

3. Горбачева, А. И. Концессионные соглашения как фактор развития автотранспортной инфраструктуры в Республике Беларусь / А. И. Горбачева, А. Н. Руселевич // Бизнес. Инновации. Экономика : сб. науч. ст. / Ин-т бизнеса и менеджмента технологий БГУ. – 2017. – Вып. 1. – С. 96–102.

4. Об утверждении Концепции развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 г. [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 28 дек. 2017 г., № 1024 // Нац. правовой интернет-портал Респ. Беларусь. – Режим доступа: <http://pravo.by/document/?guid=3871&p0=C21701024>. – Дата доступа: 07.03.2020.

5. Об утверждении Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 гг. [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 18 июля 2016 г., № 560 // ЭТАЛОН. Законодательство Респ. Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2019.

УДК 339.565:656.13(476)

**П. А. Дроздов**

*Институт бизнеса БГУ, Минск, Беларусь, drozdov77@sbmt.by*

## **МЕРОПРИЯТИЯ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА РЕАЛИЗАЦИЮ И ДАЛЬНЕЙШИЙ РОСТ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА БЕЛАРУСИ НА АВТОТРАНСПОРТЕ**

*В результате анализа современного состояния логистической системы автомобильного транспорта Республики Беларусь представлены мероприятия, направленные на реализацию и дальнейший рост транзитного потенциала Беларуси на автотранспорте.*

**Ключевые слова:** *транзит, транзитный потенциал, автомобильный транспорт, грузоперевозки, транспортные коридоры, транзитные поездки*

**P. Drozdov**

*School of Business of BSU, Minsk, Belarus, drozdov77@sbmt.by*

## **ACTIVITIES AIMED AT IMPLEMENTATION AND FURTHER GROWTH OF BELARUS' TRANSIT POTENTIAL ON MOTOR TRANSPORT**

*As a result of the analysis of the current state of the logistics system of road transport of the Republic of Belarus, measures aimed at the implementation and further growth of the transit potential of Belarus on motor transport are presented.*

**Keywords:** *transit, transit potential, road transport, cargo transportation, transport corridors, transit trips*

Республика Беларусь – транзитное государство, ее экономико-географическое и геополитическое положение на евразийском пространстве является уникальным. При этом важнейшую роль в транзите грузов и пассажиров играет автомобильный транспорт.

Транзитный потенциал страны – это совокупность имеющихся возможностей и ресурсов по обеспечению прохождения через свою территорию грузов, пассажиров и багажа, следующих из других стран в третьи.

Разработка и установление комплекса мероприятий, направленных на реализацию и дальнейший рост транзитного потенциала Беларуси при грузоперевозках автомобильным

транспортом, обуславливает необходимость проведения детального и всестороннего анализа современного состояния логистической системы автомобильного транспорта Республики Беларусь.

В результате проведенных исследований установлено, что логистическая система автомобильного транспорта является подсистемой транспортно-логистической системы страны и включает в себя следующие элементы:

- пути сообщения и дорожную инфраструктуру автомобильного транспорта;
- производителей услуг;
- автотранспортные средства, используемые при оказании услуг;
- профессиональные кадры;
- нормативно-правовую базу, регламентирующую оказание услуг;
- информационную систему по грузоперевозкам.

Проанализируем современное состояние развития ее элементов.

Очевидно, что важнейшим инфраструктурным носителем транзитного потенциала является транспортная сеть, используемая в процессе транзитных перевозок. Общая протяженность автомобильных дорог, являющихся транзитными транспортными коридорами и проходящими по территории Республики Беларусь, составляет около 3900 км, в том числе 1600 км на маршрутах международных транспортных коридоров (см. рисунок) [1].



Транзитные транспортные коридоры,  
проходящие через территорию Республики Беларусь

При этом с учетом проведенных исследований было установлено, что транзитный потенциал по пропускной способности существующей сети дорог используется менее чем на 50,0 %, а следовательно, транзитные коридоры Беларуси не являются сдерживающим фактором в наращивании транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом через республику.

В Республике Беларусь, начиная с 1 августа 2013 г., активно развивается сеть платных дорог. С 1 декабря 2018 г. в рамках реализации долгосрочной программы правительства по расширению в Беларуси сети платных дорог их протяженность будет увеличена за счет присоединения трех новых участков. В результате в систему электронного сбора платы за проезд по платным дорогам *BelToll* дополнительно было включено 113 км республиканских дорог, в том числе дороги М-6/Е 28 (Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги)) и участок дороги Р-28 (Минск – Молодечно – Нарочь). Таким образом, общая протяженность сети платных дорог в Беларуси составляет в настоящее время 1726 км.

