

Беларусь на мировом рынке транспортных услуг в пандемический кризис

УДК 330.45



Анна КОРОЛЕВА, кандидат физико-математических наук, доцент

Анна КОРОЛЕВА, Алина ДУТИНА. Беларусь на мировом рынке транспортных услуг в пандемический кризис. В статье анализируется феноменальный успех в международных перевозках белорусских логистов. Отмечается преодоление ими трудностей, связанных с пандемией в 2020–2021 годах. Анализируется динамика конкурентных позиций белорусских транспортников на мировых рынках автомобильных и железнодорожных перевозок.

Ключевые слова: транспортная логистика, экспорт транспортных услуг, конкурентные позиции Беларуси, пандемия.

Anna KOROLEVA, Alina DUTINA. Belarus' positions on the international market of transport services during the pandemic crisis. The article analyzes the phenomenal success of Belarusian logistics specialists in international transportation. It hails their successes in overcoming the pandemic recession in 2020-2021. It looks into the dynamics of Belarus' competitive positions in the international markets of road and rail transport.

Keywords: transport logistics, export of transport services, competitive positions of Belarus, pandemic.



Алина ДУТИНА, кандидат экономических наук

Мировой рынок транспортных услуг

Географическое положение нашей страны поспособствовало тому, что через белорусские земли проходили многие значимые торгово-логистические маршруты, такие как путь «из варяг в греки», ганзейские маршруты торговли с Европой через Ригу и др. Сегодня это трубопроводы снабжения ЕС газом и нефтью, китайская ветвь нового Шелкового пути, по которому из Поднебесной в ЕС только за 2021 год проследовало около 700 тыс. контейнеров с товарами легкой промышленности, компьютерами, смартфонами и др.

Согласно приведенным ключевым данным о мировом рынке транспортных услуг и его вкладе в мировой ВВП и экспорт коммерческих услуг, до 2010 года прослеживается тенденция

ОБ АВТОРАХ

КОРОЛЕВА Анна Анатольевна.

Родилась в г. Минске. Окончила Белорусский государственный университет (2005) и аспирантуру этого вуза (2006).

С 2006 года работает в БГУ: преподаватель, старший преподаватель, доцент кафедры теории функций. С 2010 года – доцент кафедры аналитической экономики и эконометрики, с 2013 года – заведующий кафедрой экономической информатики. С 2014 года – заместитель декана экономического факультета, с 2018 года – декан экономического факультета.

Кандидат физико-математических наук (2006), доцент (2008).

Автор более 80 научных работ, в том числе трех монографий (в соавторстве). Сфера научных интересов: математическое моделирование в логистике, специальные функции, интегральные преобразования, компьютерное моделирование, транспортно-складская логистика, управление цепями поставок.

ДУТИНА Алина Александровна.

Родилась в г. Гомеле. Окончила Белорусский государственный университет (2010), магистратуру (2011) и аспирантуру (2017) этого вуза. С 2011 по 2013 год работала в ОАО «Хоум Кредит Банк» в должности специалиста, ведущего специалиста. С 2013 года работает в БГУ: преподаватель кафедры, старший преподаватель кафедры аналитической экономики и эконометрики экономического факультета. С 2018 года – заместитель декана экономического факультета.

Кандидат экономических наук (2021).

Автор более 20 научных работ, в том числе трех монографий (в соавторстве). Сфера научных интересов: математическое моделирование и прогнозирование, математические методы моделирования логистических процессов, управление цепями поставок, международная транспортная логистика.

Таблица 1. Мировой экспорт транспортных услуг и его доля в мировом ВВП и в мировом экспорте коммерческих услуг

Источник: разработка авторов на основе статистических данных ВТО (www.stats.wto.org).

