

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА: ОПЫТ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И РЕСПУБЛИКИ ХОРВАТИЯ

Болточко Павел Иванович
БГУ, г. Минск, Республика Беларусь

The transport and logistics infrastructure of the Republic of Belarus and the Republic of Croatia is discussed in this article. A comparative analysis based on number of indicators are made.

В современных условиях повышенного внимания к вопросам логистики, преимуществом государства в мировой торговле, фактором, увеличивающим его экономический потенциал, является развитая транспортно-логистическая инфраструктура, которая включает транспортные, коммуникационные, складские и иные элементы, обеспечивающие организационно-экономическое взаимодействие в рамках логистического процесса, осуществляемого хозяйствующими субъектами на основе принципов экономической эффективности.

Состояние транспортно-логистической инфраструктуры в ее международном аспекте непосредственно влияет на увеличение конкурентоспособности экономики страны. Происходит это благодаря обеспечению более высокого качества обслуживания товарных потоков, ускорению транзитного движения по территории страны. Как правило, проблемы, существующие при перемещениях материальных потоков, являются признаками недостаточно эффективного функционирования существующей транспортно-логистической инфраструктуры.

Для дальнейшего развития данной сферы в Республике Беларусь необходимо более глубокое изучение международного опыта, сравнение отечественных подходов в развитии инфраструктуры, оказании логистических услуг с мировой практикой и, что самое главное, их дальнейшее внедрение и использование.

Хорватия – государство, находящееся в достаточно близких условиях с Республикой Беларусь, учитывая исторические аспекты развития, социально-экономическое положение, транзитный потенциал, возраст границ и условия формирования таможенной системы. Однако вместе с тем, это одна из немногих стран с переходной экономикой, продвинувшая свою транспортную и логистическую инфраструктуру на очень высокий уровень, что открывает уникальные перспективы для проведения сравнительного анализа и изучения иностранного опыта. Данные факторы в совокупности и обуславливают актуальность статьи.

Как Республика Беларусь, так и Республика Хорватия имеют выгодное транзитное положение. Через территорию Беларуси проходят участки двух трансъевропейских транспортных коридоров № 2, № 9 и 9 b, а Республика Хорватия имеет в свою очередь две ветви коридора № 5 (b и c) и коридор № 10. Данный факт несомненно является стимулом к развитию транспортных систем данных государств.

Автомобильный транспорт довольно развит как в Беларуси, так и в Хорватии. 91 % хорватских дорог и 87% белорусских имеют твердое покрытие. Хорватия лидирует по такому показателю как количество транспортных средств на километр дороги, который включает автомобили, автобусы и грузовые автомобили, кроме двухколесных транспортных средств. В 36,88 ТС/км в Республике Беларусь. [1]

Хорватии данный показатель составляет 57,06 ТС/км в сравнении с

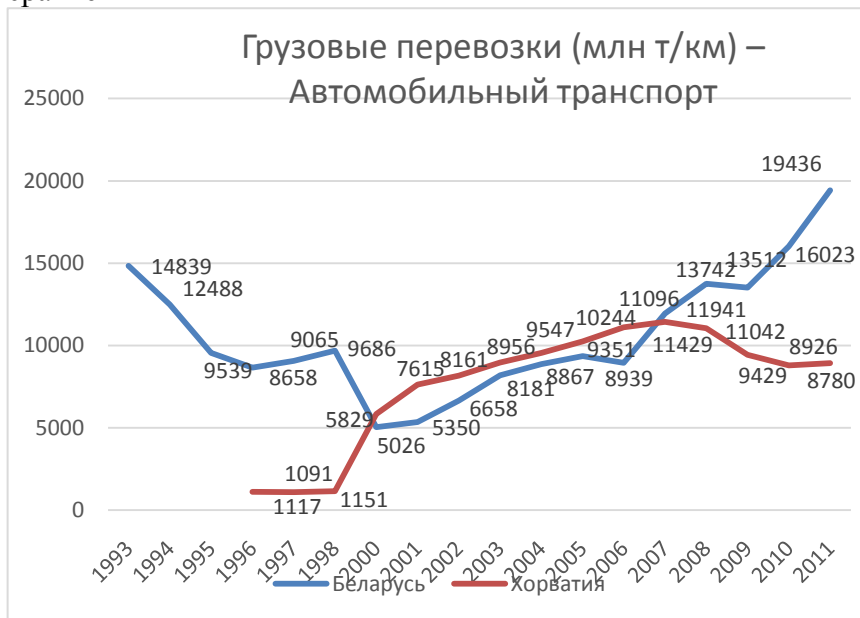


Рисунок 3.1 – Объем грузовых перевозок автомобильным транспортом в Республике Беларусь и Республике Хорватия [2]

