

И.И. Полещук

доктор экономических наук, профессор
БГЭУ (Минск)

ЛОГИСТИКА ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОПОТОКОВ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

В статье рассматриваются вопросы наращивания транзитного потенциала Республики Беларусь. Показаны возможности различных видов транспорта в оказании транзитных услуг, анализируются современные тенденции и проблемы их развития. Раскрываются перспективы формирования международных транспортных коридоров с участием Республики Беларусь.

In the article the questions of transit potential increase of Republic of Belarus are examined. Possibilities of different types of transport in providing transit services are shown, modern tendencies and problems of their development are analysed. The prospects of international transport corridors forming are shown with participation of Belarus.

Выгодное геополитическое положение Республики Беларусь в центре Европы предопределило ее роль как перекрестка путей из стран Западной Европы в Россию и государства Азии, а также из Скандинавских и Прибалтийских стран в страны Южной Европы и Ближнего Востока. Это позволяет Беларуси занять достойное место в системе международной экономической интеграции, стать надежным партнером ведущих зарубежных держав в обеспечении и развитии эффективных транспортных связей на Евроазиатском континенте. Использование транзитного потенциала страны обеспечивает развитие ее других отраслей, рост экспорта, способствует формированию рациональных транспортных грузопотоков на основе использования современных логистических технологий.

Сегодня через территорию Беларуси транзитом следуют такие массовые грузы, как каменный уголь, нефтепродукты, черные металлы, руда и др. Территорию Беларуси пересекают два трансъевропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации под номером II (Запад — Восток) и под номером IX (Север — Юг) с ответвлением IX в. Однако транзитные возможности страны используются далеко не полностью (рис. 1).

Согласно прогнозу развития мировой экономики, основным местом финансовых и товарных потоков мира становится треугольник США — Европа — Азия. Объем торгового оборота в нем превышает 600 млрд дол. США, а объем контейнерных перевозок — 6 млн единиц.

Резкое увеличение объемов товарообмена между государствами, регионами и континентами обусловило актуальность создания транспортных коридоров. В настоящее время общая стоимость мировых перевозок оценивается в 3—5 трлн дол./т, причем значительная часть этих перевозок осуществляется морским путем за длительные сроки, около 60 % мирового валового продукта создается в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР).

В последние годы имели место две противоположные тенденции: дешевели океанские перевозки и дорожали железнодорожные. Перевозка 40-футового контейнера по маршруту Шанхай—Москва, с перевалкой в балтийских или черноморских портах, морем дешевле, чем перевозка железной дорогой, примерно на 1500 дол. Однако морской путь в последнее время стал весьма рискован и составляет около 35 суток через Суэцкий канал и до 60 суток вокруг Африки. Поэтому понятен интерес к формированию международных интермодальных транспортных коридоров.



На схеме обозначены основные транзитные потоки грузов
(объем в тоннах более 0,5 % всего транзита)

Рис. 1. Транспортно-логистические схемы грузопотоков через Республику Беларусь

Благодаря своему географическому положению и создаваемой транзитной инфраструктуре Беларусь может стать торговым мостом между странами Европейского союза и Азиатско-Тихоокеанского региона и участником международных транспортных коридоров. То, по каким транспортным коридорам пойдет поток транзитных грузов между ЕС и государствами АТР, будет зависеть от политики ЕС и США в отношении России и государств АТР, прежде всего Китая. Беларусь заинтересована в том, чтобы основные торговые пути между Западом и Востоком пролегали через территорию России по Транссибирской магистрали.

В настоящее время железнодорожным транспортом перевозится более 180 млн т российских экспортных грузов в год в европейские страны и порядка 5 млн т импортных грузов в Россию. Однако стоимость перевозки грузов по российским железным дорогам на 1/4 выше, а скорость на 1/3 ниже европейских стандартов для этого вида транспорта. Поэтому переключение грузопотоков с морского транспорта на сухопутный во многом связано с удешевлением стоимости последнего.

