

РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ В МИРОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ

*Н.Г. Дзикович, кандидат технических наук, доцент
(Академия управления при Президенте Республики Беларусь, г. Минск)*

В последние годы вследствие существенного развития международной торговли в значительной степени увеличились объемы потоков перевозок грузов в международном сообщении. Самые короткие дороги, соединяющие страны Западной Европы со странами СНГ, а также Южную и Центральную Европу с Северо-Западными регионами России, Балтии и Скандинавии, проходят через территорию Республики Беларусь.

Становление Республики Беларусь как суверенного государства, благоприятное географическое положение между странами Западной, Центральной, Восточной Европы, Балтии, Скандинавии, России, Украины и странами Азии и Ближнего Востока способствуют интеграции республики в мировую транспортную систему.

С целью согласованного развития транспортных систем для осуществления внешнеэкономических связей и обеспечения беспрепятственного передвижения грузов и пассажиров через национальные границы в странах Евроазиатского континента предусмотрено формирование международных транспортных коридоров, представляющих собой совокупность магистральных коммуникаций с соответствующей инфраструктурой при использовании различных видов транспорта на направлениях, имеющих важное международное значение.

В условиях развития и углубления международного сотрудничества формирование международных транспортных коридоров, обеспечивающих возможность унификации параметров транспортной инфраструктуры и применения единой технологии перевозок, рассматривается как основа при интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему.

На второй Общеευропейской конференции по транспорту на о. Крит (Греция) в марте 1994 года были определены 9 общеευропейских транспортных коридоров, инфраструктуру которых решено модернизировать и довести до соответствия текущим и будущим потребностям в перевозках в условиях развивающейся Европы. Два из этих девяти общеευропейских транспортных коридоров проходят по территории Республики Беларусь.

Критский транспортный коридор № 2 имеет маршрут Лондон – Париж – Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород. По территории Республики Беларусь в рамках этого транспортного коридора проходит двухпутная электрифицированная железнодорожная линия протяженностью 615 км, а также автомобильная магистраль Брест – Минск – граница РФ протяженностью 606 км. Преимуществом использования белорусского участка данного коридора является сокращение на 30–35 % расстояния перевозок по сравне-

нию с вариантом объезда территории Республики Беларусь через страны Балтии или Украину.

Намерение заинтересованных стран (Беларуси, России, Германии и Польши) продлить транспортный коридор № 2 до Екатеринбурга будет способствовать еще более полному использованию потенциала железнодорожного транспорта на самом коротком и экономичном железнодорожном пути, соединяющим Европу и Азию. Соединение второго транспортного коридора с Транссибирской магистралью открывает колоссальные возможности выхода на Китай, Монголию, Корею и Японию.

Белорусская железная дорога, находясь на стыке железных дорог разной ширины колеи, располагает развитым грузовым потенциалом. Ее перегрузочные мощности в настоящее время имеют достаточные резервы для увеличения объемов грузовых железнодорожных перевозок.

Являясь одним из звеньев транспортного конвейера, железная дорога Беларуси принимает всевозможные меры по беспрепятственному перемещению грузопотоков, следующих между странами Европы и Азии, созданию благоприятных условий развития транзитных перевозок грузов, удовлетворению интересов грузовладельцев, транспортно-экспедиционных компаний по поставкам товаров.

Белорусская железная дорога готова к сотрудничеству с заинтересованными партнерами на взаимовыгодных условиях и гарантирует высокий уровень транспортного сервиса.

Сегодня хорошим примером на рынке транспортных услуг стал курсирующий с 1995 г. по маршруту Берлин – Брест – Москва контейнерный поезд «Восточный ветер». В состав поезда включаются контейнеры назначением не только на станции Московского узла, но и на другие станции России и стран СНГ.