По данным Белорусского портала грузоперевозок (*Transinfo.by*) по состоянию на 01.10.2019 в Республике Беларусь функционировало 26 010 организаций перевозчиков, осуществляющих автомобильные перевозки. Число экспедиторских компаний составляло порядка 5328 организаций.

По данным Белорусского статистического комитета на начало 2018 г. общее число грузовых транспортных средств, принадлежащих организациям, составляло 268 905 единиц, что на 2,5 % меньше по сравнению с началом 2017 г. Число автобусов сократилось на 1 % и составляло 32 333 единиц.

Между тем международные перевозчики в 2018 г. не только обновили, но и расширили парк автомобилей, таким образом улучшили один из важнейших факторов поддержания конкурентоспособности на рынке. По итогам прошлого года этот показатель увеличился на 1300 седельных тягачей, а их общее количество превысило 19,4 тыс. единиц: прирост к уровню 2017 г. – порядка 7 % [2]. Этому во многом способствовал Указ Президента Республики Беларусь № 67 «О мерах по развитию международных автомобильных перевозок грузов». Данный нормативный документ, освобождающий от уплаты утилизационного сбора при покупке машин класса «Евро-6», обусловил тот факт, что в 2018 г. грузоперевозчики приобрели 789 единиц транспортных средств этого экологического класса. Это около 35 % от общего количества приобретенных в 2018 г. автомобилей-тягачей [3].

Однако необходимо отметить, что по численности автопарка международные перевозчики Республики Беларусь по-прежнему уступают практически всем странам-соседям. Так, в Республике Украина в международных перевозках задействовано более 30 тыс. машин, в Российской Федерации – примерно 50 тыс., Литовской Республике – более 36 тыс., а в Республике Польша – и вовсе 232 тыс. машин. Данный факт во многом обусловлен тем обстоятельством, что по сравнению с польскими и литовскими компаниями техника белорусским грузоперевозчиками обходится дороже в среднем на 20–25 %.

Для обеспечения высокого уровня конкурентоспособности республиканских грузоперевозчиков по сравнению с логистическими компаниями стран-соседей, в их составе должны работать высокопрофессиональные кадры и в первую очередь это касается водителей-международников.

По оценкам специалистов БАМАП, в настоящее время в Республике Беларусь на международных грузоперевозках задействовано около 25 тыс. водителей. В то же время в Польше, Литве, Германии, России работают более 30 тысяч белорусских водителей-международников. И, как показывает анализ, данная тенденция продолжится. По оценкам представителей профсоюзов Германии, европейский рынок будет ежегодно терять 30 тыс. водителей, при этом прибавлять только 3 тыс. человек.

Но главной проблемой, сдерживающей дальнейшее развитие экспорта услуг международных автомобильных грузоперевозок, является существующая нормативно-правовая база, регламентирующая оказание услуг. Суть проблемы заключается в недостаточном доступе белорусских автоперевозчиков к международному рынку транспортных услуг, несмотря

даже на тот факт, что 2018 г. было получено около 715 тыс. разрешений, что является максимальным показателем последних лет.

В настоящее время белорусские грузоперевозчики только в ЕАЭС могут перевозить грузы без разрешений. При этом количество стран, по которым возникает дефицит разрешений на проезд в течение и в конце 2018 г., составляло 35. Причем в конце 2018 г., например, значительно ограничила транзит Польша, Чехия, Венгрия, Словакия, Австрия.

При этом, по мнению генерального директора Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (БАМАП) А. Е. Зенькевича, «...практика взаимоотношений с транспортными ведомствами иностранных государств и сложившаяся динамика ежегодного обмена разрешениями говорят о том, что Беларусь почти исчерпала резервы увеличения разрешений по большинству дефицитных стран».

Важнейшим аспектом обеспечения эффективной работы транспортных компаний всех форм собственности и хозяйствования считается поиск и привлечение потребителей услуг (клиентов). В результате проведенных исследований установлено, что наиболее перспективной формой поиска и привлечения клиентов для грузоперевозчика является его участие в информационных системах по грузоперевозкам.

