные.



Одним из способов привлечения клиентов в сеть ТЛЦ является установление партнерских взаимоотношений с крупными логистическими 3PL-провайдерами, оказывающими мировым производителям логистические услуги. Работая с провайдерами, можно выйти на заключение договоров с фирмами-производителями об обработке продукции в системе ТЛЦ.

**Модели взаимоотношений между логоперами и клиентами при строительстве ТЛЦ.** Основными действующими лицами на рынке логистических услуг являются владельцы ТЛЦ, логистические операторы (логоператоры) и клиенты, пользующиеся таможенными, складскими и транспортными услугами.

Важно определить потенциальных клиентов сети ТЛЦ. На основании объемов и номенклатуры внешней торговли Беларуси и транзитной продукции можно узнать компании-экспортеры этой продукции, компании, занимающиеся доставкой этой продукции, какой вид транспорта и тары они используют при доставке. Знание типа упаковки очень важно, для определения специализации ТЛЦ с учетом перспектив переработки и хранения грузов. Номенклатура грузов достаточно широка и характер грузовых операций с ними, хотя и различен, но мало зависит от вида груза. Более существенное влияние на выбор способов переработки грузов в крытых складах оказывает вид тары или упаковки: ящичные или паллетные, массой до 200 кг; в полужесткой таре в кипах, прессованных с упаковкой из рогожки; в полужесткой таре в кипах с деревянными дощечками и планками с обвязкой металлической лентой или проволокой массой до 80 кг; в мягкой таре (рогожных кулях, в тюках из упаковочной ткани или мешках) массой от 50 до 80 кг; катные (рулоны, фанерные барабаны и бочки). Способ внутрискладской обработки паллет и полужесткой тары кардинально не отличается.

В Беларуси наблюдается дефицит как универсальных, так и специализированных складских комплексов. Поэтому при реализации программы развития логистической системы собственник ТЛЦ может строить стандартные универсальные ТЛЦ без сотрудничества с логоперами и клиентами. Результатом может быть следующее:

- из-за несоответствия потребностей логоператоров и клиентов у собственника ТЛЦ некоторое время могут простаивать складские мощности, или на арендованных площадях у логоператоров может возникнуть необходимость ждать, искать и привлекать клиентов, которым подошли бы существующие характеристики ТЛЦ;
- несмотря на неполное соответствие потребностям логоператоров и клиентов, построенные ТЛЦ будут пользоваться спросом, так как транспортные издержки сетей, проходящих из ЕС в ТС через Беларусь,

будут меньше издержек альтернативных сетей, что позволит работать даже с некоторыми временными техническими и организационными неудобствами.

Для собственного ТЛЦ с субъектами логистического рынка возможны следующие варианты взаимоотношений:

1) Модель строительства универсального ТЛЦ для сдачи складских помещений в аренду логоператорам: предприятие строит ТЛЦ, не имея полной информации о потребностях логоператоров и клиентов, что зачастую требует доработок для нужд арендаторов. Логоператор выбирает из существующих арендных предложений наиболее подходящее. В результате собственник ТЛЦ закладывает максимально универсальный склад, что увеличивает затраты. Логоператоры вынуждены арендовать склады, которые более соответствуют стандартным техническим характеристикам, чем реальным требованиям их клиентов;

2) Модель строительства собственного универсального ТЛЦ для собственной эксплуатации. Предполагается, что собственник ТЛЦ будет само выполнять функции логоператора с целью получения максимальной прибыли от сделок с клиентами. Следует учитывать, что клиент выбирает логоператора, основываясь на удовлетворении своих потребностей и балансе «цена/качество». Клиентам собственника ТЛЦ весь универсальный комплекс услуг ТЛЦ может оказаться не нужным, и часть функциональных возможностей склада не будет использована.

Для устранения противоречий в интересах можно отойти от принципа универсальности и, сохраняя условия баланса между инвестициями и планируемыми доходами от аренды, строить склады, точно удовлетворяющие потребностям логоператоров и клиентов. Но при строительстве таких ТЛЦ необходимы партнерские взаимоотношения между субъектами логистического рынка.

**Двусторонние партнерские взаимоотношения собственника ТЛЦ и логоператоров.** ТЛЦ и логоператоры договариваются о распределении расходов и прибыли от строительства и эксплуатации ТЛЦ. При этом у собственника ТЛЦ есть полная информация о потребностях логоператора и у логоператора есть полная информация о предоставляемых характеристиках склада. Схема двусторонних партнерских взаимоотношений на практике встречается, когда функции владельца и логоператора выполняет один холдинг, представители которой будут устанавливать связи с потенциальными потребителями их услуг уже при строительстве ТЛЦ. Такой вариант возможен при участии иностранных компаний, обладающих достаточным опытом реализации и ведения такого бизнеса на мировом логистическом рынке, так как в Беларуси ещё не сформировались компании-логоператоры, обладающие крупным капиталом и высокими

навыками по оказанию услуг ТЛЦ. Подобная схема двусторонних партнерских взаимоотношений является базовой для успешного сотрудничества ТЛЦ, логоператора и клиентов на логистическом рынке Беларуси.

**Трехсторонние партнерские взаимоотношения собственника ТЛЦ, логоператора и клиента.** Все три субъекта договариваются о распределении расходов и прибыли. При этом все стороны имеют полную информацию о требуемых и предоставляемых услугах. Складская логистика – это сфера услуг, целью которой является удовлетворение потребностей клиентов в хранении и частичной доработке их продукции. Поэтому от того, насколько качественный комплекс услуг клиент будет получать у логоператора, будет зависеть и успех владельца сети ТЛЦ. Очевидно, что в партнерском сотрудничестве заинтересованы все участники логистического рынка Беларуси. До начала проектирования Предприятию необходимо установить связи с логоператором и клиентами для определения реальных потребностей клиентов в типе продукции, ее объемах, и выяснения, например, возможности уменьшения высоты потолков, площади стоянки, количества и размеров ворот, расчетных нагрузок на пол и других характеристик ТЛЦ.

Преимущества, которые может получить собственник ТЛЦ от сотрудничества с логоператорами и клиентами следующие: сокращение риска недозагрузки складских площадей и соответственно недополучения прибыли; возможность выбора земельного участка для построения склада под потребности клиента; наличие более выгодных условий финансирования, например, долевое строительство, возможность меньших ставок по кредиту; приобретение опыта строительства специализированных складских комплексов.