Начиная с 2002 г. по согласованию с железными дорогами Польши, России и Казахстана по станции Брест начато формирование контейнерного поезда по маршруту Брест – Осинówka – Красное – Илецк-1 – Актобе «Казахстанский вектор». В составе поезда следуют грузы назначением на станции казахских, узбекских, туркменских, таджикских, киргизских железных дорог. В 2007 г. маршрут поезда продлили до Арыси. С начала 2001 г. по маршруту Роттердам/Бремерхафен – Брест – Бекасово курсирует контейнерный поезд, которому по обращению оператора присвоен статус контейнерного поезда «Содружество».

С марта 2002 г. курсирует специализированный контейнерный поезд «Монгольский вектор» по маршруту Брест – Наушки – Улан-Батор. В его состав включаются контейнеры, доставляемые в Брест как по железной дороге другими грузовыми поездами, так и автотранспортом. Прибывшие

в Брест контейнеры накапливаются и хранятся на контейнерном терминале до начала формирования поезда. В рамках поезда «Монгольский вектор» с марта 2005 г. организовано курсирование контейнерного поезда по маршруту Китай – Монголия – Россия – Беларусь – Германия. В составе поезда следуют контейнеры назначением не только в Польшу и Германию, но и в Республику Беларусь. Время следования поезда из Монголии до станций Белорусской железной дороги составляет 8 суток.

Другой важной составляющей транспортной системы Республики Беларусь является участок Критского коридора № 9 (граница Украины – Гомель – Могилев – Орша – Витебск – граница Российской Федерации) и № 9В (Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда), соединяющий Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию, Грецию. Благодаря наличию этого коридора организована устойчивая транспортная связь между северными и южными морями Европейского континента.

Служба придорожного сервиса на автомобильных дорогах, входящих во 2-й и 9-й коридоры, пока развита недостаточно. Многие объекты сервиса не имеют должного архитектурного оформления, не оказывают водителям и пассажирам полного комплекса необходимых услуг.

Поддержанию в надлежащем состоянии этих важнейших международных транспортных магистралей постоянно уделяется самое серьезное внимание со стороны Правительства и дорожной администрации страны, и для этого выделяются необходимые ресурсы и финансовые средства. Особое внимание уделяется обустройству пограничных переходов с целью увеличения их пропускной способности и уменьшения времени простоя при пересечении государственной границы.

Серьезные изменения, происходящие в последнее время в структуре мировой экономики, оказывают существенное влияние на изменения международного рынка транспортных услуг. Быстрые темпы роста промышленного потенциала объединенной Европы и экономики азиатского региона создают благоприятные условия для развития транспорта Беларуси и России, расположенных на геополитическом перекрестке торговых и транзитных путей.

В настоящее время годовой объем грузовых перевозок в сообщении «Китай – Западная Европа» составляет около 20 млн контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте и почти полностью перевозится морским транспортом. Неоспоримым преимуществом морского пути доставки грузов из Китая и стран Юго-Восточной Азии являются выгодные тарифы – транснациональные судовые компа-

нии, располагая своим флотом, в состоянии предложить минимальные портовые тарифы и фрахтовые ставки. Средняя стоимость доставки одного контейнера морским транспортом в два раза ниже, чем по железной дороге.

В то же время у сухопутного транзитного пути есть важное конкурентное преимущество перед морскими перевозками – «фактор времени». Сроки доставки груза из Китая и стран Юго-Восточной Азии до Западной Европы железнодорожными и автомобильными транспортными коридорами через государства-члены ЕврАзЭС в среднем в 2–2,5 раза меньше, чем при отправке грузов судами. К тому же, быстрая доставка позволяет повысить оборачиваемость финансовых средств.

Для реализации преимуществ, которые несет в себе «фактор времени», Россия, Казахстан и Китай приступили к реализации совместного проекта по созданию трансконтинентального коридора «Западная Европа – Западный Китай», общая протяженность которого составляет 8,4 тыс. км.

Основными положительными показателями данного проекта по сравнению с существующими альтернативными коридорами – автодорожным, Транссибом и морским является его протяженность и время нахождения груза в пути. Если при использовании морского коридора время нахождения груза в пути доходит до 45 суток, а по Транссибу – 14 суток, то по коридору «Западная Европа – Западный Китай» время в пути составит около 10 суток.

