

Международная практика показывает, что неадекватное развитие транспортной инфраструктуры на национальном уровне приводит к неоправданно завышенным затратам в сферах производства и предоставления услуг.

Рациональное использование транзитно-транспортных возможностей стимулирует ускоренное развитие сопряженных отраслей и сфер экономики.

УДК 656.13.02

## **ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА**

А.А. Тозик, Ю.Д. Антюшеня

Белорусский национальный технический университет.

Республика Беларусь - стратегический европейский перекресток, важная транзитная зона, поэтому именно здесь можно успешно участвовать в формировании грузопотоков, идущих из Европы в Россию и обратно, в Украину, страны Балтии и в дальние географические точки - Китай, Турция, Ближний Восток по двум трансъевропейским транспортным коридорам, определенным по международной классификации под номером II (Запад-Восток) (автомобильная дорога М-1/Е-30 Брест - Минск - граница Российской Федерации) и под номером IX (Север-Юг) (автомобильная дорога М-8 граница Российской Федерации - Витебск - Гомель - граница Украины с ответвлением IXБ (автомобильная дорога Гомель - Минск - Вильнюс – Клайпеда / Калининград), общая протяженность которых составляет 1513 километров.

Прогноз развития мировой экономики показывает, что в XXI веке основной поток грузов пройдет между государствами Европейского Союза (ЕС) и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Существующий объем торгового оборота между США, государствами Европы и Азии по различным оценкам варьируется от 0,6 до 2 трлн. долларов США в год, а объем контейнерных перевозок превышает 6 млн. единиц. Поэтому от того, в чью пользу разрешится геополитический торг, предметом которого являются маршруты

движения этих товарных потоков, а в конечном итоге – транзитные пошлины, зависит развитие перевозок по направлению Запад – Восток.

Для Беларуси экономически целесообразно, чтобы основные пути торговли между Западом и Востоком проходили через территорию России по Транссибирской магистрали, а государствам Центральной Азии, Кавказа и Украине, поддерживаемым ЕС и США, выгодно, чтобы они проходили по альтернативному транспортному маршруту – транспортному коридору ”Европа – Кавказ – Азия“ (далее – коридор ТРАСЕКА (Transport Corridor Europe Caucasus Asia)).

Транзит через территорию России в настоящее время оценивается менее чем в 1 % товарооборота между ЕС и государствами АТР (используется только 5 – 7 % транзитного потенциала России). Основные объемы перевозок между ЕС и государствами АТР выполняются морским транспортом по Суэцкому каналу и железнодорожным транспортом по коридору ТРАСЕКА. Учитывая заинтересованность в устойчивости этой тенденции ЕС и США, в 2011 – 2015 годах нельзя ожидать значительного роста объемов транзитных перевозок по направлению Запад – Восток через территорию республики.

Важным фактором, влияющим на развитие транзита по территории Беларуси, является уровень спроса на энергоносители и продукцию российских металлургических организаций на мировых рынках, которые составляют основную часть транзитных грузопотоков. Ухудшение мировой конъюнктуры в этих рыночных сегментах может привести к снижению доходов от транзита.

Объемы транзита природного газа, нефти и транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом напрямую зависят и от реализации стратегических планов по развитию российской транспортной инфраструктуры, связанных со строительством второй очереди нефтепровода ”Балтийская трубопроводная система“ (далее – БТС-2), газопроводов ”Северный поток“ и ”Южный поток“, а также с увеличением перерабатывающей способности портов ”Приморск“, ”Усть-Луга“, ”Высоцк“ на Балтийском море.

Начиная с 2012 года, с учетом ввода в эксплуатацию нефтепровода БТС-2, на который будут перенаправлены потоки нефти из украинских портов ”Одесса“ и ”Южный“, польского порта ”Гданьск“, а также из Казахстана, будет снижен объем транзита нефти через территорию Беларуси.

Аналогичные тенденции прогнозируются и по объемам транзита природного газа через территорию республики в связи с реализацией проектов по строительству газопроводов "Северный поток", первую нитку которого планируется построить в 2011 году (мощность – 27,5 млрд. куб. метров в год), вторую – в 2012 году (мощность – 27,5 млрд. куб. метров в год), а также газопровода "Южный поток" – в 2015 году, мощность которого составит около 63 млрд. куб. метров в год.