Логоператоры заинтересованы в трехстороннем сотрудничестве с собственником ТЛЦ и клиентами потому, что будут иметь одновременно и рабочие складские площади, и необходимых потребителей своих услуг, которым полностью подходят эти площади. К тому же, начав функционировать в оптимальных условиях, логоператор может сконцентрироваться на улучшении качества услуг.

Для клиента логоператора аутсорсинг логистических услуг или аренда площадей составляет только часть от всех операций, которые нужно выполнять. При любом виде деятельности: производстве, оптовой или розничной торговле, – клиенту важно получить такие услуги, которые улучшат эффективность доставки товара до конечного покупателя. Поэтому часто логоператорам выставляются специфические требования, которые они не могут выполнить, обладая стандартным набором услуг. Поэтому клиенты также заинтересованы в партнерском сотрудничестве, так как будут получать от обслуживания у логоператора именно то, чего они хотят.

Считается, что модель возведения ТЛЦ через установление партнерских трехсторонних взаимоотношений собственник ТЛЦ – логоператор – клиенты является наиболее выгодной для всех ее участников.

Однако реализация стратегии собственника ТЛЦ по такой схеме не лишена проблем. Они связаны со следующим:

- возможным появлением сложностей при совместной работе собственника ТЛЦ и логоператора, базирующихся на недостаточности понимания специфики логистической деятельности и отсутствии опыта совместной работы при проектировании и строительстве;
- сложностью проектирования и строительства специализированных складских комплексов;
- риском невостребованности специфичного склада на рынке складской недвижимости;
- спецификой ценообразования долгосрочных контрактов;
- неуверенностью клиента логоператора в потребностях того или иного склада.

Эти проблемы еще раз свидетельствуют о том, что для строительства ТЛЦ в РБ необходимо привлечение иностранных инвесторов из транснациональных логистических компаний. Поэтому установление партнерских взаимоотношений собственника ТЛЦ с одним из мирового уровня логоператоров позволит реализовать программу Логистика-2015, вывести национальную логистику на современный мировой уровень.

## **ВНЕДРЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМ (ЛИС)**

Информационное обеспечение в логистике играет ключевую роль. Классики интегрированной логистики Д. Бауэксокс и Д. Клосс по этому поводу пишут следующее: «Фирмы с передовыми логистическими системами считают, что дешевле с помощью информации искать оптимальные решения, чем осуществлять неоптимальные перемещения.

Единая методика количественной оценки эффективности внедрения ЛИС отсутствует. Используются разрозненные концепции: REJ – Rapid Economic Justification корпорации Microsoft (решение Microsoft 1999гг. М.: Компьютер Пресс, 1999), ITSM – Information Technologies Services Management (см. Скрипкин К. К. Экономическая эффективность информационных систем. М.: ДМК. 2002), совокупной стоимости владения TCO – Total Cost of Ownership), разработанная консалтинговой компанией Gartner, повышения интеллектуального капитала компании (www.strasmann.com), согласно которому основной прирост производи-

тельности труда (1,6 % в год) дает менеджмент, опирающийся на передовые ИТ-решения (величина капитализации интеллектуальной стоимости компании).

**По данным зарубежных экспертов, суммированных Объединенным институтом проблем информатики Национальной академии наук РБ, внедрение корпоративных информационных систем, в том числе ЛИС, характеризуется эффектами по следующим составляющим:**

- ускорением обработки заказа клиента более чем в 12 раз;
- увеличением количества обрабатываемых заказов при том же количестве работников на 50 %;
- уменьшением запасов готовой продукции, незавершенного производства, материалов в среднем на 28 %;
- уменьшением уровня неликвидов на 70 %;
- увеличением среднего размера прибыли в среднем на 5 %.
- управлением бизнесом на основе отчетности в режиме реального времени на уровне 100 %.

Отметим, что указан совокупный эффект как от внедрения ЛИС, так и вызванного этим реинжиниринга бизнес-процессов.

Влияние внедрения ЛИС на показатели деятельности логоператора будет проявляться по следующим направлениям:

- рост доходов за счет повышения конкурентоспособности;
  - снижение затрат за счет повышения производительности труда;
  - снижение затрат за счет принятия эффективных управленческих решений;
  - уменьшение срока оборачиваемости оборотных средств за счет повышения эффективности управления финансовыми ресурсами предприятия;
  - увеличение стоимости предприятия в случае его акционирования;
- Рассмотрим эффективность ЛИС по перечисленным составляющим.

#### **Рост доходов за счет повышения конкурентоспособности и привлечения выгодных клиентов**

Эффективность использования ЛИС зависит от того, насколько она помогает привлечь крупных корпоративных клиентов и автоматизировать работу с мелкими клиентами. В этом случае ЛИС обеспечивает большую лояльность клиентов благодаря повышению эффективности их обслуживания. Поэтому внедрение ЛИС необходимо рассматривать как способ достижения желаемого уровня стратегических индикаторов, характеризующих положение на рынке.

Анализ результатов внедрения ЛИС в России, проведенный независимыми экспертами показал, что рост доходов за счет повышения конкурентоспособности происходит за счет ускорения обработки заказов клиентов более чем в 12 раз, уменьшения дублирования данных более чем в 8 раз.

#### **Снижение затрат за счет повышения производительности труда**

Управление бизнес-процессами на основе отчетности в режиме реального времени – **приводит в течение 2–3 лет после внедрения к увеличению количества обрабатываемых заказов при том же количестве работников в 1,5 раза.**

Таким образом увеличение производительности труда (снижение трудозатрат на создание документов) приводит к прямому увеличению объема реализации услуг (выручка Предприятия) в течение трех лет в 1,5 раза. При этом повышается качество обслуживания клиентов, эффективность маркетинговых компаний.

#### **Снижение затрат за счет принятия эффективных управленческих решений в реальном режиме времени**

ЛИС позволит за счет полноты охвата бизнес-процессов системой автоматизации и получением принципиально новых аналитических возможностей повысить качество анализа ситуаций в реальном режиме времени и позволит принимать более эффективные решения. Эффективные решения позволят увеличить загрузку складов, оптимизировать перевозки, сократить временные издержки. Эксперты на анализе опыта внедрения ЛИС оценивают снижение управленческих затрат на 15 % и снижение коммерческих затрат на 35 %.