Существующим мультимодальным коридором является Транссибирская магистраль. Грузы из Пусана и Шанхая доставляются в порт Восточный (Находка) судами-контейнеровозами, затем по железной дороге до пункта назначения. Перевозка контейнеров по Транссибирской магистрали практически не затрагивает рынок евроазиатской торговли. В основном Транссиб используется для экспортно-импортных поставок из Кореи и Китая в Россию и Среднюю Азию. Транзитом в Европу отправляется менее 10 тыс. контейнеров в год (1—2 % всех грузов), что сопоставимо с загрузкой одного океанского контейнеровоза последнего поколения.

Самый короткий путь из Европы в Россию и обратно проходит через Республику Беларусь. Уникальное геополитическое расположение Республики Беларусь предопределило ее роль в грузопотоке на пути из стран Западной и Центральной Европы в Россию и государства Азии, из Скандинавских стран на Украину, Молдову, на Балканы, в Турцию и страны Ближнего Востока. Реализация программы использования транзитного потенциала республики во многом определяется стратегией развития транспортной системы Российской Федерации, которая предусматривает создание международного транспортного коридора Восток—Запад как альтернативного пути доставки грузов из Китая в Европу. Этот маршрут будет востребован как для обслуживания растущего регионального товарооборота, так и для организации евроазиатских контейнерных перевозок.

Сейчас основной поток контейнеров приходит в Россию по морю. В связи с этим значительная часть контейнерных терминалов сконцентрирована в районах основных портов — в Санкт-Петербурге, Новороссийске, Мурманске, Владивостоке и приграничных зонах, на пересечении основных транспортных коридоров, а также в районе крупных железнодорожных узлов.

Перспективы развития международного транспортного коридора Восток—Запад и Транссибирской магистрали как его основы связаны с технологией перевозок крупнотоннажных контейнеров ускоренными блок-поездами. Такая технология позволяет не только существенно сократить время доставки грузов, но и осуществлять доставку фиксированными партиями регулярно и строго по расписанию.

В связи с этим можно отметить реализацию с 2008 г. проекта доставки железнодорожным транспортом автокомплектующих из Германии, Чехии и Словакии на завод «Фольксваген» в Калуге. Развитие подобных логистических схем открывает новые перспективы в привлечении дополнительных грузопотоков на сеть железных дорог за счет роста контейнеризации перевозок. Чтобы запустить контейнерный состав, необходимо ориентировать его на конкретный поток, чтобы половина грузоподъемности железнодорожных платформ была гарантированно заполнена.

Сегодня сквозной срок доставки грузов из портов Японии или Кореи к границам Западной Европы составляет менее 20 суток (из них по территории России — 11 суток). Ес-

ли учесть, что контейнерооборот в России имеет значительные перспективы развития, связанные со становлением евроазиатского рынка, то организация транзита грузов в контейнерах через территорию Беларуси тем более перспективна. В настоящее время в Россию доставляется только 6 % всех грузов в контейнерах. Мировой показатель такой доставки — 40 %.

Значительное влияние на увеличение железнодорожных контейнерных перевозок и в целом на развитие евроазиатских транспортных связей должен оказать масштабный проект по созданию на сети российских железных дорог системы терминально-логистических центров. На основе анализа возможных объемов перевалки контейнерного грузооборота в соседних странах можно сделать вывод, что для Республики Беларусь существует реальная возможность включения собственной инфраструктуры в существующий контейнеропоток.

Учитывая требования рынка, в России разрабатывается специальная программа по формированию нового транспортного продукта «ТрансСиб за 7 суток». В результате реализации намеченного комплекса мероприятий, уже в 2012 г. будет обеспечена доставка грузов от восточной до западной границы России за 7 суток (Находка—Красное, маршрутная скорость 1400 км/сутки, или 58,3 км/ч). К 2015 г. при достижении скорости 1500 км/сутки за 7 суток будет преодолеваться расстояние до границы Беларуси с Польшей.