Для доставки грузов в направлении «Азия – Европа» по территории Республики Беларусь могут быть использованы в качестве ответвлений транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» пересекающие территорию Беларуси трансъевропейские транспортные коридоры № 2 «Запад – Восток» и № 9 «Север – Юг» с ответвлением 9В.

В настоящее время на транспорте Союзного государства Беларуси и России, Таможенного союза Беларуси, России и Казахстана проводится большая работа по дальнейшему укреплению транспортно-экономических связей, развитию инфраструктуры общеевропейских транспортных коридоров, обновлению и восстановлению парков подвижного состава, созданию и расширению сети сервисных станций по диагностике, обслуживанию и ремонту автотранспортных средств, совершенствованию системы тарифо- и ценообразования, стабилизации финансового положения и развития транспортного комплекса.

Рост объемов промышленного производства и внешней торговли потребует от отечественного транспорта наращивания объемов и повышения качества экспортно-импортных и международных

транзитных перевозок грузов. Для увеличения экспорта транспортных услуг, интеграции в мировую транспортную систему необходимо продолжить создание благоприятных правовых, организационных и экономических условий в области международных перевозок грузов и пассажиров.

Основными приоритетами дальнейшего развития транспортного комплекса Союзного государства должны стать:

- формирование современной научно-технической и производственной базы для внедрения прогрессивных технологий, новой техники и материалов;
- разработка и использование экологически чистых видов топлива;
- обустройство международных транспортных коридоров, проходящих по территории Беларуси и России;
- создание эффективной системы информационного обеспечения транспортных услуг;
- расширение сферы транспортно-экспедиционного обслуживания и др.

Функционирование и развитие транспорта в государствах-участниках СНГ осуществляется в соответствии с национальным законодательством государств-участников Содружества, а также стратегиями (концепциями, основными направлениями и т. п.) в транспортной сфере и взаимосвязано с общими направлениями (прогнозами) их социально-экономического развития, определяющими потребности в транспортных услугах.

Согласованность региональной транспортной политики обеспечивается путем координации государствами-участниками СНГ систем государственного регулирования и реализации программ ее развития, рациональной гармонизации законодательства в области транспорта, а также согласованным использованием транспортно-транзитного потенциала. При этом реализация согласованной транспортной политики учитывает различия в современном состоянии транспортных систем государств-участников СНГ и направлена, в том числе, на их выравнивание.

Вместе с тем, несмотря на общую адаптацию транспорта к рыночным условиям, а также позитивные факторы сотрудничества в данной сфере, уровень транспортного взаимодействия в Содружестве в настоящее время нельзя считать оптимальным.

Доля транспортных затрат в себестоимости продукции в международном сообщении в СНГ относительно высока и составляет 20–25 %. Наряду с такими объективными факторами, как большие расстояния перевозки и сложные природные условия, это связано с недостаточным уровнем технологии организации товародвижения.

Обеспечение растущего спроса на качественные услуги, прежде всего на международные перевозки грузов железнодорожным и автомобильным видами транспорта, происходит на фоне недостаточного технического уровня национальных транспортных систем, слабой организации взаимодействия видов транспорта на межгосударственном уровне, высокой изношенности подвижного состава, недостаточных темпов развития сетей железных и автомобильных дорог СНГ, а также накопленного отставания в области внедрения транспортно-логистических технологий.

Проблемы в развитии транспорта в СНГ обостряются из-за существующих инфраструктурных ограничений, а также различного рода фискально-административных и технических барьеров, что не позволяет эффективно реализовать транзитный потенциал региона СНГ с использованием международных транспортных коридоров, а также обеспечивать достаточную транспортную доступность национальных территорий в межгосударственном сообщении.