Показатель	1995 г.	2000 г.	2005 г.	2010 г.	2015 г.	2020 г.
Мировой экспорт транспортных услуг, млрд долл.	310,2	346,4	578,1	826,1	895,8	829,9
Мировой ВВП, трлн долл.	31,2	34,0	47,8	66,4	74,9	85,0
Доля в мировом ВВП экспорта транспортных услуг, %	0,99	1,02	1,21	1,25	1,19	0,98
Мировой экспорт коммерческих услуг, млрд долл.	1179	1491	2629	3903	4928	4914
Доля транспортных услуг от коммерческих услуг в мировом экспорте, %	26,4	23,2	21,9	21,2	16,8	16,9
Доля грузовых транспортных услуг в мировой торговле товарами (экспорт)	4,1	3,8	3,9	3,0	2,9	2,8

Таблица 2. Влияние пандемии на мировой экспорт транспортных услуг, млрд долл.

Источник: разработка авторов на основе статистических данных ВТО (www.stats.wto.org).

Показатель	2019 г.	2020 г.	Изменение, %
Транспортные услуги	1041,5	829,9	-20,3
в том числе:			
морские	416,8	387,1	-7,1
воздушные	387,3	215,4	-44,4
другие (автомобильные, ж/д, трубопроводные)	216,8	198,5	-8,3
почтовые и курьерские	28,7	20,6	-28,2
суммарно:			
пассажирские	269,7	150,9	-44
грузовые	537,7	490,0	-8,9

роста доли экспортного транспортного сектора в мировом ВВП (табл. 1). А затем достаточно быстрое его снижение за последние 10 лет, во многом обусловленное цифровизацией, заменой на сетевую интернет-доставку товаров. Очевидно, что данная тенденция продолжится. На нее будет оказывать влияние послепандемический тренд – регионализация цепочек добавленной стоимости, ставших слишком глобальными из-за возникших в пандемию транспортно-логистических проблем.

Постоянное снижение доли затрат на транспорт в мировой торговле товарами (табл. 1) указывает на постоянное снижение веса товаров и в целом ВВП.

В коммерческом секторе доля транспортных услуг за 29 лет снизилась более чем на 9 % – с 26,4 до 16,9 %. Это свидетельство стремительного роста трансграничных цифровых услуг и их важнейших сегментов: телекоммуникационных, компьютерных и информационных [1]. В мировой ВВП трансграничные транспортные услуги вносят около 1 %, пик был в 2010 году – 1,25 %.

Более детально проанализировав мировой экспорт трансграничных транспортных услуг в пандемический 2020-й, приходим к выводу: несмотря на принимаемые меры, они упали на 16 % (больше чем мировой ВВП – минус 4,3 % и мировая торговля – минус 9 %). В наибольшей степени потеряли пассажирские и воздушные перевозки (по минус 44 %), в наименьшей – морские (минус 4 %) (табл. 2). Это существенно изменило в 2020 году структуру мирового экспорта транспортных услуг (рис. 1).



Рисунок 1. Изменение структуры мирового экспорта транспортных услуг в пандемию

Источник: разработка авторов на основе статистических данных ВТО (www.stats.wto.org).

Пассажирские перевозки потеряли в своей доле 11,7 % (падение с 29,9 до 18,2 %). Это несколько увеличило доли остальных видов транспорта, особенно выросли международные почтовые и курьерские услуги (в 1,5 раза). Международные грузовые перевозки упали на 8,9 %.

Экспорт транспортных услуг страны в значительной степени зависит от ее внешнеторгового оборота товаров. Мировые лидеры в торговле являются также и лидерами по экспорту транспортных услуг, который составил в 2019 и 2020 годах в Китае – 45,9 и 57,6 млрд долларов, в США – 91,0 и 56,7 млрд, в Германии – 69,5 и 54,3 млрд долларов. Однако в пандемический 2020-й только Китай сумел нарастить свой экспорт и выйти на первое место в мире, у США и Германии он упал на 38 и 20 % соответственно.