Однако необходимо учитывать макроэкономические риски, связанные с тем, что в последние годы Россия стремится переориентировать основной поток транзитных грузов на свои порты. По мере строительства новых портовых терминалов и развития железнодорожной инфраструктуры в Российской Федерации объем транзитных перевозок через территорию Беларуси может снижаться. Определенные риски связаны с вступлением России во Всемирную торговую организацию, созданием Единого экономического пространства, поскольку если в интеграционном объединении сохранятся неравные условия для субъектов хозяйствования, то это может повлечь уменьшение транзитного грузопотока через Беларусь.

В соответствии со Стратегией развития транзитного потенциала Беларуси на ближайшую пятилетку прогнозируется среднегодовое увеличение транзитного грузопотока на 10 % в год. Доля доходов от транзита (без учета доходов от транзита нефти и стоимости услуг по транзиту природного газа) через 5 лет может составить около 9,9 % ВВП страны [1].

Исходя из общей стоимости перевозки товаров из Азии в Европу по международному транспортному коридору, при перевозке дорогостоящих грузов, требующих быстрой доставки, с доминирующим морским транспортом может конкурировать только автомобильный. Основными субъективными факторами, увеличивающими стоимость евроазиатских автоперевозок, являются необходимость многократного прохождения пограничного и таможенного досмотров в транзитных государствах, что составляет примерно 1/4 всех затрат, а также недостаточная развитость логистической инфраструктуры, упущенная выгода от которой составляет около 15 % стоимости доставки. При условии снижения или ликвидации таможенных барьеров по маршруту автомобильных грузопотоков коммерческая привлекательность сухопутной транспортировки товаров резко возрастает.

Исходя из существующих оценок стоимости транзита, наиболее перспективным наземным транспортным коридором из Азии в Европу стоит признать северный маршрут так называемого «Шелкового пути» (исследование в рамках NELTI): 1) Северо-западные провинции Китая — Кыргызстан — Узбекистан — Россия (Астрахань — Волгоград — Москва) — Беларусь — Польша — Германия; 2) Северо-западные провинции Китая — Казахстан — Россия (Челябинск — Казань — Москва) — Беларусь — Польша — Германия. Проект должен стать полигоном для отработки рекомендаций ООН по развитию транспортных связей стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита, а также

доказать коммерческую эффективность грузовых наземных перевозок как альтернативы морским маршрутам из Азии в Европу.

Перегрузка товаров на другой вид транспорта сопровождается существенными издержками, однако приемлема, если происходит в границах одной и той же таможенной территории. На роль пунктов перевалки, оборудованных соответствующими терминалами, как нельзя лучше подходят логистические центры. В этом контексте автомобильные перевозки получают значительные преимущества от заключения Таможенного союза между Россией, Беларусью и Казахстаном, а также с учетом возможности расширения зоны свободной торговли за счет включения других членов ЕврАзЭС и третьих стран.

В последние два года обозначилось еще одно перспективное направление — создание транспортного маршрута доставки грузов из стран Юго-Восточной Азии в США через Европу (в том числе через Республику Беларусь), альтернативного господствующим сегодня морским перевозкам. Основная причина — быстрый рост американо-китайской торговли, который привел к появлению очередей и задержек как в портах погрузки в Китае, так и портах назначения — западного побережья США. По некоторым оценкам среднее время ожидания контейнеровоза в порту Лос-Анжелеса составляет 7 суток.

С учетом этих факторов ряд крупных американских компаний занялись изучением альтернативных схем доставки грузов из Китая в США. Речь идет о транспортировке грузов по территории Евразии с дальнейшей погрузкой на суда в портах Балтийского, Черного или Средиземного морей и последующей транспортировкой в главные центры потребления на Атлантическом побережье США. В перспективе можно ожидать, что этот фактор будет способствовать увеличению загрузки логистических центров, создаваемых в Беларуси.