#### **Повышение эффективности управления финансовыми ресурсами**

Внедрение ЛИС позволяет за счет:

- автоматизированного контроля поступления средств уменьшить дебиторскую задолженность на 12 %,
- сокращения периода финансового закрытия на 38 % сократить период от завершения услуги до выставления счета;
- повышения оперативности в работе бухгалтерско-финансовых служб уменьшить срок оборачиваемости оборотных средств на 15–25 % и за счет этого добиться экономии оборотных средств минимум на 2–3 %. Экономия оборотных средств и эффективное размещение излишков (временно свободных средств) на финансовом рынке (покупка ГКО и

др.) позволит увеличить доходы на 1–2 %. Показатели эффективности этого раздела взяты из усредненных данных по российскому опыту аналогичных внедрений.

### **Снижение затрат на материалы**

Анализ, проведенный по публикациям в Интернете, показал, что переход на электронный документооборот в логистических компаниях с большим количеством контрактов снижает затраты на материалы (бумага, картриджи и т. д.) в среднем на 50 %.

### **Повышение экспортного потенциала**

Одним из условий расширения экспорта транспортно-логистических услуг логоператора является наличие электронной документации и технической поддержки с помощью интернет-технологий, которая:

- обеспечивает информационное сопровождение процесса взаимоотношений с зарубежными клиентами, оперативную, эксклюзивную, квалифицированную поддержку клиентов, их информирование и постоянный анализ их потребностей;
- служит для автоматизации обслуживания иностранных клиентов, технической поддержки, продаж, маркетинга (помогает преодолеть языковые проблемы);
- дает возможность формирования в реальном режиме времени любых доступных конфигураций услуг в соответствии с индивидуальными запросами зарубежного клиента.

Оценки, основанные на прогнозе Всемирного банка транзитного потока ЕС белорусская часть границы ТС-ЕС показывают, что реинжиниринг бизнес-процессов и оказание полного комплекса логистических услуг после введения в эксплуатацию современных складских комплексов и информационного обеспечения увеличат обслуживание нерезидентов на белорусских ТЛЦ в 2,5 раза.

### **Увеличение стоимости предприятия в случае его акционирования**

Литературные источники единодушно указывают, что наличие эффективной ЛИС положительно влияет на его имидж и при продаже повышает его стоимость минимум на 10 %.

### **Эффективность внедрения ЛИС**

Для оценки эффективности внедрения ЛИС используются показатели возврата инвестиций (ROI – return on investment) и совокупной стоимости владения (TCO – Total Cost of Ownership).

При расчете совокупной стоимости владения TCO-Total учитываются как первоначальные затраты (на покупку и внедрение), так и все последующие затраты (на эксплуатацию, доработку, обучение персонала и т. п.). Первоначальные затраты ориентировочно составляют 3 млн евро для крупного логопера. Последующие затраты для системы подобного класса оцениваются от 10 до 20 %, т. е. около 0,5 млн евро. Выгоды от внедрения ЛИС определяются с помощью показателя возврата инвестиций (ROI). Этот коэффициент позволяет оценить рентабельность вложений в покупку и внедрение ЛИС и рассчитывается по формуле:

$$ROI = (\text{Выгоды от внедрения системы} - \text{TCO}) : \text{TCO} \times 100 \%.$$

Выгоды от внедрения системы будут складываться из роста выручки без роста затрат (за счет роста производительности труда, сокращения материальных затрат и увеличения загрузки складов), которые произойдут на 3-й год после внедрения.

Таким образом весь прирост выручки на 50 % за вычетом налогов (относящихся к приросту) будет составлять выгоды от внедрения ЛИС, которые по расчетам составят (в случае внедрения системы в 2011 году) к 2014 г. 30 млрд при затратах на внедрение 11 млрд руб. в 1-й год, 4 млрд руб. во 2-й год (при неизменном курсе).

#### **Оценка эффекта от внедрения единой информационной системы управления национального логистического оператора**

Таким образом, при существующем уровне затрат и оценочной стоимости исполнения проекта в 3 млн евро, без учета планов развития национального логистического оператора, ежегодный эффект от единой информационной системы управления ТЛЦ составит около 4,8 % от годового оборота логопера.

### **МЕРОПРИЯТИЯ ПО ИНТЕГРАЦИИ БЕЛОРУССКИХ ЛОГОПЕРАТОРОВ В МИРОВУЮ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКУЮ СИСТЕМУ**

Главная стратегическая цель национальных логоператоров – комплексное логистическое обслуживание белорусских экспортеров в страны ЕС, Таможенного союза, Грузии, стран СНГ, а также обслуживание транзитных потоков через территорию Беларуси и импорта белорусских организаций.



## **КЛАССИФИКАЦИЯ ЛОГОПЕРАТОРОВ**

**1PL (First Party Logistics)** – система, при которой все операции выполняет сама фирма-грузовладелец.

**2PL (Second Party Logistics)** – система, позволяющая оказывать спектр традиционных услуг по транспортировке и складированию товара.

**3PL (Third Party Logistics)** – система дополнительных услуг, включающая как традиционное складирование, так и промежуточное хранение (так называемый *cross docking*) груза, а также проектирование и разработку информационных систем, использование услуг субподрядчиков. Для осуществления своих функций 3PL-провайдер должен иметь в собственности (или снимать в аренду): качественный автопарк, куда входит транспорт разного тоннажа, что позволяет перевозить как габаритные, так и негабаритные грузы; склады (по общепринятой категории не ниже класса В), где можно хранить самые разнообразные товары; региональную складскую сеть, благодаря которой обеспечиваются поставки в филиалы компании-заказчика.

