

М.А. Слонимская

кандидат экономических наук, доцент

Т.Г. Зорина

кандидат экономических наук, доцент

БГЭУ (Минск)

АНАЛИЗ ФАКТОРОВ СПРОСА НА УСЛУГИ БЕЛОРУССКИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ГРУЗОПОТОКОВ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ЕВРОПОЙ

В статье проанализированы основные факторы спроса на услуги проектирующихся транспортно-логистических центров, расположенных вблизи транспортного коридора, обслуживающего грузопотоки Россия — Европа, Европа — Россия, дана их товарная характеристика. Сделаны выводы о перспективности строительства таких центров ввиду сложившейся тенденции к увеличению объемов экспорта и импорта товаров между Россией и ЕС, наличия спроса на услуги по обработке грузов, связанные с мультимодальностью перевозок и различной шириной колеи железной дороги, а также включением России в международные цепи поставок с участием стран Азии.

The major factors of the logistical centers services demand located near to a transport corridor, serving freight traffics Russia — Europe, Europe — Russia are analysed in the article, their commodity characteristic is given. Conclusions about perspectivity of construction of such centers in view of the developed tendency to increase in volumes of export and import of the goods Russia and EU, presence of demand for services on processing the cargoes, connected with a multimodality of transportations and various width of a track of the railway, and also inclusion of Russia in the international circuits of deliveries with participation of the countries of Asia are made.

Благодаря своему выгодному географическому положению Беларусь может замкнуть на себя большую часть евроазиатских международных грузопотоков, что является *первым фактором* развития здесь рынка комплексных транспортно-логистических услуг. Наиболее важными являются грузопотоки Россия — Европа и Европа — Россия, так как Россия является одним из основных партнеров Европейского союза (ЕС) по внешнеэкономической деятельности, занимая 7-е место в числе основных экспортеров и 11-е место в числе основных импортеров. Экспорт из России и импорт в Россию 27 стран ЕС составлял по данным за 2009 г., соответственно, 3,1 и 1,7 % общего экспорта и импорта ЕС, включая экспорт и импорт между странами-участницами.

На рис. 1 дана характеристика темпов роста стоимостного объема (в евро) экспорта России в ЕС и импорта России из ЕС за 2005–2009 гг. в процентах к 2005 г. Можно заметить, что сложившаяся за период 2005–2008 гг. тенденция к достаточно интенсивному росту стоимости объемов грузопотоков между Россией и ЕС в 2009 г. под влиянием экономического кризиса изменилась в сторону их замедления. При этом стоимость объема экспорта из России в ЕС росла более высокими темпами, чем импорта из ЕС в Россию, и в 2008 г. данный показатель превысил уровень 2005 г. более чем в 2 раза, однако за 2009 г. объемы поставок товаров из России в ЕС сократились на 79 %.

Анализ тех же данных за период с июля 2009 г. по июль 2010 г. в процентах к июлю 2009 г. (рис. 2) показывает, что за последний год внешнеторговая деятельность между Россией и ЕС вновь оживилась и можно прогнозировать дальнейший рост стоимости объемов импорта из ЕС в Россию на 4,6 % в месяц с достоверностью 93,5 % и экспорта из России в ЕС на 4 % в месяц, но менее надежно (с достоверностью 51,5 %).

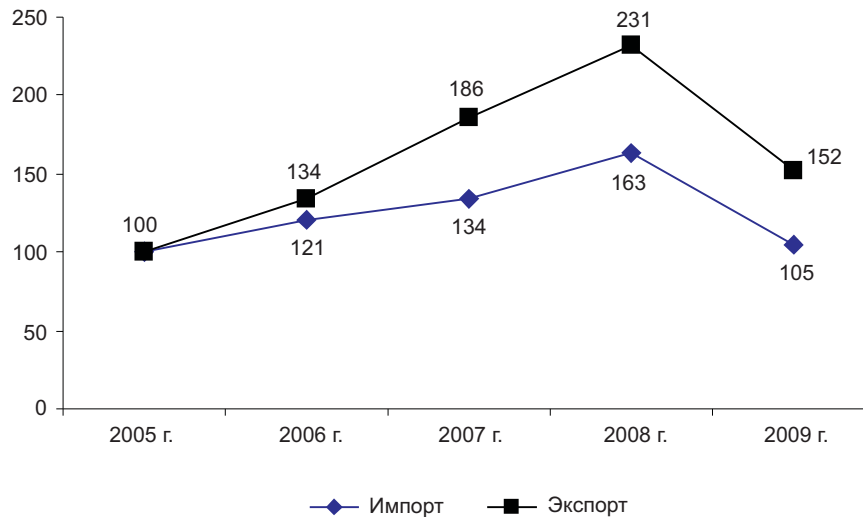


Рис. 1. Темпы роста стоимостных объемов в евро экспорта России в ЕС и импорта России из ЕС за 2005–2009 гг., % к 2005 г.