В ближайшие 5 лет полностью переключить экспорт российских грузов через порты России не удастся, поскольку рост объемов этих перевозок сдерживается из-за недостаточности финансовых средств, выделяемых из бюджета России на развитие еще относительно слабой инфраструктуры железнодорожных станций на подходах к портам "Приморск", "Усть-Луга", "Высоцк" на Балтийском море, а также на увеличение мощности портовых терминалов. Вместе с тем по мере ввода в действие новых портовых терминалов и развития инфраструктуры железнодорожных станций на подходах к ним объем транзитных перевозок через территорию Беларуси будет снижаться.

В связи с этим назрела необходимость использования современных подходов в развитии транспортных магистралей – качественно новых и более сложных образований, т. е. логистических цепей поставок товаров. Логистика становится одним из качественных элементов реализации транзитного потенциала.

Новой тенденцией в развитии транспортной логистики ЕС является формирование общеевропейской системы товародвижения, предусматривающей наличие опорных европейских центров логистики и взаимодействующих с ними региональных логистических транспортно-распределительных центров.

За последние годы создано ряд международных центров логистики крупными отправителями высокотехнологической продукции, такими как «Диджитал эквипмент корпорэйшн» (США) и «Сони» (Япония), а также ассоциациями, представляющими отправителей менее сложных товаров, например, «Хэндлум продактс каунсил» (Северная Индия). При различной мотивации этих решений, результат в основном одинаков: качественное обслуживание клиентуры, повышение производительности, а значит, экономической эффективности.

Создание логистических центров в государствах позволило снизить затраты на логистику в структуре совокупной стоимости товаров за последнее десятилетие в среднем в два раза. В значительной степени данные изменения вызваны качественным развитием логистической инфраструктуры, совершенствованием технологий переработки грузов, развитием транснациональных логистических провайдеров, внедрением механизмов комплексного обслуживания производителей, направленных на снижение издержек в цепочках поставок.

Логистический центр, таким образом, служит своего рода аккумулятором, соединяющим грузопотоки европейских транспортных коридоров.

В Республике Беларусь 2/3 всех транспортно-логистических затрат приходится на сами организации и лишь 1/3 - на специализированные (транспортные, экспедиторские, страховые). В развитых странах наблюдается тенденция передачи всех видов транспортно-логистических услуг специализированным организациям.

Важным аспектом развития логистической системы является построение территориальной структуры, наполненной соответствующими объектами и коммуникациями.

В этих целях, Постановлением Совета Министров РБ № 1249 от 29.08.2008 г. была утверждена «Программа развития логистической системы РБ до 2015 г.», целями которой являются разработка логистической системы РБ, создание организационной схемы размещения логистических центров в стране и за рубежом, формирование благоприятных условий для привлечения инвестиций для создания объектов и инфраструктуры логистической системы.

В соответствии с Программой развития логистической системы Республики Беларусь к 2015 г. предстоит снизить уровень транспортно-логистических затрат на 10 % для мелких и средних организаций, а затраты крупных промышленных и торговых организаций будут снижены на 30 %.

Для производителей наибольшей экономии (в 4-5 раз) можно будет достичь за счет сокращения складских запасов и соответственно уменьшения замороженных денежных средств в оборотном капитале. Минимизация величины запасов в каналах логистики и строгая дисциплина их функционирования порождает необходимость в непрерывном совершенствовании коммуникационных сетей и бесперебойной транспортировки. Это обеспечит реальное стимули-

рование экономического роста. Иными словами, возможный эффект от развития логистики на национальном уровне, с учетом текущего состояния и перспектив данной отрасли, особенно при внедрении современных технологий, может составить 5-10% от ВВП.

Важную роль в каналах логистики играет технология, особенно инновационная, позволяющая поднять уровень обслуживания клиентов. Внедрение национальной системы электронного декларирования позволило охватить около 80 % белорусского экспорта, его применяют более 800 предприятий-экспортеров.

Необходимо оформлять в электронном виде не только экспорт, но и перейти на импорт, внедрить технологии электронного транзита. Создание системы информационного обеспечения транспорта и системы слежения за перемещением грузов позволит ускорить их продвижение через территорию Беларуси.

Своевременность, точность и доступность информации будут все больше составлять наиболее важный аспект обслуживания клиентов.

Количество и качество информации, которой обмениваются продавец, покупатель и поставщик логистических услуг приобретают особое значение в связи с распространением принципа «точно в срок».

Кроме того, требования к информации усложнились с возникновением глобальных логистических сетей.

Если уровень информации, предоставляемой поставщиком логистических услуг ниже чем необходимо, то деловые отношения с ним будут прекращены.

Таким образом, стратегический учет достижений технического прогресса дает конкурентное преимущество в уже близкой перспективе.

Задачу повышения эффективности транспортного комплекса, можно решить только в рамках транспортно-логистических центров.