**4PL (Fourth Party Logistics)** – система, предполагающая слияние функций всех организаций, участвующих в процессе поставки продукции. В задачу 4PL-провайдера входят планирование, управление и контроль за всеми логистическими процессами компании-клиента для достижения долгосрочных стратегических целей и расширения задач бизнеса. 4PL-провайдер имеет три взаимодействующие между собой структуры: *отдел закупок*, деятельность которого охватывает весь спектр деловых контактов с поставщиками продукции заказчика, включая оформление с ними договорных отношений, сертификацию поставляемого клиенту товара, его таможенное оформление; *отдел по управлению запасами*, отвечающий за пополнение партий товаров на основании информации, полученной от клиента и контроля уровня продаж товара через точки реализации (так называемая логистика запасов, позволяющая поддерживать необходимое количество товара на складах для обеспечения успешных продаж); *отдел по бренд-менеджменту*, проводящий маркетинговый анализ рынка для корректирования продаж того или иного бренда предприятия-клиента.

**5PL (Fifth Party Logistics)** – система, представляющая собой, так называемую электронную интернет-логистику – планирование, подготовка, управление и контроль за всеми составляющими единой цепи транспортировки грузов с помощью электронных средств информации.

### **Организация взаимодействия с европейской таможенной и транспортно-логистической системой:**

1. Организовать взаимодействие с европейской таможенной транзитной системой и расширить деятельность по предварительному информированию таможенных органов ЕС и предоставлению гарантий. Увеличение доходов от этого направления услуг требует регистрации собственного предприятия в ЕС (Германия, Польша) и включения европейского филиала РУП «Белтаможсервис» в реестр европейских таможенных экспедиторов. Осуществление этой деятельности с помощью посредника «Экспедиция Кунов» существенно снижает доходы Предприятия.

2. Инициировать вступление РБ в Европейскую Логистическую Ассоциацию (European Logistics Association – ELA) (Украина и Россия – члены ELA).

3. Вступить в Международную ассоциацию экспедиторов FIATA.

4. Вступить в Europlatform (Европейская Ассоциация «грузовых деревень» – ТЛЦ). Основная цель Европлатформы – продвижение и расширение концепции развития и интеграции ТЛЦ на европейском пространстве и во всем мире (Украина и ее отдельные логоператоры – члены Europlatform).

### **Организация взаимодействия с логоперами Таможенного союза**

1. Получение статуса уполномоченного экономического оператора, таможенного перевозчика и владельца ВХС, ТС.

2. Активное участие в переговорах по созданию в ТС единой системы анализа и управления рисками – САУР ТС, аналогичной САУР ЕС и гарантийной системы ТС. Организация оказания услуг по обеспечению уплаты таможенных пошлин, налогов при перевозке по территории ТС резидентами и нерезидентами ТС:

- внедрение системы анализа рисков при таможенном транзите;
- организация обращения сертификатов формы «С2»;
- организация страхования рисков перевозчиков (CMR-страхование);
- получение банковской гарантии выполнения обязательств по договорам поручительства.

3. Оперативное обновление информации в базах данных Комиссии ТС (реестры ТС, ВХС, таможенных перевозчиков и таможенных представителей в Комиссии ТС).

4. Лоббирование интересов через белорусских членов в Координационном Совете по ИТ при Комиссии ТС.

5. Создание программного модуля генерации электронных статистических деклараций во внешней и взаимной торговле на единой таможенной территории.

6. Вступление в Евроазиатскую Логистическую Ассоциацию (EALA).

7. Подготовка к строительству (аренда) зарубежных ТЛЦ для комплексного обслуживания белорусских экспортеров.

*Вставка*

**ПОБЕДИТЕЛИ И ЛАУРЕАТЫ РЕЙТИНГА  
«ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ОПЕРАТОР РОССИИ 2009»  
ТОР-15 «Лидеры рынка логистических услуг 2009 года  
по годовому обороту»  
(организатор – ЕвроАзиатская Логистическая Ассоциация)**

- ЗАО фирма ЦВ «Протек» (Москва).
- Группа компаний «Совфракт-Совмортранс» (Москва).
- Группа компаний АЛИДИ (Нижегородская область).
- Группа Компаний «Смайл» (Казань).
- ItellaNLC (ООО «Национальная Логистическая Компания», Московская область).

- Группа Компаний Евросиб (Санкт-Петербург).
- Компании группы «ФМ Ложистик» (Московская область).
- AsstrA Associated Traffic AG.
- Компания АТЛ (Санкт-Петербург).
- DPD в России (Москва).
- ООО «СПСР-ЭКСПРЕСС» (Москва).
- ООО «AVS Logistic» (Екатеринбург).
- MOLCOM – Logistic solutions since 1990 (Московская область).
- МАКСИЛОГ – Система Комплексной Логистики (Москва).
- ЗАО «Кинетика» (Екатеринбург).

Суммарный оборот ТОР-15 составил немного более 160 млрд руб.

Победители в номинациях:

**1. Национальный интермодальный транспортный оператор.**  
Победитель – Группа компаний «Совфракт-Совмортранс» (Москва).

**2. Транспортно-экспедиторские компании по обслуживанию международных транспортных коридоров.**

Победитель – AsstrA Associated Traffic AG.

Лауреат – Группа Компаний Евросиб (Санкт-Петербург).

**3. Логистические операторы по обслуживанию международных транспортных коридоров.**

Победитель – ООО ItellaNLC (ООО «Национальная Логистическая Компания», Московская область).

Лауреаты – группы «ФМ Ложистик» (Московская область), Kuehne+Nagel (Россия).

**4. Логистические операторы по экспресс-доставкам – DPD в России (Москва).**

Лауреат – ООО «СПСР-ЭКСПРЕСС» (Москва).

**5. Лучшая транспортно-экспедиторская компания в логистических цепях.**

Победитель – Компания АТЛ (Санкт-Петербург).

Лауреаты: МАКСИЛОГ – Система Комплексной Логистики (Москва); ООО «AVS Logistic» (Екатеринбург); ООО «Логистическая компания «ВЕ-СТА» (Москва).

**6. Лучшая транспортно-экспедиторская компания (внутрироссийские перевозки).**

Победители – ООО «Почтовая Экспедиционная Компания» (Москва); «Новые логистические системы» (Москва).

Лауреат – ЗАО «Столичное грузовое агентство» (Москва).

**7. Лучший складской оператор логистической сети.**

Победитель – Группа компаний АЛИДИ (Нижегородская область).

Лауреаты – ООО «ЛогЛаб» (Москва); ООО «Би Лоджистик» (Санкт-Петербург, Новосибирск); Группа Компаний «Смэйл» (Казань).