Однако стоит отметить, что, несмотря на это, на автодорожный сектор нашего государства приходится более плотный грузопоток, который, в большей степени за счет транзитных перевозок, в 2,5 раза превышает хорватский. (См. Рисунок 3.1) В связи с этим, белорусская автодорожная инфраструктура требует больших материальных вложений для поддержания технико-эксплуатационного состояния дорог в удовлетворительном состоянии, объем которых на сегодняшний день является недостаточным.

Инфраструктура железнодорожного транспорта в Республике Хорватия очень мало развита и обслуживает лишь малую часть грузооборота в стране. Общая протяженность хорватских транспортных путей составляет 2722 км, что в два раза меньше, чем в Республике Беларусь (5462 км). При это грузооборот на белорусском железнодорожном транспорте в 20 раз превышает

хорватский. (См. Рисунок 3.2) Протяженность электрифицированных линий в Беларуси составляет 897 км или 18,4 % от общей протяженности железнодорожных дорог. В Хорватии 36% путей (984 км) являются электрифицированными. На железных дорогах двух стран используются пути с разной стандартной шириной колеи: на отечественной железной дороге используется колея 1520 мм, в Хорватии – 1435 мм. Двупутные участки белорусской железной дороги составляют 1640 км, однопутные — 3867 км. В Хорватии имеется 2467,7 км однопутных железнодорожных линий, 254,3 км линий имеют два



пути.

Рисунок 3.2 – Объем грузовых перевозок железнодорожным транспортом в Республике Беларусь и Республике Хорватия [2]

Большие объемы грузоперевозок в Республике Беларусь обуславливают значимость данного вида транспорта в отечественном транспортно-логистическом комплексе страны. В связи с этим в последние годы активно проводилась политика обновления железнодорожной инфраструктуры, подвижного состава. В Хорватии также предпринимаются попытки повысить

привлекательность железнодорожных перевозок. После вступления в Евросоюз на хорватский рынок приходят европейские монополисты, которые планируют инвестировать в данную отрасль и развивать железнодорожную инфраструктуру в стране.

Инфраструктура воздушного транспорта в Беларуси и в Хорватии находится в удовлетворительном состоянии, однако в большей степени остается не вовлеченной в логистическую систему грузоперевозок данных стран. Как на хорватском, так и на белорусском рынках наметилась устойчивая тенденция снижения грузооборота на авиатранспорте, который для сравнения у нас в с



тране больше в 1,5 раза. (См. Рисунок 3.3)

Рисунок 3.3 – Объем грузовых перевозок воздушным транспортом в Республике Беларусь и Республике Хорватия [2]

Главным отличием транспортно-логистических комплексов Республики Беларусь и Республики Хорватия является тот факт, что Хорватия имеет выход к морю, вместе с развитой инфраструктурой водного транспорта, которая позволяет

обрабатывать 19 млн. тонн грузов ежегодно. Республика Беларусь в данном отношении как страна, не имеющая прямого доступа к морскому побережью, сталкивается с разного рода проблемами.

В первую очередь это дополнительные транспортные издержки, обусловленные различными сборами и другими процедурами, осуществляемыми в стране транзита, что увеличивает стоимость и время доставки товаров, вынуждая создавать существенные объемы запасов. Это, в свою очередь, становится препятствием к равному доступу товарных потоков Беларуси на мировые рынки, и способствует снижению ее конкурентоспособности. Ситуация осложняется, если отсутствие выхода к морю усугубляется другими факторами, такими как слабо развитая инфраструктура других видов транспорта, удаленность от главных рынков сбыта товаров, отсутствие надлежащих политических, правовых и институциональных условий.