Конкурентные позиции Республики Беларусь

Благодаря своему географическому положению наша страна за годы независимости заняла свое место на мировом рынке транспортных услуг. Транзитно-логистический потенциал Беларуси огромен, и сегодня он использован достаточно полно (табл. 3): экспорт транспортных услуг страны вырос с 1995 года более чем в 10 раз с 0,310 до 3,682 млрд долларов в 2020 году. За это время белорусская доля в мировом экспорте транспортных услуг выросла с 0,1 до 0,404 %, т. е. в 4 раза. Сегодня эта доля почти в 3 раза больше доли Беларуси в мировой экономике (0,144 % ВВП). Важно также, что экспорт транспортных услуг вносит значительный вклад в белорусский ВВП – более 6,1 % (в мире только 1 %), в экспорт белорусских коммерческих услуг: он хотя и снизился с 66 до 41,9 % (это произошло

Таблица 3. Белорусский экспорт транспортных услуг и его доля в белорусском ВВП и в экспорте коммерческих услуг

Источник: разработка авторов на основе статистических данных ВТО (www.stats.wto.org).

Показатель	1995 г.	2000 г.	2005 г.	2010 г.	2015 г.	2020 г.
ВВП	10 532	10 785	31 239	57 220	56 329	60 201
Экспорт коммерческих услуг, млрд долл.	0,466	989	2325	4799	6662	8775
Экспорт транспортных услуг, млрд долл.	0,310	584	1341	2999	2985	3682
в том числе:						
доля в ВВП, %	3,4	5,4	4,3	5,2	5,3	6,1
доля в экспорте коммерческих услуг, %	66	59,0	57,7	62,5	44,8	41,9
доля в мировом экспорте транспортных услуг, %	0,1	0,169	0,232	0,334	0,333	0,404



Рисунок 2. Изменение структуры белорусского экспорта транспортных услуг в пандемию

Источник: разработка авторов на основе статистических данных ВТО (www.stats.wto.org).

из-за взрывного роста экспорта компьютерных услуг), но остается основным и значительно превышает мировую норму в 17 %. Для сравнения: наши соседи – Украина и Литва, имеющие такое же сухопутное транзитное значение, как Беларусь, и плюс к тому же выход к морю, экспортируют ненамного больший объем транспортных услуг: в 2021 году Украина – 5 млрд долларов, Литва – 7,8 млрд долларов. Польша благодаря крупному Гданьскому порту на Балтийском море, а также использованию трубопровода, проходящего и через Беларусь, вышла на уровень 19 млрд долларов экспорта транспортных услуг.

Анализ структуры белорусского экспорта транспортных услуг показывает, что в 2019 году в них доминируют грузовые перевозки – 81 %, а пассажирские составляют только 19 %. В ковидном 2020 году пассажирские перевозки еще больше упали (до 5,1 %), что существенно меньше мировой нормы (рис. 2). В грузовых перевозках основной экспортный доход дают автомобильные перевозки – 36,9 % (2019) и 40,2 % (2020) и железнодорожные – 27,1 % (2019) и 25,6 % (2020). Доля трубопроводного транспорта опустилась до 15 %, а еще 20 лет назад давала 43 % транспортного экспорта. Причина – невысокие тарифы на прокачку из-за скидок для белорусов на газ и отмены вывозных пошлин на нефть. К тому же оба транзитных газопровода принадлежат Газпрому, и доходы от прокачки своего газа получает он же.

Отметим, что белорусская тактика противостояния ковиду позитивно повлияла на международные грузовые перевозки: в 2019 году – 3,262 млрд долларов, в 2020 году – 3,215 млрд долларов, падение только на 1,4 % (табл. 4).

Таблица 4. Влияние пандемии на белорусский экспорт транспортных услуг, млн долл.

Источник: разработка авторов на основе статистических данных ВТО (www.stats.wto.org).