**8. Лучший региональный центр распределения (I группа).**

Победитель – MOLCOM – Logistic solutions since 1990 (Московская область).

Лауреаты – ЗАО «КИНЕТИКА» (Екатеринбург); ЗАО «Смарт Лоджистик Групп» (Москва); Складской терминал «МИХНЕВСКИЙ» (Московская область).

**9. Лучший региональный центр распределения (II группа).**

Победитель – «ФАРМАТ» (Московская область).

Лауреаты – ООО «ЛогИнУрал» (Екатеринбург); ЗАО «Группа Компаний «Севертранс» (Московская область); Логистическая группа «Сантэнс Сервис» (Москва).

**10. Лучший дистрибутор в отраслевой сети распределения.**

Победитель – ЗАО фирма ЦВ «Протек» (Москва).

**11. Поставщик оборудования и консалтинга для склада и торговых сетей.**

Победитель – МЕГ АСТОР» (Москва).

**12. Специальная номинация «Открытие года».**

Победитель – ООО «Глобал Логистик Проджектс» (Московская область).

## **Организация взаимодействия с логоперами Украины**

1. Стратегические направления взаимодействия с логоперами Украины – обслуживание грузопотока «Юг – Север», который состоит из потоков в Беларусь, страны Балтии, Финляндии и др. из портов Черного моря (Турция, Грузия, Армения, Азербайджан) и сухопутных грузов юга Европы: Турция, Румыния, Болгария, Молдова. До нормализации отношений Грузии и России значителен грузооборот Беларуси с этой страной.

2. Участие в украинско-литовском проекте NCTS.

3. Выбор партнерских логоператоров в коридоре «Юг – Север» и заключение с ними договоров. Возможные варианты: в Украине – ЗАО «Пласке», в Литве – ООО «BALAGVA», в Латвии – «Парекс Брокер Систэм».

### ***Вставка***

#### **РЕЙТИНГ УКРАИНСКОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ АССОЦИАЦИИ (ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ АССОЦИАЦИИ)**

- Лучший региональный логистический оператор – «УВК».
- Лучший поставщик IT-решений для логистики – Quantum International (TM Qguar).
- Лучший международный логистический оператор Украины – Kuehne + Nagel Ukraine.
- Лучшая консалтинговая компания в логистике – «Логистическая мастерская».
- Лучшая подготовка кадров по логистике – «Карго-Сервис».
- Лучшая транспортно-экспедиционная компания – DPD Ukraine.
- Лучшая производственная компания для логистики – Schoeller Arca Systems.
- В номинациях: «Лучший логистический оператор 2009» (за комплексность услуг), «Лучший складской оператор 2009», «Лучшее логистическое решение 2009» (за первый профессиональный кросс-док в Украине) победил логоператор «Рабен Украина».

## **Создание совместных ТЛЦ с ведущими мировыми логистическими операторами**

Крупные мировые логоператоры (3PL, 4PL) с целью ускорения продвижения на рынок арендуют существующие складские помещения, иногда

участвуют в совместных проектах (подробнее о взаимоотношениях владельцев ТЛЦ, логоператоров и транспортно-экспедиторских организаций см. в Разделе 3). Целесообразно заключение партнерских соглашений по совместному строительству нескольких дополнительных модулей в строящихся ТЛЦ с одной из ведущих мировых компаний. Такое сотрудничество позволило бы Предприятию перенять опыт современных логистических операторов и соответствовала бы международной практике – работы в одном ТЛЦ многих независимых компаний.

*Вставка*

### **КРУПНЕЙШИЕ МИРОВЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОМПАНИИ**

**DB SCHENKER** ([www.dbschenker.com](http://www.dbschenker.com)) – транспортно-логистическое подразделение Deutsche Bahn, персонал более 91 тыс. примерно в 2 000 офисов в 130 странах мира, выручка 15 млрд евро. DB Schenker – один из ведущих глобально интегрированных логпровайдеров, имеет в своем распоряжении ведущую транспортную железнодорожную сеть, доминирует в воздушных и морских перевозках, в европейских наземных перевозках, в логистике, в управление цепочками поставок. Ключевые клиенты BMW, Daimler-Chrysler, IBM, Procter&Gamble. DB Schenker № 1 в Европе по грузовым железнодорожным перевозкам; № 1 в Европе в области комбинированных перевозок; № 1 в Европе по наземному транспорту; № 2 в мире по воздушным перевозкам; № 3 в мире по морским перевозкам; № 5 в глобальной логистике (Источник: Business Report and Market Ranking). В Санкт-Петербурге создано ЗАО «Шенкер», которое имеет представительства в 20 городах России и СНГ, включая Минск. Активно работает в Польше и Латвии.

**«KUEHNE+NAGEL»** ([www.kuehle-nagel.com](http://www.kuehle-nagel.com)) – крупнейший в мире логистический провайдер, более чем в 100 странах имеет 900 офисов, 7,5 млн м<sup>2</sup> складских площадей, 55 тыс. сотрудников. Компания предлагает полный спектр логистических услуг для проектов любой сложности в любой точке мира – морские, автомобильные, железнодорожные, авиационные, мультимодальные перевозки, складская логистика, спец. проекты, логистические решения. Ключевые клиенты Dupont, Nortel, Siemens, Memorex и др. Филиалы «Kuehne+Nagel» доминируют на рынке международных логистических услуг Казахстана, Латвии, Украины.

**ASSTRA ASSOCIATED TRAFFIC AG** ([www.asstra.com](http://www.asstra.com)) – международный логистический холдинг, активно работающий на рынке стран Восточной Европы, основан в 1993 году в Цюрихе (Швейцария), 20 офисов в 10 странах мира, включая Минск и Брест, Магдебург, Киев, Варшава, Корошин, Кузница, Познань, Вильнюс. Основная деятельность – международные грузоперевозки от двери до двери (в основном автомобильные) между странами ЕС и СНГ, между Китаем и СНГ, между странами Западной и Восточной Европы, между странами СНГ, внутри России. Оказывает складские услуги, дистрибуцию, страхование, таможенное оформление.