Основным направлением решения данной проблемы может стать развитие необходимой внутренней инфраструктуры: автомобильного и железнодорожного сообщения, речных портов, что существенно снизит проблемы географической удаленности, подразумевая достаточно высокий уровень сотрудничества со страной транзита.

Рост издержек, в связи с отсутствием у Беларуси выхода к морю, связан с ограниченными возможностями для обработки товарных потоков, низким уровнем контейнеризации, недостаточным развитием средств обработки грузов, а также с отсутствием собственных инфраструктурных объектов в странах, имеющих выход к морю.

В качестве решения данной проблемы можно предложить разработку с иностранными государствами совместных инвестиционных проектов, направленных на совершенствование существующей инфраструктуры.

В настоящее время основная доля экспорта и импорта грузовых потоков Республики Беларусь осуществляется через портовые хозяйства Литвы, Латвии, Эстонии, Украины и Российской Федерации.

Поставки белорусской экспортной продукции железнодорожным транспортом в порты соседних государств в 2012 году составили 23,2 млн. тонн. В том числе, в порты Латвии – 9,4 млн. тонн, Литвы – 9,8 млн. тонн, Эстонии – 2,6 млн. тонн, Украины – 1,4 млн. тонн и России – 55 тыс. тонн. Основными портами, через которые осуществляется движение экспортных и импортных потоков являются: Рига, Калининград, Таллин, Клайпеда, Усть-Луга и Одесса. При этом, основными грузообразующими пунктами с точки зрения экспорта являются следующие: Солигорск, Мозырь, Новополоцк, Жлобин (калийные удобрения, нефтегрузы, черные металлы). Следует отметить, что одним из определяющих факторов выбора порта перевалки является наименьшее расстояние перевозки, а также выгодные железнодорожные тарифы. [3]

Что касается развития логистической инфраструктуры Беларуси и Хорватии, то здесь можно выявить следующую закономерность. Несмотря на то, что в Хорватии сфера логистики является очень молодой, активное развитие которой протекает всего несколько лет, в мировом Индексе эффективности логистики или Logistics Performance Index (LPI) Хорватия на протяжении многих лет опережает Беларусь. В LPI 2016 Хорватия стоит на 69 позиций выше и занимает 51 место, в сравнении с 120 у Беларуси.

Данный рейтинг является проектом Всемирного банка и представляет собой интерактивный инструмент тестирования и анализа, созданный, чтобы помочь странам в выявлении проблем, с которыми они сталкиваются в сфере логистики, для последующего повышения эффективности их работы.

Рейтинг отражает точку зрения глобального частного сектора на развитие логистики страны по 6-ти компонентам:

1. Customs – эффективность таможенного и пограничного контроля;
2. Infrastructure – качество торговой и транспортной инфраструктуры;
3. International shipments – конкурентоспособность цены поставок;

4. Logistics competence – компетентность и качество логистических услуг;

5. Tracking & tracing – возможность отслеживать грузы;

6. Timeliness – своевременность поставки или частота, с которой поставки достигают получателя в запланированные или ожидаемые сроки. [4]

Таким образом, на рейтинг безусловно повлияет и множество других факторов, в том числе эффективная работа таможенных органов, ограничение пропускной способности пунктов пропуска, отсутствие выхода к морю, проблемы в институтах государственного сектора, непредсказуемость в цепочках поставок.

Оценка производится по шкале от 1 (минимум) до 5 (максимум). Сравнение показателей Беларуси и Хорватии в LPI 2016 смотрите на Рисунке 3.4 и в Таблице 3.1.