На сегодняшний день уже доказана реальная эффективность организации сухопутных грузовых перевозок из Китая в Европу для определенных групп высокостоймых товаров. При этом не требуется каких-либо существенных дополнительных инвестиций в дорожную инфраструктуру. Главное требование — ликвидация административных и бюрократических барьеров вдоль всего маршрута возрождаемого Великого Шелкового пути. Создание такого трансъевроазиатского моста повысит благосостояние, увеличит занятость и приведет к росту экономик всех стран, которые находятся вдоль маршрута его прохождения. При этом важно обеспечить безопасность и упрощение административных процедур. Создание такого пути возможно с точки зрения технологии и организации перевозок.

Вопрос о коммерческой целесообразности доставки грузов из Китая в Европу сухопутным маршрутом транзитом через Беларусь внимательно изучается по двум причинам. Первая причина заключается в том, что, как Европа, так и Азия являются важными объектами инвестиций для транснациональных корпораций США, большинство из которых являются членами Торговой палаты и считают, что более быстрый и дешевый транспортный маршрут был бы выгоден для бизнеса. Вторая причина состоит в том, что имеется реальный потенциал увеличения инвестиций и развития инфраструктуры вдоль этого торгового пути. Регион, который окружает исторический «Шелковый путь», ценен не только экономически, но занимает центральное место с точки зрения глобальной безопасности.

Таким образом, с целью сохранения существующих и привлечения новых транзитных грузопотоков целесообразно разрабатывать и реализовывать конкурентоспособные транспортно-логистические схемы и переключать транзитные грузопотоки с альтернативных видов транспорта и сопредельных дорог на маршруты с участием Беларуси.

Схемы существующих маршрутов и маршрутов, которые в перспективе могли бы проходить через Республику Беларусь по таким видам продукции, как нефть и нефтепродукты, каменный уголь, минеральные и химические удобрения, представлены на рис. 2—4.