В странах СНГ компания осуществляет международные перевозки комплектных, сборных грузов, доставку негабаритных и тяжеловесных грузов, перевозки наливных и насыпных грузов, генеральных и опасных грузов. Кроме того, компания предлагает услуги по грузоперевозке легковых автомобилей, стекла, рулонов стали и живых животных, а также рефрижераторные грузоперевозки. Имеет серьезные намерения на российском и белорусском рынке логистических услуг ТС – в Беларуси зарегистрировано ИП «Асстра-Вайсрусланд» с филиалами в г. Брест как транспортно-экспедиционная компания имеет ПТО в Минск-СЭЗ, СВХ «Белсотра», филиал в г. Брест, в России действуют филиалы в Москве, Санкт-Петербурге, Смоленске, Екатеринбурге, Челябинске, Перми, в Казахстане – в Алматы.

**FM LOGISTIC** ([www.fmlogistic.com](http://www.fmlogistic.com)) – один из ведущих операторов международного рынка логистических услуг. Основана в 1967 году французская семейная группа компаний «Фор и Маше», с 1998 года называется FM Logistic. Оказывает услуги по складскому хранению, упаковке и расфасовке, транспортировке и управлению цепями поставок, а также таможенные услуги. Представительства компании работают более чем в 15 странах мира и насчитывают около 14 тыс. сотрудников, более 2 млн м<sup>2</sup> складских площадей. Активно работает в России.

**RABEN GROUP** ([www.raben-group.com](http://www.raben-group.com)) работает на европейском рынке уже более 75 лет, предлагая комплексные логистические услуги (складирование, международные и внутренние автоперевозки), более 5200 сотрудников, 485 000 м<sup>2</sup> складских помещений различного назначения, десятки терминалов по всей Европе, современная ИТ инфраструктура, сеть постоянного международного и внутреннего транспортного сообщения, около 4 000 современных транспортных средств.

Компании группы Raben ведут деятельность на территории более 10 европейских государств, среди которых Литва, Латвия, Эстония, Польша, Украина.

Raben Group в рейтинге Украинской Логистической Ассоциации в 2009 году победила сразу в 3-х номинациях: «Лучшая транспортно-экспедиционная компания», «Лучший логистический провайдер», «Лучший складской оператор».

**MILITZER&MÜNCH** ([www.mumnet.com](http://www.mumnet.com)) – образована в 1880 году в немецком городе Хоф. Постепенно Miltizer & Münch превратилась в международную компанию по транспортным перевозкам и логистике. Начиная с перевозок в Евразии и Северной Африке, сегодня Miltizer & Münch предлагает свои услуги в Западной и Восточной Европе, в странах СНГ, в странах - членах Арабского Магриба, а также в странах Ближнего, Среднего и Дальнего Востока. Холдинг «M&M Miltizer & Munch AG» насчитывает более 130 филиалов и дочерних предприятий, расположенных в 36 странах мира, в которых работают почти 2700 сотрудников. Оборот в 2010 году составил 444 млн евро. Компания активно работает в России с филиалами в Москве, Новороссийске, Омске, имеет транспортно-экспедиционную компанию в Беларуси.

**DHL** ([www.dhl.com](http://www.dhl.com)) основана в Сан-Франциско более, чем 40 лет назад. Со дня создания компания росла и развивалась быстрыми темпами, и сегодня DHL занимает ведущие позиции на мировом рынке экспресс-доставки и логистики. Сегодня транспортная сеть компании объединяет более 220 стран мира. В состав компании DHL входят четыре самостоятельных подразделения: DHL Express, DHL Global Forwarding, Freight, DHL Supply Chain и DHL Global Mail. DHL предлагает клиентам не имеющий аналогов на рынке опыт в области экспресс-доставки, морских, воздушных, наземных перевозок, доставки международных почтовых отправлений, логистики и организации цепи поставок. Бренд DHL принадлежит корпорации Deutsche Post DHL. В 2010 году оборот корпорации составил более 51 млрд евро.

**DSV** ([www.dsv.com](http://www.dsv.com)) – датская компания, оказывающая полный комплекс логистических и транспортных услуг по всему миру. С момента своего основания в 1976 году компания добилась быстрого расширения и международного присутствия. В офисах более чем в 100 странах мира в DSV работает около 21 300 человек. Компания состоит из трёх подразделений: DSV Road, DSV Air & Sea и DSV Solutions.

### **Обслуживание розничных сетей и транснациональных компаний**

**1.** Партнерство с ритейлерами. Прогнозируемый приход в Беларусь европейских розничных сетей, привыкших к внешним транспортно-логистическим услугам, резко увеличит спрос на регулярные таможенно-логистические услуги. В Великобритании, например, около 60 % спроса на логистические услуги предъявляют ритейлеры. Следует учитывать, что ритейлеры предъявляют очень жесткие требования к надежности и точности трансграничных поставок.

**2.** Прогнозируется повышение спроса на услуги по консолидации перевозок (при неполной загрузке), а также прогнозируется рост спроса на рейсовые международные и внутренние групповые перевозки. Это требует изучения вопроса организации регулярных автопоездов (например, Минск – Гамбург) для обслуживания периодичных поставок.

**3.** Растет спрос на консолидированные перевозки грузов дорогостоящих товаров и товаров, требующих специального обращения (европейские товары класса «Люкс» для России, Казахстана, стран Средней Азии и, возможно, Западного Китая).

### **Внедрение онлайн-технологий (электронный обмен данными)**

Необходимо синхронизировать с реинжинирингом и ИТ-внедрением следующих стандартов, технологий и систем: ASYCUDA, электронного обмена данными, EDIFACT, EANCOM, IFCSUM, идентификации товаров штриховых – EAN128, контейнерных – UCC 128 и ра-



диочастотных – RFID-метки, навигационных систем Inmarsat-C, Euteltracs, GPS/Navstar, Белтрансспутник.

### **Внедрение технологий менеджмента качества ISO 9001**

Внедрение и сертификацию системы менеджмента качества ISO 9001 необходимо синхронизировать с ИТ-реинжинирингом бизнес-процессов (внедрением ЛИС).