Рисунок 3.4 – Сравнение показателей Республики Беларусь и



Республики Хорватия в LPI 2016 [4]

Таблица 3.1 – Показатели Республики Беларусь и Республики Хорватия в LPI 2016 [4]

| Страна | № | Customs | Infrastructure | International shipments | Logistics competence | Tracking & tracing | Timeliness |
|----------|-----|---------|----------------|-------------------------|----------------------|--------------------|------------|
| Хорватия | 51 | 3.07 | 2.99 | 3.12 | 3.21 | 3.16 | 3.39 |
| Беларусь | 120 | 2.06 | 2.10 | 2.62 | 2.32 | 2.16 | 3.04 |

Согласно экспертным оценкам в Республике Беларусь необходимо повышать качество работы таможенных органов (самый низкий из белорусских показателей – 2.06), а также совершенствовать инфраструктуру (показатель 2.10). Вместе с тем, нельзя не отметить значительное ухудшение всех показателей по сравнению с рейтингом 2014 года. (См. Таблицу 3.2)

Таблица 3.2 – Показатели Республики Беларусь в LPI 2014 и LPI 2016 [4]

| год | | Customs | Infrastructure | International shipments | Logistics competence | Tracking & tracing | Timeliness |
|------|----|---------|----------------|-------------------------|----------------------|--------------------|------------|
| 2014 | 9 | 2.50 | 2.55 | 2.74 | 2.46 | 2.51 | 3.05 |
| 2016 | 20 | 2.06 | 2.10 | 2.62 | 2.32 | 2.16 | 3.04 |

В Хорватии самую низкую оценку среди прочих в 2016 году получила инфраструктура, вероятно за счет очень низкого уровня развития железнодорожных и внутренних водных путей. Однако, по сравнению с 2014 годом, все показатели улучшились. (См. Таблицу 3.3).

Таблица 3.3 – Показатели Республики Хорватия в LPI 2014 и LPI 2016 [4]

| Год | № | Customs | Infrastructure | International shipments | Logistics competence | Tracking & tracing | Timeliness |
|-----|---|---------|----------------|-------------------------|----------------------|--------------------|------------|
|-----|---|---------|----------------|-------------------------|----------------------|--------------------|------------|

| | | | | | | | |
|------|----|------|------|------|------|------|------|
| 2014 | 55 | 2.95 | 2.92 | 2.98 | 3.00 | 3.11 | 3.37 |
| 2016 | 51 | 3.07 | 2.99 | 3.12 | 3.21 | 3.16 | 3.39 |

В целом, изложенное свидетельствует о целесообразности использования опыта Республики Хорватия в формировании и развитии транспортно-логистической инфраструктуры Республики Беларусь.

Список использованной литературы.

1. Моторные транспортные средства (на 1000 человек) [Электронный ресурс] / Всемирный банк – 2015. – Режим доступа: https://www.google.by/publicdata/explore?ds=d5bncppjof8f9_&met_y=sp_pop_totl&idim=country:KAZ:TKM&hl=ru&dl=ru#!ctype=l&strail=false&bcs=d&nselm=h&met_y=is_veh_nveh_p3&scale_y=lin&ind_y=false&rdim=region&idim=country:HRV:BLR&ifdim=region&tstart=959029200000&tend=1306098000000&hl=ru&dl=ru&ind=false – Дата доступа: 02.11.2016.

2. Грузовые перевозки (млн т/км) – Воздушный, дороги, железнодорожный [Электронный ресурс] / Всемирный банк – 2015. – Режим доступа: https://www.google.by/publicdata/explore?ds=d5bncppjof8f9_&met_y=sp_pop_totl&idim=country:KAZ:TKM&hl=ru&dl=ru#!ctype=l&strail=false&bcs=d&nselm=h&met_y=freight_transport_million_ton_km&fdim_y=mode_of_transportation:1&scale_y=lin&ind_y=false&rdim=region&idim=country:HRV:BLR&ifdim=region&tstart=959029200000&tend=1306098000000&hl=ru&dl=ru&ind=false – Дата доступа: 02.11.2016.

3. Исследование транспортной и логистической системы Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Европейская Экономическая Комиссия Организации Объединенных Наций – Нью-Йорк и Женева, 2013. – Режим доступа: <http://www.unecsc.org> – Дата доступа: 27.10.2016.

4. Global Rankings 2016: Logistics Performance Index LPI Results 2016 [Электронный ресурс] / The World Bank. – 2016. – Режим доступа: <http://lpisurvey.worldbank.org/international/global> – Дата доступа: 26.10.2016.