Любая информационная система по грузоперевозкам представляет собой интернет-сайт (портал, электронную площадку, биржу) или обычное приложение, которое оперирует с грузами (отправками), средствами транспорта и транспортным оборудованием (например, контейнерами). Цель подобных систем заключается в обеспечении своевременного обмена информацией между перевозчиками и заинтересованными сторонами (клиентами), в том числе соисполнителями перевозки (3PL-операторы), грузовладельцами и его агентами.

Данные информационные системы позволяют грузоперевозчику сообщать о статусе перевозки, подтверждать заказ, данные контракта перевозки (информацию о транспорте, например, страну и город начального и конечного пунктов следования, дату отправки и дату приезда, цену услуги, контакты, вес и объем машины, а также другие параметры транспортного средства, груза и транспортного оборудования). А грузовладельцу в свою очередь – размещать информацию о заказе: тип груза, габариты, требования к транспорту, способ перевозки, начальный и конечный пункты и дату отправки, а также контакты.

Как показывает анализ, наибольшее распространение получили общие информационные системы по автомобильным грузоперевозкам. К их числу в масштабах Республики Беларусь можно отнести следующие: белорусский портал грузоперевозок *Transinfo.by*, транспортно-информационная система *TransAvto.by*, биржа грузов и транспорта *CargoInfo.by*, *Club 5 tonn.by*. В масштабах ЕАЭС: портал грузоперевозок ЕАЭС *Transinfo.su*, биржа грузоперевозок «АвтоТрансИнфо», транспортно-логистический портал *Transportal*, транспортно-информационный сервер *Lardi-trans.by*. В международном сообществе, включая страны Восточной и Западной Европы: транспортная биржа *TIMOCOM*, биржа грузов *Trans.eu* и др.

Таким образом, проведенный анализ позволяет предложить следующий комплекс мероприятий, направленных на реализацию и дальнейший рост транзитного потенциала Беларуси при грузоперевозках автомобильным транспортом:

1. Оценка транзитного потенциала при перевозках автомобильным транспортом позволила установить, что существующая сеть дорог, являющихся транзитными коридорами, имеет значительную величину пропускной способности транзитного грузового транспорта, более чем в два раза превышающую достигнутые фактические показатели. В этой связи для дальнейшего роста транзитного потенциала в инфраструктурном аспекте путей сообщения целесообразно повышать качественные показатели дорожного полотна, в том числе обеспе-

чивая несущую способность не менее 11,5 т на всех участках дорог транзитных транспортных коридоров, проходящих через территорию Республики Беларусь (см. рисунок на с. 133).

2. В результате проведенного анализа установлено, что в настоящее время около 80 % транзитных грузов из-за внедрения технологии электронного декларирования, следующих из стран ЕАЭС, оформляются менее чем за 10 мин, что более чем 4 раза быстрее, чем в 2006 г. Однако из-за недостаточной пропускной способности пунктов мест прибытия (убытия) на таможенную территорию ЕАЭС зачастую наблюдаются очереди, обуславливающие их прохождение грузовым автотранспортом в среднем за 2 ч и более. При этом длительность прохождение таможенных пунктов убытия-прибытия увеличивается в случае транспортировки сборных грузов с большим числом грузовых мест (грузовых единиц). В подобных обстоятельствах прохождение, например, белорусско-польской границы потребует не менее 10–12 ч. А из-за недостаточного изучения и незнания сопроводительной документации водителем-международником (при ответах на вопросы работника таможенных служб), не владеющего общей информацией о грузе, его массе, числе грузовых мест и т. п., способствует увеличению времени простоя. В этой связи с организационной точки зрения в ближайшей перспективе целесообразно осуществлять реконструкцию и модернизацию пунктов мест прибытия (убытия) в целях повышения их пропускной способности не менее чем в два раза. Наряду с этим необходимо вести строительство в непосредственной близости от пунктов пропуска транспортно-логистические центры РУП «Белтаможсервис». Это позволит не только разгрузить пункты пропуска, но и перенаправить, а также перераспределить потоки наиболее трудоемких услуг в распоряжение центров. При этом важно, чтобы пропускная способность мест прибытия (убытия) сопредельных государств Европы имела сопоставимую величину.