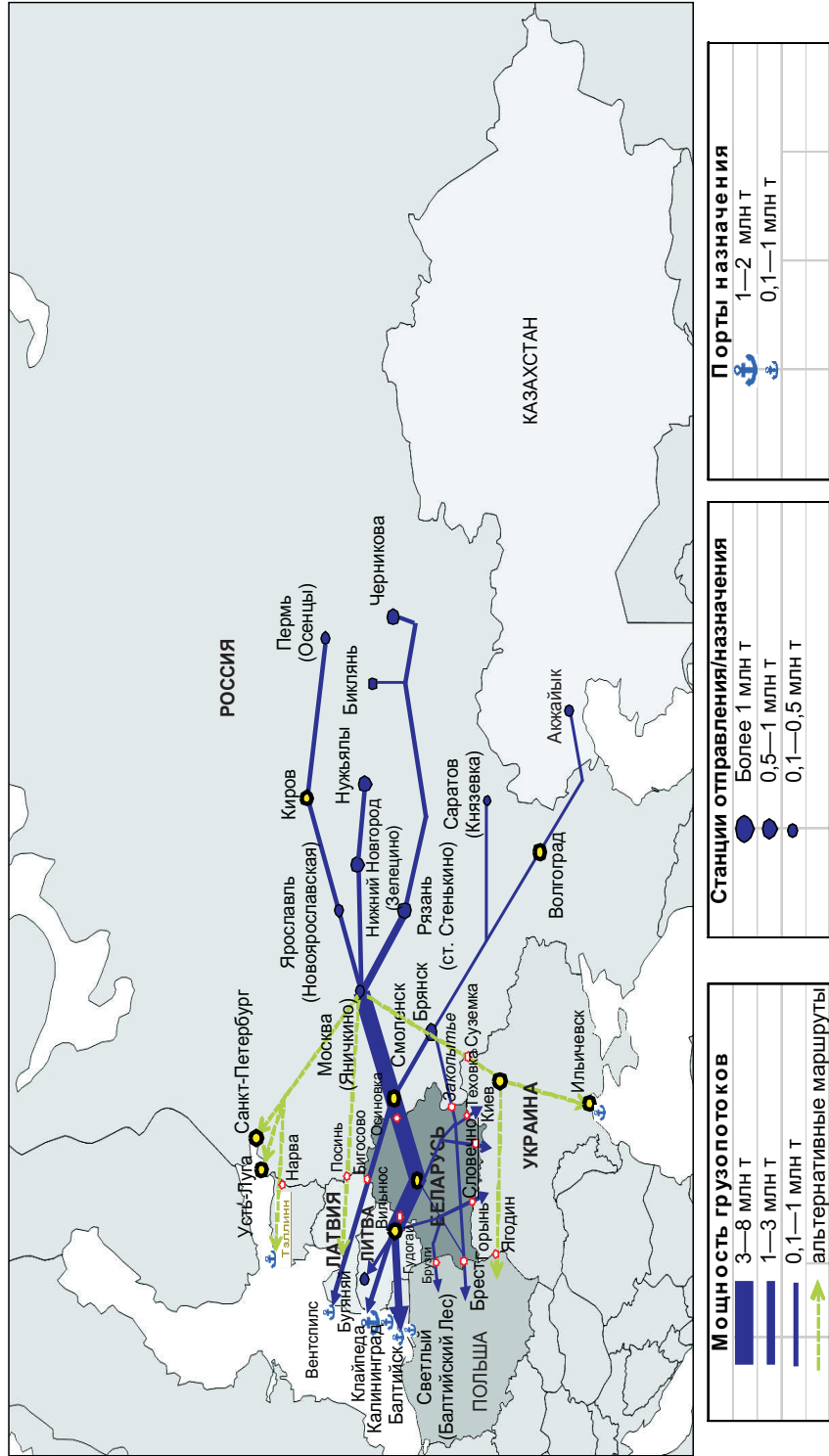


Рис. 2. Схемы действующих и альтернативных маршрутов транзитных грузопотоков нефти и нефтепродуктов через Беларусь