Показатель	2019 г.	2020 г.	Изменение, %
Транспортные услуги:	4019	3682	-8,4
морские	283	320	13
воздушные	490	298	-39,2
почтовые и курьерские суммарно	26	27	-3,8
другие	3221	3038	-5,7
в том числе:			
автомобильные	1482	1479	-0,2
железнодорожные	1090	943	-13,5
трубопроводные	598	548	-8,4
суммарно пассажирские	389	187	-52
грузовые	3262	3215	-1,4

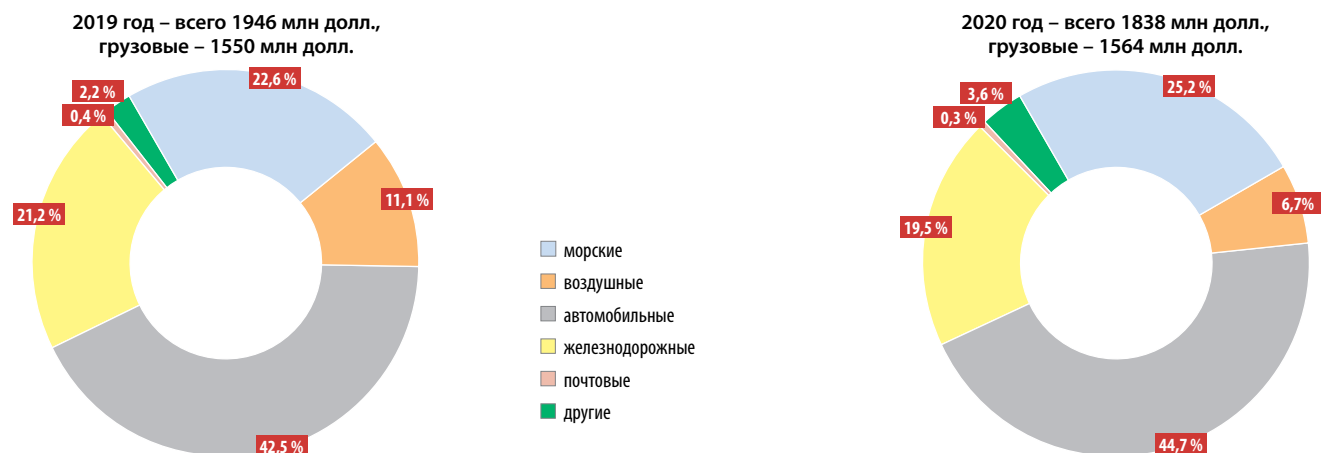


Рисунок 3. Структура белорусского импорта транспортных услуг

Источник: разработка авторов на основе статистических данных ВТО (www.stats.wto.org).

В Беларуси в большей степени, чем в мире, пострадали пассажирские перевозки – минус 52 %, воздушные – минус 39 % (что на 5 % лучше мировых показателей). Автомобильные, железнодорожные и трубопроводные перевозки пострадали на 5,7 %, что меньше мировых (минус 8,3 %). Несмотря на пандемию, прогнозные показатели на 2020 год по экспорту грузовых транспортных услуг в 3540 млн долларов практически полностью реализованы: фактический экспорт составил 3215 млн долларов [1].

Отсутствие выхода к морю требует значительных затрат от Беларуси на импорт транспортных услуг: нужно доставить свои главные экспортные грузы – минеральные удобрения и нефтепродукты – в порты Латвии и России (на 2020 год). Практически четверть импорта – это оплата морских перевозок. Структура и объем белорусского импорта транспортных услуг представлены на рисунке 3 и в таблице 5, из которых видно, что еще около 20 % – оплата провоза по железной дороге других государств. 42,5 % (в 2019 году) и 44,7 % (в 2020 году) приходится на автомобильные перевозки. Их могли бы осуществить и белорусские перевозчики. Однако зарубежные поставщики импортных товаров зачастую в контрактах прописывают участие своих перевозчиков. Использование белорусских перевозчиков – способ снижения затрат на импорт.