С учетом положений Концепции дальнейшего развития Содружества Независимых Государств, одобренной Решением Совета глав государств от 5 октября 2007 года, приоритетными направлениями сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта являются:

- формирование сети МТК на пространстве СНГ;
- повышение эффективности тарифной политики;
- разработка концепции стратегического развития железнодорожного транспорта государств-участников Содружества;
- устранение влияния фискально-административных барьеров при осуществлении международных автомобильных грузовых перевозок;
- гармонизация национальных систем организации воздушного движения государств-участников СНГ, создание условий для эффективного развития авиационных перевозок;
- повышение уровня взаимодействия между различными видами транспорта при осуществлении международных перевозок;
- совершенствование нормативно-правового обеспечения сотрудничества в области транспорта;
- формирование согласованной политики в области безопасности движения и защиты окружающей среды;
- разработка и реализация нормативных правовых актов для выполнения международных автомобильных перевозок по территории государств Содружества автомобиль-

ными транспортными средствами, зарегистрированными на территории одного из государств-участников СНГ, на безразрешительной основе, в том числе в двустороннем и транзитном сообщениях.

Одной из заявленных главами государств-членов ЕврАзЭС задач деятельности Сообщества в области экономической политики является формирование общего рынка транспортных услуг и единой транспортной системы. Это возможно только в условиях Единого транспортного пространства (ЕТП), под которым понимается совокупность транспортных систем государств-членов ЕврАзЭС для беспрепятственного перемещения пассажиров, багажа, грузов и транспортных средств, обеспечивающая техническую и технологическую совместимость транспортных процессов, гармонизированное законодательство в области транспорта и единые правила конкуренции. ЕТП охватывает деятельность всех видов транспорта и распространяется на поставщиков транспортных и вспомогательных услуг, связанных с организацией перевозок, всех форм собственности, вне зависимости от страны учреждения.

Формирование ЕТП предполагает решение следующих основных задач:

- рациональную гармонизацию нормативно-правового регулирования транспортной деятельности, унификацию технических стандартов и транспортных технологий в государствах-членах Сообщества, в том числе на основе международных норм ЕврАзЭС, а также многосторонних соглашений и конвенций в области транспорта, принятых на международном уровне;
- устранение любой дискриминации поставщиков транспортных услуг из одних государств Сообщества при осуществлении ими перевозок в других государствах-членах ЕврАзЭС, а также в сфере лицензирования и сертификации, при учреждении ими транспортных компаний, их филиалов и представительств, совместных предприятий на всей территории ЕТП, т. е. предоставление национального режима;
- обеспечение свободного транзита пассажиров и грузов, эффективное использование транзитно-транспортного потенциала государств Сообщества;
- переход к многосторонним соглашениям Сообщества о воздушном сообщении («открытом небе»), международном автомобильном сообщении, судоходстве по внутренним водным путям и др.;
- максимальное использование положительного опыта интеграции транспортных си-

стем в рамках Содружества Независимых Государств, особенно в области железнодорожного транспорта, а также в сфере гражданской авиации и использования воздушного пространства;

- создание в рамках Сообщества механизмов консультаций для согласования внешнеэкономической политики в области транспорта;
- техническое перевооружение транспортных систем в целях существенного улучшения использования транспортного потенциала государств-членов ЕврАзЭС и эффективного обслуживания их населения и экономики, а также обеспечения в полной мере безопасности перевозок и охраны окружающей среды;
- унификацию принципов формирования тарифной политики и условий налогообложения транспортных средств и транспортных услуг;
- унификацию условий обязательного страхования гражданско-правовой ответственности перевозчиков перед пассажирами и владельцев транспортных средств перед третьими лицами;
- обеспечение свободного доступа профессиональной рабочей силы к рынку транспортных услуг и совместная подготовка кадров;
- проведение единой политики в области транспортной безопасности, безопасности перевозок и снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

В качестве приоритетов формирования ЕТП, на которые будет сосредоточено государственное финансирование, предлагается определить:

- создание общего рынка транспортных услуг;
- создание единой транспортной системы;
- реализация транзитного потенциала стран-членов ЕврАзЭС;
- развитие системы логистических центров Сообщества.