## **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Best Practice Handbook for Logistics Centers in the Baltic Sea Region. – Klaipeda: NeLoC, 2003. – 230 p.
2. Colliers International. Real Estate Review: The Baltic States and Belarus. 2008.
3. Doing Business 2011. World Bank. 2010 (см.: Ковалев М., Байчик Е. Анализ методик расчета рейтинга условий ведения бизнеса и рекомендации по улучшению позиций Беларуси // Вестник Ассоциации белорусских банков. – 2001. – № 11–12. – С. 16–38).
4. Glossary of Statistical Terms OECD.
5. Logistics Performance Index.
6. Trade Facilitation Terms: An English-Russian Glossary. UN Economic Commission for Europe. Geneva. 2008 (Глоссарий международных таможенных терминов ВТО).
7. WTO classification of services sector. International Trade Centre UNCTAD/WTO/Business Guide to the General Agreement of Trade in Services. – Geneva, 2000.
8. Госпрограмма «Дороги Беларуси» на 2006–2015 гг. (Постановление Совета министров РБ № 468, 6.04.2006 г.).
9. Доклад Всемирного банка № 55015-BY. Обзор транспортного сектора Республики Беларусь. 14 декабря 2010 г.
10. Дюмулен И. И. Международная торговля услугами. – М.: Экономика, 2003.
11. Каплан Р., Нортон Д. Сбалансированная система показателей. От стратегии к действию. – М.: Олимп-Бизнес, 2006. – 304 с.
12. Каплан Р., Нортон Д. Стратегические карты. Трансформация нематериальных активов в материальные результаты. – М.: Олимп-Бизнес, 2005. – 512 с.
13. Концепция-2025 – Концепция развития транспортной системы РБ на период до 2025 г.

14. Лавлок К. Маркетинг услуг: персонал, технология, стратегия. – М.: Вильямс, 2005. – 1008 с.

15. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: Евразийский банк развития. – 2009. – 58 с.

16. Программа развития логистической системы РБ на период до 2015 г. (Постановление Совета министров РБ № 1249 от 29.08.2008 г.).

17. Руководство МВФ по платежному балансу: 5-е издание. – Вашингтон, 1993.

18. Руководство по статистике международной торговли услугами. Статистическая комиссия ООН, ЕЭК ООН, ОЭСР, МВФ, ЮНКТАД, ВТО.

19. СТБ (проект) – Классификация складской структуры.

20. СТБ 2046-2010 – Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию.

21. СТБ 2047-2010 – Логистическая деятельность. Термины и определения.

22. Стратегия развития РУП «Белтаможсервис» на ближайшую и долгосрочную перспективу (утверждена Председателем Государственного таможенного комитета РБ 17.03.2010 г.).

23. Стратегия развития транзитного потенциала РБ на 2011–2015 гг. (Постановление Совета министров № 1181 от 09.08.2010 г.).

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1

### КЛАССИФИКАТОР ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ВТО (ГАТС) И ПРОДУКЦИИ МТСК

В качестве главного классификационного признака ВТО используется деловое назначение услуги [www.wto.org].

Таблица 1.1

#### Транспортные услуги

			Соответствие классификатору СРС
<b>А</b>	<b>Морские транспортные услуги</b>	<b>Maritime transport services</b>	–
а	Пассажирские перевозки	Passenger transportation	7211
б	Грузовые перевозки	Freight transportation	7212
в	Аренда транспорта с экипажем	Rental of vessels with crew	7213
г	Сопровождение и ремонт транспорта	Maintenance and repair of vessels	8868
д	Буксировочные услуги	Pushing and towing services	7214
е	Вспомогательный сервис для морского транспорта	Supporting services for maritime transport	745
<b>Б</b>	<b>Услуги внутреннего водного транспорта</b>	<b>Internal waterways transport</b>	–
а	Пассажирские перевозки	Passenger transportation	7221
б	Грузовые перевозки	Freight transportation	7222
в	Аренда транспорта с экипажем	Rental of vessels with crew	7223
г	Сопровождение и ремонт транспорта	Maintenance and repair of vessels	8868
д	Буксировочные услуги	Pushing and towing services	7224
е	Вспомогательный сервис для внутреннего водного транспорта	Supporting services for internal waterway transport	745
<b>В</b>	<b>Воздушные транспортные услуги</b>	<b>Air transport services</b>	–
а	Пассажирские перевозки	Passenger transportation	731
б	Грузовые перевозки	Freight transportation	732
в	Сопровождение и ремонт транспорта	Maintenance and repair of vessels	734
г	Буксировочные услуги	Pushing and towing services	8868
д	Вспомогательный сервис для воздушного транспорта	Supporting services for air transport	746

Окончание Таблицы 1.1

			Соответствие классификатору СРС
<b>Г</b>	<b>Услуги, связанные с запуском и эксплуатацией спутников</b>	<b>Space transport</b>	<b>733</b>
<b>Д</b>	<b>Услуги железнодорожного транспорта</b>	<b>Rail transport services</b>	<b>–</b>
а	Пассажирские перевозки	Passenger transportation	7111
б	Грузовые перевозки	Freight transportation	7112
в	Буксировочные услуги	Pushing and towing services	7113
г	Сопровождение и ремонт железнодорожного транспортно-го оборудования	Maintenance and repair of rail transport equipment	8868
д	Вспомогательный сервис для железнодорожных транспортных услуг	Supporting services for rail transport services	743
<b>Е</b>	<b>Услуги наземного, безрельсового транспорта</b>	<b>Road transport services</b>	<b>–</b>
а	Пассажирские перевозки	Passenger transportation	7121+7122
б	Грузовые перевозки	Freight transportation	7123
в	Коммерческая аренда транспорта с оператором	Rental of commercial vehicles with operator	7124
г	Сопровождение и ремонт дорожного транспортного оборудования	Maintenance and repair of road transport equipment	6112+8867
д	Вспомогательный сервис для дорожных транспортных услуг	Supporting services for road transport services	744
<b>Ж</b>	<b>Трубопроводный транспорт</b>	<b>Pipeline transport</b>	<b>–</b>
а	Транспортировка топлива	Transportation of fuels	7131
б	Транспортировка других товаров	Transportation of other goods	7139
<b>З</b>	<b>Вспомогательные услуги для всех типов транспорта</b>	<b>Services auxiliary to all modes of transport</b>	<b>–</b>
а	Погрузочно-разгрузочные услуги	Cargo-handling services	741
б	Услуги хранения и складирования	Storage and warehouse services	742
в	Услуги грузового транспортного агентства	Freight transport agency services	748
г	Прочие	Other	749
<b>И</b>	<b>Другие транспортные услуги</b>	<b>Other transport services</b>	<b>–</b>