В целом к импорту транспортных услуг следует относиться внимательнее, так как коэффициент покрытия экспортом импорта транспортных услуг с 2000 года снизился с 5,3 до 2,0.

Главные поставщики импортных транспортных услуг Беларуси – Россия, Литва, Китай (на 2020–2021 годы).

Таблица 5. Импорт Республикой Беларусь транспортных услуг в пандемию

Источник: разработка авторов на основе статистических данных ВТО (www.stats.wto.org).

Показатель	2019 г.	2020 г.
Транспортные услуги:	1946	1838
морские	432	463
воздушные	216	123
почтовые и курьерские	7	6
другие (авто, ж/д)	1290	1245
в том числе:		
автомобильные	828	821
железнодорожные	413	359
суммарно пассажирские	102	32
грузовые	1550	1564

Перспективы экспорта белорусских транспортных услуг

Пандемический кризис 2020–2021 годов сформировал на транспортно-логистическом рынке следующие тенденции, которые проявились как в мире, так и в Беларуси:

- усиление конкуренции и повышение требований к качеству сервиса и переводу его в онлайн-формат;
- уход из транспортно-логистического бизнеса «слабых игроков»: частных малых и средних организаций, не выдержавших изменения условий;
- ускорение внедрения цифровых платформ и электронной торговли в сегментах B2B и B2C;
- локализация производств, заключающаяся в переносе сборочных производств в регионы сбыта, что изменяет логистику;
- уменьшение партий грузов, что увеличило спрос на услугу «сборный груз»;
- переориентация с морских перевозок из-за их резкого подорожания, медленной работы портов и задержек с возвратом контейнеров на железнодорожные перевозки, особенно по маршруту Китай – ЕС;
- повышение важности доставки «последней мили». Пандемия стимулировала заказчиков требовать доставки товара до двери.

Кроме того, Китай в кризисных условиях увеличил экспорт транспортных услуг, благодаря чему Беларуси удалось сохранить прежний объем грузовых транспортных услуг. Резко, буквально в 15 раз, выросли железнодорожные перевозки Китай – ЕС через Беларусь. В 2020 году перевезено 550 тыс. контейнеров, в 2021 году только за январь – август – уже 470 тыс. контейнеров, годовой прогноз – около 700 тыс. контейнеров. Возрос также поток контейнерных перевозок между Европейским союзом и КНР. Только за сутки из Китая в ЕС следует 24 контейнерных поезда. Отметим, что в 2021 году резко вырос и автомобильный поток с грузами из Поднебесной.

На основе моделей, разработанных учеными-экономистами [2–5], авторами данной статьи представлен прогноз развития белорусской экономики транспортных услуг (табл. 6). С учетом роста товарооборота России и Китая с ЕС и данных о небольших потоках грузов между странами Центральной Азии и ЕС.

Реализация представленного прогноза, на наш взгляд, потребует следующих государственных мер поддержки и стимулирования развития белорусского транзитного потенциала, в том числе скоординированной транспортной политики ЕАЭС.

1. Стимулирование привлечения дополнительных (китайских, центрально-азиатских) грузопотоков в транспортные коридоры, проходящие по территории страны, путем полной отмены лимитов разрешений на работу транспортников на территории других стран. Содействие ускоренному движению международных грузов и обеспечению беспрепятственного прохождения грузов через стыковые пункты транспортных узлов, таможенные пункты оформления.

А также организации взаимодействия с российской, азиатской и европейской транспортно-логистическими системами:

- таможенных и транзитных служб с переходом на электронный документооборот, регистрация логистических филиалов белорусских транспортных компаний за рубежом с их включением в реестры таможенных экспедиторов других стран;
- завершение реконструкции национальных участков транспортных магистралей;

Таблица 6. Белорусский экспорт транспортных услуг (динамика и прогноз)

Источник: разработка авторов на основе статистических данных ВТО (www.stats.wto.org).