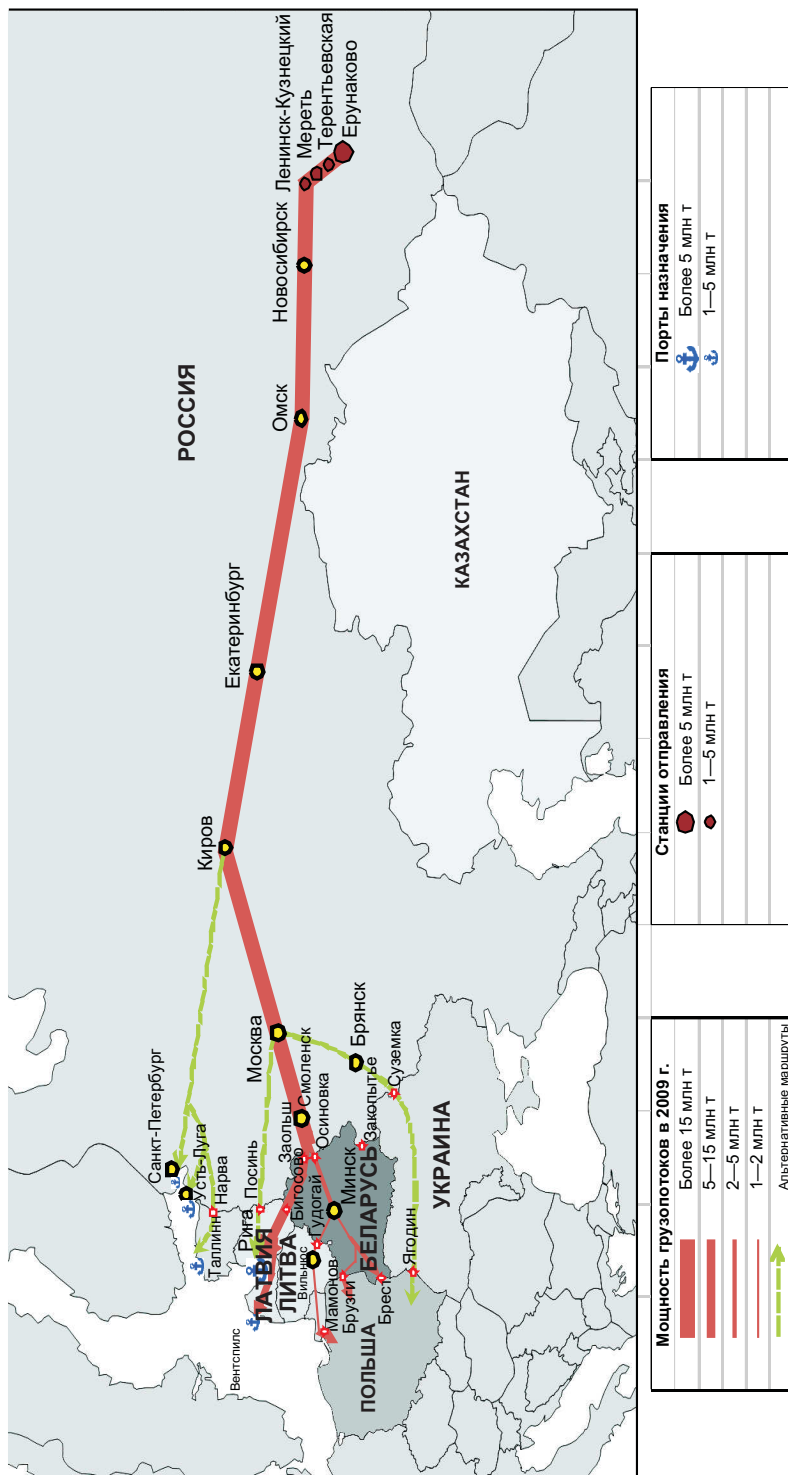


Рис. 3. Схемы действующих и альтернативных маршрутов транзитных грузопотоков каменного угля через Беларусь