Источники: расчеты авторов по данным Евростата (External and intra-European Union trade. Monthly statistics — Issue number 11/2010).

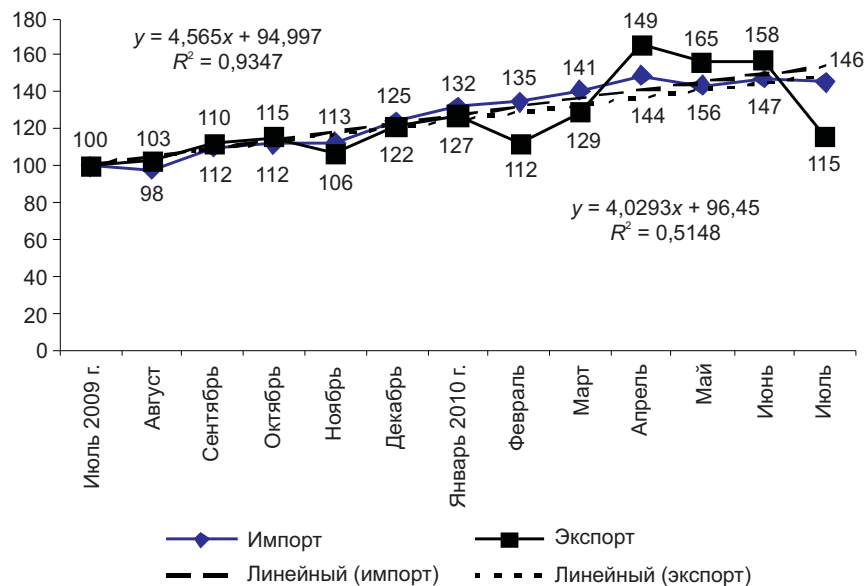


Рис. 2. Темпы роста стоимостных объемов (в евро) экспорта России в ЕС и импорта России из ЕС за период с июля 2009 по июль 2010 г., % к июлю 2009 г.

Источники: расчеты авторов по данным Евростата (External and intra-European Union trade. Monthly statistics — Issue number 11/2010).

Таким образом, если улучшить процесс управления грузоперевозками (что включает в себя логистику, информатизацию, безопасность) на основе предоставления комплексных транспортно-логистических услуг на территории Республики Беларусь, то можно ожидать в ближайшие годы увеличения размера транзитного грузопотока из России в Европу и из Европы в Россию.

Данный прогноз подтверждают и фактические данные о динамике объема транзитных перевозок Республики Беларусь. В первом полугодии 2010 г. по Белорусской железной дороге перевезено 65,8 млн т грузов, что на 3,3 % превышает уровень соответствующего периода 2009 г. В том числе транзит грузов в январе—июне возрос на 7,9 % к аналогичному периоду 2009 г. — до 23,1 млн т. Ввоз грузов в страну по железной дороге достиг 5,9 млн т, что на 4,3 % больше, чем за такой же отрезок времени 2009 г. Вывоз — 13,8 млн т (+1,4 %), транзит — 23,1 млн т (+7,9 %). Одна из причин роста транзита в январе—июне — восстановление транзитного грузопотока из России через порты Калининградской области. Объемы транзитных перевозок через Калининградскую область достигли 6,8 млн т, или 145 % к соответствующему периоду прошлого года. Устойчивая положительная динамика объема транзита наблюдается и в сообщении Восток — Запад — Восток через белорусско-польские погранпереходы. В направлении Восток — Запад из стран СНГ в ЕС было перевезено более 5,2 млн т грузов, или 151 % к уровню аналогичного периода 2009 г. Из них в рамках II Общеευропейского транспортного коридора через погранпереход Брест — Тересполь перевезено свыше 3,4 млн т грузов (темп роста составил 189,1% к соответствующему прошлогоднему периоду).

В направлении Запад — Восток за шесть месяцев Белорусская железная дорога перевезла из ЕС в страны СНГ 531 тыс. т грузов, или 122 % к аналогичному периоду 2009 г. Из них через погранпереход Брест — Тересполь — 440 тыс. т, или 123,8 %. В итоге в обоих направлениях перевезено около 5,8 млн т грузов (148 % к уровню января—июня 2009 г.).