Грузовые транспортные услуги	1995 г.	2015 г.	2019 г.	2020 г.	2025 г., прогноз	2030 г., прогноз
Железнодорожные	94	609	1090	943	1690	2900
Автомобильные	58	852	1482	1479	2400	2500
Трубопроводные	88	697	598	548	700	600
Суммарный экспорт грузовых транспортных услуг (включая водный и воздушный)	302	2158	3262	3215	5000	5900

- использование международных норм и стандартов идентификации и маркировки потребительских, групповых и логистических товаров;

- поддержка баланса между частной и государственной собственностью на транспортно-логистические объекты и равенство их в конкуренции;

- расширение взаимодействия с российскими и китайскими логистическими операторами с целью ускорения освоения Северного морского пути при поставках калийных удобрений в Китай;

- инициирование вступления Беларуси в Европейскую логистическую ассоциацию (European Logistics Association – ELA) (Украина и Россия – члены ELA).

2. Организация взаимодействия с транспортно-логистическими системами ЕАЭС для поэтапного формирования единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности с применением международных стандартов (Стратегические направления евразийской интеграции до 2025 года):

- активное участие в создании в ЕАЭС единой системы анализа и управления рисками и гарантийной системы при таможенном транзите, аналогичной системе в ЕС (CMR-страхование). Организация эффективных услуг по обеспечению уплаты таможенных пошлин, налогов при перевозке по территории ЕАЭС резидентами и нерезидентами ЕАЭС;

- проведение согласованной тарифной политики в ЕАЭС;

- развитие транспортных систем с учетом лучших международных практик, (в частности, максимально стандартизировать и унифицировать документы, применяемые участниками логистической схемы, с целью создания единого цифрового пространства стран ЕАЭС и основных партнеров (Китая и ЕС) на основе мировых стандартов и международных договоров);

- контроль и повышение качества транспортных услуг (33 евразийских индикатора), особенно вдоль евразийских коридоров, утвержденных в 2019 году Коллегией Евразийской экономической комиссии (ЕЭК);

- оперативное обновление информации в базах данных ЕАЭС (реестры ВХС, таможенных перевозчиков) и их публикация на сайте eurasiancommission.org.

3. Стимулирование повсеместного внедрения цифровых технологий логистики и трансграничной электронной торговли:

- активное участие в создании цифровых коридоров ЕАЭС. ЕЭК оценивает стоимость экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС в 10 млрд долларов до 2025 года. Цифровые коридоры будут обеспечивать онлайн-взаимодействие перевозчиков и грузовладельцев и отслеживание грузов на всем пути следования, что сделает процесс перевозок прозрачным с его оптимизацией и автоматизацией декларирования. Эффект цифровизации транспортных коридоров ЕАЭС по оценкам ЕЭК составит более 2 млрд долларов за счет сокращения затрат перевозчиков и увеличения скорости оборачиваемости грузов;

- введение электронного декларирования и документооборота на всех пунктах таможенного пропуска, единых со странами ЕАЭС в рамках созданного консорциума «Цифровые транспортные коридоры ЕАЭС»;

- эффективное информационное взаимодействие между государственными органами экспортно-импортного контроля с полным уходом от систем контроля, основанных на бумажных технологиях;

- разработка и внедрение новых цифровых платформ, способных ускорить пропуск контейнерных поездов в направлении Китай – ЕС – Китай по территории Беларуси;

- включение белорусской почты в международные логистические сети доставки товаров в трансграничной электронной торговле;

- цифровое и логистическое сотрудничество с Китаем в рамках инициативы «Один пояс и один путь».