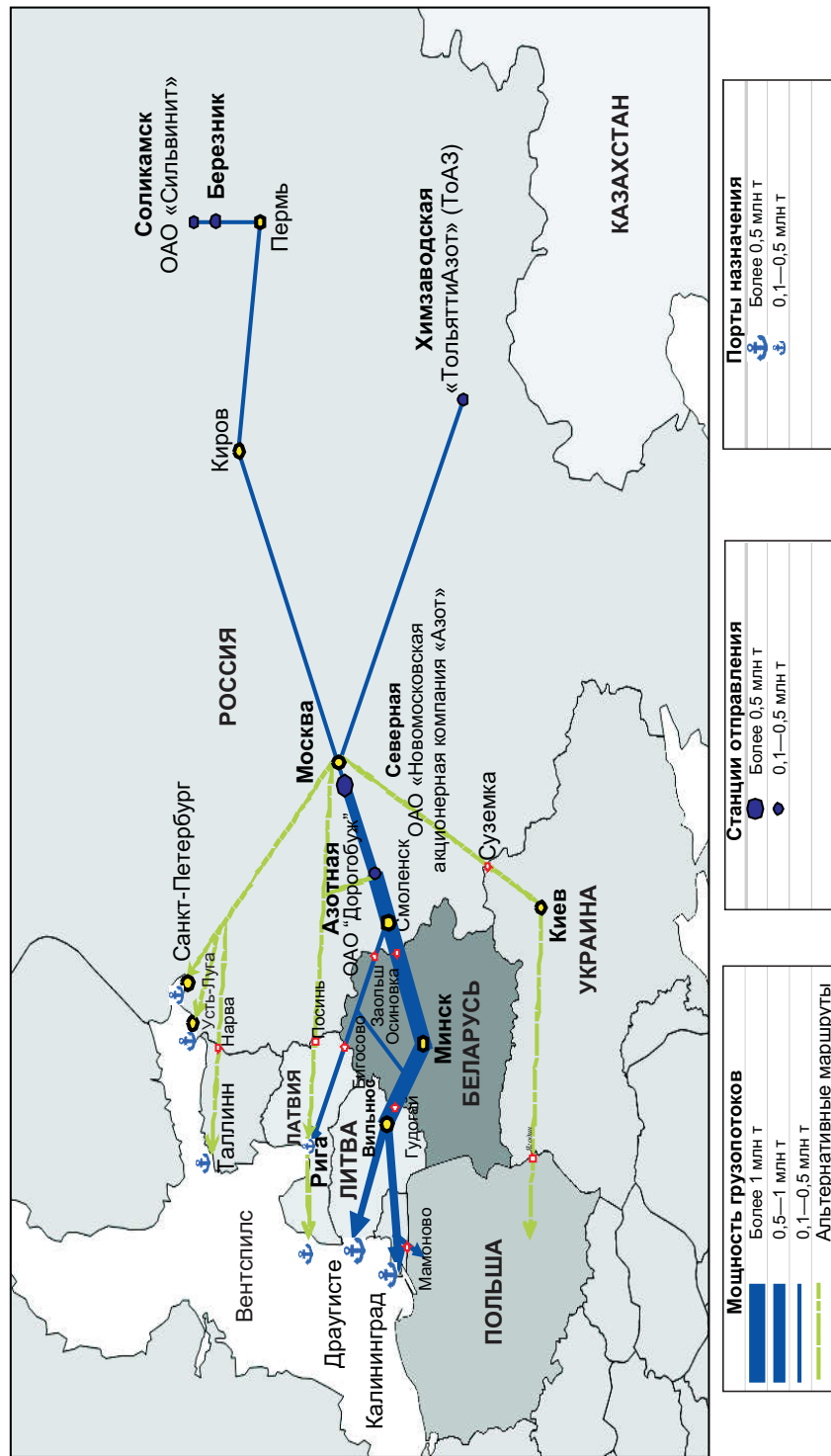


Рис. 4. Схемы действующих и альтернативных маршрутов транзитных грузопотоков минеральных и химических удобрений через Беларусь

Разрабатываемые транспортно-логистические схемы выгодны как перевозчикам, так и клиентам, поскольку позволяют минимизировать транспортную составляющую в цене товара, сокращают сроки доставки грузов обеспечивают повышение эффективности деятельности.

Л и т е р а т у р а

1. Программа развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011—2015 годы: постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 9 авг. 2010 г., № 1181 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «Юр-Спектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2010.

Статья поступила в редакцию 09.12.2011 г.

Н.А. Полещук

кандидат экономических наук

БГЭУ (Минск)

РАЗМЕЩЕНИЕ РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫХ ЦЕНТРОВ В УСЛОВИЯХ МЕЖДУНАРОДНОЙ ИНТЕГРАЦИИ

В статье рассматриваются вопросы организации на предприятиях системы товародвижения готовой продукции в условиях создания Единого экономического пространства России, Беларуси и Казахстана. В частности, проводится обоснование размещения распределительного центра с учетом расстояний между городами, прогнозного значения спроса на продукцию, а также координат местоположения городов. Дается анализ экономической эффективности строительства распределительного центра на основе использования метода дисконтирования денежных потоков.

The article is dedicated to the questions of enterprises' distribution system organization in the conditions of the United economic area creation between Russia, Belarus and Kazakhstan. In particular, the placing of distributive center is grounded by taking into account distances between cities, prognosis value of products demand, and also coordinates of cities. The analysis of economic efficiency of building of distributive center is given using the method of money streams discounting.

Одним из важнейших событий для отечественной экономики стало создание на постсоветском пространстве Единого экономического пространства (ЕЭП) России, Беларуси и Казахстана, вступившее в силу 1 января 2012 г. Необходимо отметить, что с начала действия единого для трех стран Таможенного кодекса, товарооборот между тремя странами увеличился на 40 %, а между Беларусью и Казахстаном — в 2 раза. Столь существенное повышение экономической активности прежде всего связано с устранением таможенных, административных и прочих барьеров во взаимной торговле. Это в свою очередь способствует снижению себестоимости продукции и перевозок, а также благоприятствует развитию производственных связей между предприятиями и организациями Беларуси, Казахстана и России. Кроме того, снижаются риски ведения бизнеса в силу появления международных правовых гарантий. Создаются правовые условия для процессов укрупнения деловых структур в ходе слияний и поглощений. Это не может не сказаться на увеличении грузооборота между странами.