Следует отметить, что во многих странах Европы логистика давно стала практическим инструментом бизнеса. Как показывает зарубежный опыт, с логистическими системами связано получение 20–30 % валового национального продукта ведущих промышленно развитых стран.

Интеграции Республики Беларусь в международную транспортную систему будет способствовать и создание на ее территории сети региональных грузовых терминалов.

Результаты изучения состояния перевозок грузов транспортом республики и опыта создания и функционирования логистических терминальных систем грузовладельцев в России и странах дальнего зарубежья явились исходной информационной

базой для определения основных требований к созданию республиканской логистической системы.

Республиканская логистическая терминальная система обслуживания грузовладельцев Беларуси должна представлять собой совокупность различного рода структур (терминалы, логистический центр с филиалами, органы управления, сервисные учреждения), взаимодействующих между собой, с транспортными организациями различных видов транспорта, экспедиционными и страховыми предприятиями (организациями) и грузовладельцами.

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь 29 августа 2008 г. № 1249 утверждена Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года.

В Программе определены цели, задачи и пути развития логистической системы республики на период до 2015 года, представлена классификация логистических центров, разработаны основные подходы к созданию логистических центров (транспортно-логистических, оптовой торговли потребительскими товарами, оптовой торговли продукцией производственно-технического назначения, многофункциональных торгово-логистических комплексов (центров) за рубежом), даны схемы размещения объектов логистической системы, предложен механизм создания льготного режима для потенциальных инвесторов и система критериев их выбора, разработаны методические подходы к управлению логистической системой Республики Беларусь, обозначены подходы к информационному обеспечению управления и функционирования логистической системы страны и др.

Логистическая система Республики Беларусь должна включать совокупность логистических центров. В зависимости от отраслевой направленности будут формироваться транспортно-логистические, оптово-логистические (торговые) и многофункциональные логистические центры.

Транспортно-логистические центры предназначены для оптимизации внутренних и внешних материальных потоков, а также сопутствующих им информационных, финансовых и сервисных потоков с целью минимизации общих логистических затрат. Одной из важнейших задач транспортно-логистических центров является обработка транзитного грузопотока. Кроме того, транспортно-логистические центры должны осуществлять разработку, организацию и реализацию рациональных схем товародвижения на территории республики и других государств на основе организации единого технологического и информационного процесса, объединяющего деятельность поставщиков и потребителей материальной продукции, различных видов транспорта,

банков, страховых организаций, подразделений таможи, органов импортно-экспортного контроля, организаций оптовой и розничной торговли и т. д. Конечной целью деятельности транспортно-логистических центров является оказание полного цикла транспортно-логистических услуг промышленным и торговым организациям по рационализации перевозочного процесса и гарантированной доставке грузов в оптимальные сроки. Транспортно-логистические центры могут быть территориальными и региональными, общего назначения и ведомственными, а также специализированными по отдельным видам грузов и условиям их хранения. Они предназначены для обслуживания перевозок, обработки грузов по месту нахождения клиента и обеспечения транспортно-экспедиционных и логистических услуг.

Основной функцией *оптово-логистических (торговых) центров* является поставка оптовых партий потребительских товаров и продукции производственно-технического назначения отечественного и импортного производства непосредственно потребителям или организациям розничной торговли. На территории оптово-логистических центров должны размещаться склады для хранения и переработки мелких и крупных партий грузов общего назначения, склады с особым температурным режимом, а также площадки для приема, переработки и хранения грузов и контейнеров. Оптово-логистические центры также могут быть республиканскими и региональными, специализированными на поставках товаров производственно-технического и потребительского назначения. Последние, в свою очередь, могут специализироваться на продовольственных или непродовольственных товарах. Помимо основной функции – осуществления оптовых поставок – оптово-логистические центры должны выполнять множество сопутствующих функций, таких, как изучение спроса покупателей, заключение договоров на поставку товаров, организация продвижения товаров от производителей в места потребления, обеспечение хранения товаров, формирование торгового ассортимента, оказание дополнительных услуг в процессе продажи и послепродажной эксплуатации, логистические услуги и т. д.