3. В целях сокращения временных и финансовых издержек участников внешнеэкономической деятельности посредством упрощения логистических цепочек, а также создания здоровой конкуренции между таможенными администрациями стран ЕАЭС перспективным решением станет отмена принципа резидентства в ЕАЭС. Отмена принципа резидентства значительно увеличит количество декларируемых в республике товаров, а это в свою очередь приведет к повышению загрузки таможенных терминалов и спроса на услуги белорусских таможенных представителей за счет резидентов иных государств-членов. Как следствие, повысится приток денежных средств в государственный бюджет Республики Беларусь [4]. Наряду с этим отмена принципа резидентства повлечет за собой существенные изменения в налоговом, валютном, внешнеторговом законодательстве государств – членов ЕАЭС, что будет способствовать налаживанию более близких экономических отношений и связей стран – участников ЕАЭС.

4. Дальнейшее наращивание количества транзитных поездок через Республику Беларусь в (из) страны (стран) Восточной и Западной Европы грузового автотранспорта резидентов Беларуси предусматривает реализацию следующего комплекса мероприятий:

- разработку и принятие межгосударственных документов по созданию нормативно-правовой базы для свободного оказания услуг в странах Восточной и Западной Европы;
- создание филиалов белорусских транспортных компаний на территории Европейского союза, что станет в том числе альтернативным решением проблемы зависимости от разрешений на проезд в страны Восточной и Западной Европы;
- создание в республике благоприятных условий, мотивирующих в первую очередь молодежь на получение профессии водителя-международника, а также сдерживающих отток белорусских водителей в страны Западной и Восточной Европы;
- регистрация и использование для поиска клиентов (грузовладельцев) международных мультязычных информационных систем (порталов), таких как портал грузоперевозок ЕАЭС *Transinfo.su*.

## Список использованных источников

1. Об утверждении Государственной программы по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2015–2019 гг. [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 31 дек. 2014 г., № 1296 // ЭТАЛОН. Законодательство Респ. Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2020.
2. Мильяненко, В. Цифровизация без границ / В. Мильяненко // Транспорт и транзит. – № 3. – 2019. – С. 14–20.
3. Пусть повезет и дальше (интервью с генеральным директором Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (БАМАП) Александром Зенькевичем) [Электронный ресурс] / Ассоциация международных автомобильных перевозчиков. – Режим доступа: [http://bamap.org/information/smi/2019\\_02\\_25\\_96161/](http://bamap.org/information/smi/2019_02_25_96161/). – Дата доступа: 04.10.2019.
4. Отмена принципа резидентства в ЕАЭС: стоит ли овчинка выделки? [Электронный ресурс] / «БЕЛТА». – Режим доступа: <https://www.belta.by/interview/view/otmena-printsipa-rezidentstva-v-eaes-stoit-li-ovchinka-vydelki-76/>. – Дата доступа: 14.01.2020.

УДК 338.48

**О. Н. Капорцева**

*Институт бизнеса БГУ, Минск, Беларусь, ovl-76@tut.by*

### НЕОБХОДИМОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОДХОДА В УПРАВЛЕНИИ ТУРИСТИЧЕСКИМ ПРЕДПРИЯТИЕМ

*Обоснована необходимость применения логистического подхода к управлению туристическим предприятием. Рассматриваются объекты управления логистикой в туризме, преимущества и эффекты, которые получает предприятие в случае использования логистического подхода в управлении организацией.*

**Ключевые слова:** логистический подход, управление, туристическое предприятие, анализ, эффективность

**О. Kaportseva**

*School of Business of BSU, Minsk, Belarus, ovl-76@tut.by*

### NECESSITY OF USING LOGISTICS APPROACH IN MANAGEMENT OF TOURIST ENTERPRISE

*The necessity of applying a logistic approach to managing a tourism enterprise is substantiated. The objects of logistics management in tourism, the advantages and effects obtained by the enterprise in the case of using the logistics approach in the organization's management are considered.*

**Keywords:** logistic approach, management, tourism company, analysis, efficiency

Развитие национальной туристической отрасли связано с созданием эффективной системы управления туристическим предприятием как первичным звеном индустрии гостеприимства и туризма. Включение Республики Беларусь в международную туристско-экскурсионную деятельность предъявляет повышенные требования к персоналу туристических организаций относительно их навыков, умений, разнообразных знаний, профессионализма в туристско-экскурсионной деятельности, информатике и логистике. В рыночных условиях