Таблица 1.2

**Классификация продукции по стандартам МСТК (SITC)  
и тип упаковки продукции**

<b>МСТК классификация (группа)</b>	<b>Описание</b>	<b>Тип упа- ковки</b>
0+1	Пищевые продукты, напитки и табак	1
2+4	Сырьевые материалы, нефть, жиры	1, 2
3	Топливо, смазочные материалы и сходная про- дукция	2
5	Химические и сходные с ними продукты	1
6	Промышленные товары, классифицированные по сырью	1, 2, 3
7	Машины и транспортное оборудование	1, 4
8	Промышленные товары смешанного типа	1, 3
9	Товары, не включённые в другие категории	1, 2, 3, 4

Тип упаковки расшифровывается следующим образом:

- 1) паллеты и полужесткая тара для товаров;
- 2) катная упаковочная тара: рулоны, фанерные барабаны, бочки;
- 3) мягкая упаковочная тара: рогожные кули, тюки, мешки;
- 4) отсутствует необходимость в упаковке.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Таблица 2.1

**Платежный баланс РБ за 2002–2010 гг.  
(раздел транспортные услуги) (млн долл. США)**

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Услуги	369,1	828,3	754,1	1248,6	1569,3	1439,2	1692,6
экспорт	618,3	2072,7	2401,1	3279,4	4187,1	3504,3	4478,2
импорт	– 249,2	– 1244,4	– 1647,0	– 2030,8	– 2617,8	– 2065,1	– 2785,6
1. Транспортные услуги	392,9	1028,7	1020,1	1445,0	1646,6	1463,0	1638,4
экспорт	439,7	1337,5	1710,6	2349,5	2929,4	2288,7	3006,9
импорт	– 46,8	– 308,8	– 690,5	– 904,5	– 1282,8	– 825,7	– 1368,5
1.1. Железнодорожный транспорт	91,7	305,1	277,6	383,1	454,2	386,9	377,9
экспорт	103,9	485,2	594,8	710,7	860,6	703,9	821,4
импорт	– 12,2	– 180,1	– 317,2	– 327,6	– 406,4	– 317,0	– 443,5
пассажирский	8,2	15,1	15,8	20,0	39,5	37,7	52,3
экспорт	8,2	51,8	66,6	86,4	119,8	99,8	116,5
импорт	0,0	– 36,7	– 50,8	– 66,4	– 80,3	– 62,1	– 64,2
грузовой	83,5	271,6	254,0	321,4	373,5	307,4	292,8
экспорт	95,7	401,5	481,8	564,1	675,4	552,1	642,3
импорт	– 12,2	– 129,9	– 227,8	– 242,7	– 301,9	– 244,7	– 349,5
прочий		18,4	7,8	41,7	41,2	41,8	32,8
экспорт		31,9	46,4	60,2	65,4	52,0	62,6
импорт		– 13,5	– 38,6	– 18,5	– 24,2	– 10,2	– 29,8
1.2. Автомобильный транспорт	100,5	258,0	252,4	343,1	409,6	319,1	398,8
экспорт	106,6	303,4	365,0	496,0	658,3	494,8	682,0
импорт	– 6,0	– 45,4	– 112,6	– 152,9	– 248,7	– 175,7	– 283,2
пассажирский	7,4	1,1	2,1	2,2	3,1	2,4	2,9
экспорт	7,7	2,8	4,1	4,7	6,1	4,2	5,0
импорт	– 0,3	– 1,7	– 2,0	– 2,5	– 3,0	– 1,8	– 2,1
грузовой	93,1	251,8	240,4	325,6	386,8	302,8	369,3
экспорт	98,8	288,0	326,2	444,4	590,3	442,5	617,3
импорт	– 5,7	– 36,2	– 85,8	– 118,8	– 203,5	– 139,7	– 248,0
прочий		5,1	9,9	15,3	19,7	13,9	26,6
экспорт		12,6	34,7	46,9	61,9	48,1	59,7
импорт		– 7,5	– 24,8	– 31,6	– 42,2	– 34,2	– 33,1
1.3. Воздушный транспорт	11,1	54,0	56,5	69,7	93,6	91,1	102,3
экспорт	21,1	99,8	118,3	149,4	193,4	179,9	205,9
импорт	– 10,0	– 45,8	– 61,8	– 79,7	– 99,8	– 88,8	– 103,6
пассажирский	11,3	8,0	8,8	15,4	34,9	39,6	49,9
экспорт	19,0	37,9	44,6	64,3	93,5	89,1	103,7
импорт	– 7,7	– 29,9	– 35,8	– 48,9	– 58,6	– 49,5	– 53,8

Окончание Таблицы 2.1

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
грузовой	– 0,2	10,6	14,0	13,4	4,8	9,1	9,8
экспорт	2,1	13,1	21,5	18,2	16,4	15,8	20,0
импорт	– 2,3	– 2,5	– 7,5	– 4,8	– 11,6	– 6,7	– 10,2
прочий		35,4	33,7	40,9	53,9	42,4	42,6
экспорт		48,8	52,2	66,9	83,5	75,0	82,2
импорт		– 13,4	– 18,5	– 26,0	– 29,6	– 32,6	– 39,6
1.4. Другие виды транспорта*	189,6	411,6	433,6	649,1	689,2	665,9	759,4
экспорт	208,2	449,1	632,5	993,4	1217,1	910,1	1297,6
импорт	– 18,6	– 37,5	– 198,9	– 344,3	– 527,9	– 244,2	– 538,2
грузовой	193,1	413,9	435,0	688,0	755,0	700,8	830,7
экспорт	195,9	430,5	610,3	992,3	1216,7	909,6	1296,6
импорт	– 2,8	– 16,6	– 175,3	– 304,3	– 461,7	– 208,8	– 465,9
прочий		– 2,3	– 1,4	– 38,9	– 65,8	– 34,9	– 71,3
экспорт		18,6	22,2	1,1	0,4	0,5	1,0
импорт		– 20,9	– 23,6	– 40,0	– 66,2	– 35,4	– 72,3

\* Другим видом транспорта для Беларуси является трубопроводный.

Источник: Национальный банк РБ.