4. Развитие транспортно-логистических центров (ТЛЦ) на белорусской территории:

- организация комплексного транспортно-логистического обслуживания в ТЛЦ и на этой основе организация работы в стране 3PL-, 4PL-, в перспективе и 5PL-логистических провайдеров;

- снижение арендной платы в ТЛЦ для логистических компаний, специализирующихся на международных перевозках;

- привлечение иностранных инвесторов в строительство ТЛЦ, в том числе с использованием инфраструктуры областных аэропортов (предлагать им прозрачные и продуктивные проекты, обеспечить доступность информации об инвестиционных проектах в логистической области);

– реализация единой маркетинговой стратегии и тактики всей сети белорусских ТЛЦ, обеспечивающей формирование спроса на комплексные транзитные транспортные услуги на территории стран;

– географическая распределенность мультимодальных ТЛЦ с целью максимального покрытия территории транспортно-логистическими услугами с перегрузкой с одного вида транспорта на другой;

– создание совместных ТЛЦ с ведущими мировыми логистическими операторами и крупными мировыми логистическими операторами (3PL, 4PL) с целью увеличения хранения международных грузов в Беларуси, необходимо также участвовать в совместных проектах с заключением партнерских соглашений по совместному строительству дополнительных модулей в строящихся ТЛЦ с ведущими мировыми компаниями. Такое сотрудничество позволило бы перенять опыт современных логистических операторов и соответствовало бы международной практике – работе в одном ТЛЦ многих независимых компаний.

5. Развитие конкуренции, современных компетенций и внедрение технологий менеджмента качества:

– увеличение количества уполномоченных экономических операторов с целью ускорения таможенных процедур;

– стимулирование конкуренции на белорусском транспортно-логистическом рынке с законодательной защитой отечественных перевозчиков;

– стимулирование компаний проходить сертификацию ТЛЦ по международному стандарту качества ISO 9001;

– синхронное внедрение системы менеджмента качества с ИТ-реинжинирингом бизнес-процессов.

Таким образом, формирование национальной транспортно-логистической системы должно идти по следующим направлениям:

– повышение конкурентоспособности и общее снижение издержек потребителей транспортно-логистических услуг за счет внедрения новых видов и форм обслуживания потребителей на основе создаваемых ТЛЦ, позволяющих расширить ассортимент логистических услуг и улучшить их качество;

– увеличение объемов перевозок с учетом удобного географического положения Беларуси и пролегания кратчайших путей доставки грузов по территории страны, что приведет к росту экспорта транспортных услуг, увеличит масштабы и спектр логистического обслуживания;

– вложение значительных инвестиций в цифровую трансформацию логистики и технологий, что позволит повысить скорость обработки грузов, оптимизировать существующие грузопотоки и, как результат, снизить издержки всех участников транспортно-логистической системы товародвижения.

Реализация предложенных мер будет способствовать прогрессу в развитии транспортно-логистического потенциала Беларуси, укреплению положения белорусских транспортно-логистических компаний на международном рынке, привлечению инвестиций, образованию новых инновационных рабочих мест, что приведет к росту белорусского экспорта транспортных услуг и его вклада в белорусский ВВП.

Статья поступила в редакцию 29.12.2021 г.

[СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ]

1. Господарик, Е.Г. Единое цифровое пространство – фундамент евразийской интеграции / Е.Г. Господарик, Г.Г. Головенчик // Наука и инновации. – 2021. – № 12. – С. 45–49.
2. Дутина, А.А. Конкурентные позиции белорусского сектора транспортных услуг на мировом рынке логистических услуг / А.А. Дутина, А.А. Королева // Новая экономика. – 2010. – № 21(74). – С. 190–194.
3. Королева, А.А. Международная транспортная логистика: конкурентные позиции Беларуси: моногр. / А.А. Королева, А.А. Дутина. – Минск: Изд. центр БГУ, 2020. – 143 с.
4. Ковалев, М.М. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы: моногр. / М.М. Ковалев, А.А. Королева, А.А. Дутина. – Минск: Изд. центр БГУ, 2017. – 327 с.
5. Господарик, Е.Г. Перспективы экспорта транспортных услуг в ЕАЭС / Е.Г. Господарик, А.А. Королева // Банकाўскі веснік. – 2021. – № 4. – С. 13–20.