Разновидностью логистических центров являются многофункциональные логистические комплексы, которые включают также торгово-деловой, административно-деловой и выставочный центры. Многофункциональные логистические комплексы необходимо создать как на территории Республики Беларусь, так и за рубежом.

Многофункциональные логистические центры, создаваемые за рубежом, представляют собой комплекс объектов, созданный инвестором при содей-

ствии Правительства Республики Беларусь для использования в рамках товаропроводящей сети в целях планирования и управления продвижением товаров, в том числе белорусского производства, в процессе их реализации в стране назначения, обеспечивающий управление товарными, сервисными и информационными потоками и включающий в себя площади, предназначенные для соответствующих целей.

Действующими в Республике Беларусь транспортно-логистическими центрами и модернизирующими свою инфраструктуру являются ОАО «Белмагистральавтотранс», СООО «Брествнештранс», РТЭУП «Белинтертранс» и ОАО «Оршанский авиаремонтный завод».

Главным в системе грузовых терминалов страны должен стать транспортно-обслуживающий комплекс (ТОК) «Прилесье», который включен в границы территории свободной экономической зоны «Минск».

Планируется, что на территории ТОК «Прилесье» будут построены АЗС, станции техобслуживания, современные складские помещения, таможенные терминалы, автостоянки, автомойки, а также предусматривается строительство всего комплекса необходимых услуг для отдыха водителей и пассажиров. Кроме этого, в «Прилесье» планируется создать бизнес-центр, где разместятся офисы банковских, страховых, брокерских, экспедиторских и других фирм.

В логистическом центре комплекса будет внедрена единая информационная система, содержащая информацию о передвижении конкретного транспортного средства и товара в любой момент и в любой точке, что позволит компаниям оптимизировать транспортные потоки и повысить эффективность грузоперевозок.

По оценкам специалистов, при эффективной работе пропускная способность ТОК «Прилесье» может составить около 200 автомашин в сутки и обеспечить переработку грузов до 4 тыс. тонн в сутки, или более 1 млрд тонн в год.

Создаваемый логистический центр предложит оптимальные транспортные схемы грузоперевозок. При необходимости в них будут задействованы разные виды транспорта (авиа-, авто- и железнодорожный транспорт) в наиболее выгодном их сочетании.

Таким образом, основными приоритетными направлениями интеграции Республики Беларусь в мировую транспортную систему, обеспечения эффективного использования и развития транзитных возможностей Республики Беларусь являются:

- создание логистической системы страны;
- совершенствование нормативной и правовой базы различных видов транспорта, регла-

- ментирующей условия осуществления транзитных перевозок грузов и пассажиров;
- обеспечение преференциальных условий проезда транзитом через Республику Беларусь по сравнению с условиями проезда через территории сопредельных государств;
 - развитие, реконструкция и строительство новых объектов приграничной инфраструктуры необходимой пропускной способности;
 - развитие, реконструкция автомобильных дорог, по которым осуществляются транзитные автомобильные перевозки, до международных требований;
 - развитие объектов дорожного и приграничного сервиса на транспортных магистралях, имеющих международное значение;
 - воссоздание водной транспортной системы, включающей белорусские реки и соединяю-

щей Средиземное, Черное, Балтийское и Северное моря;

- создание туристической привлекательности в зоне одночасовой транспортной доступности вдоль основных транспортных коридоров;
- развитие комбинированных перевозок грузов по международным транспортным коридорам № 2 и № 9;
- внедрение современных информационных технологий сопровождения транспортных процессов и других систем информатизации;
- информационное обеспечение транзитной привлекательности Республики Беларусь.

Поэтапная реализация указанных мероприятий будет способствовать увеличению транзитных перевозок через территорию республики и созданию перевозчикам благоприятных условий для работы на международном рынке транспортных услуг.