В первом полугодии Белорусская железная дорога увеличила объемы транзитных перевозок нефти и нефтепродуктов на 30,1 % к уровню января—июня 2009 г., черных металлов — на 86 %, руды — почти в 7 раз, автомобилей — на 80,5 %, химикатов и соды — на 12,5 %. Транзитные перевозки грузов в контейнерах составили 52,8 тыс. контейнеров, или 159,5 % к аналогичному периоду прошлого года. По оперативным данным, за шесть месяцев всеми контейнерными поездами перевезено 99,8 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте, или 160,1 % к соответствующему периоду 2009 г.

Согласно проекту Государственной программы развития транзитного потенциала страны на 2011–2015 годы, Беларусь к 2015 г. увеличит доходы от транзита на 24 % по сравнению с 2009 г. — до 2,5 млрд дол. При этом доля Белорусской железной дороги должна составить около 60 %.

Вторым фактором для Беларуси, который обеспечивает спрос на комплексные транспортно-логистические услуги на ее территории, является наличие различий в структуре грузоперевозок России и ЕС. В странах ЕС грузы перевозятся преимущественно автомобильным транспортом, на долю железнодорожных перевозок приходится только 10 % общего объема грузооборота. В России же грузоперевозки осуществляются преимущественно железнодорожным транспортом и гораздо шире используется трубопроводный транспорт.

Таким образом, Беларусь имеет достаточно емкий рынок услуг, связанных со стыковкой на границе с ЕС железнодорожного, трубопроводного и автомобильного видов транспорта.

Третий фактор, определяющий потребность в особых транспортно-логистических услугах на границе Беларуси и Европейского союза, заключается в различии ширины колеи железных дорог.

Существуют три принципиальных способа перевозки груза через пограничный переход между странами, имеющими разную ширину колеи:

1) перегруз. Это самый распространенный способ. В этом случае груз просто перемещается из вагона одной колеи в вагон другой. Как вариант часто используется погрузка из автомобилей в вагоны широкой колеи;

2) перестановка колесных пар. Данный способ применяется в случае перевозки опасных, наливных, негабаритных и других грузов, требующих бережного обращения.

В этом случае вагоны с установленными колесными парами европейской колеи подаются под погрузку (выгрузку) европейскому грузоотправителю (грузополучателю). Эта операция возможна только с вагонами европейского стандарта. Такие вагоны имеют на борту надпись «МС-1» или «МС-0». Данный стандарт учитывает габаритные размеры вагона, а также ряд технических характеристик, обеспечивающих сцепку вагонов, соединение тормозных магистралей, перестановку тележек и т.д. В случае если вагон (или группа вагонов) не полностью удовлетворяет заявленным характеристикам, он (они) с обеих сторон прикрывается специальными вагонами, которые, с одной стороны, соответствуют европейскому стандарту, а с другой — нашему;

3) использование вагонов с изменяющейся шириной колесных пар. Данная технология фактически существует только в опытных образцах, но в коммерческой перевозке грузов не применяется.

Четвертый фактор спроса на комплексные транспортно-логистические услуги — это включение России в международные цепи поставок с участием стран Азии, что может существенно увеличить объемы транзита через территорию Республики Беларусь в Европу. Общеввропейская конференция на о. Крит определила девять основных международных транспортных коридоров. Для Беларуси особенно важен МТК № 2 — маршрут Берлин — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород. В 1999 г. на заседании Координационного транспортного совещания в Нижнем Новгороде между странами СНГ было подписано заявление о намерении создать транспортный коридор, соединяющий Китай, Казахстан, Россию и Беларусь.

Короткое транзитное время является главным и неоспоримым преимуществом Транссибирских перевозок. С использованием квартальных расписаний судов на линиях Япония — Россия и Южная Корея — Россия ежеквартально разрабатываются графики движения ускоренных контейнерных поездов по Транссибирскому маршруту. Расписанием предусмотрено отправление поездов со станции Находка-Восточная на следующие сутки после прибытия судна и выгрузки контейнеров в порту Восточный. Скорость курсирования ускоренных контейнерных поездов по Транссибирской магистрали составляет около 1200 км в сутки.

Страны ЕС через территорию Беларуси с Россией и странами Азии в настоящее время соединяют следующие основные маршруты контейнерных поездов:

- «Восточный ветер» (Берлин — Варшава — Минск — Москва и далее на Казахстан и Центральную Азию) с 1995 г.;

- «Монгольский вектор» (Брест — Наушки — Улан — Батор) с 2002 г. В рамках поезда «Монгольский вектор» с марта 2005 г. организовано курсирование контейнерного поезда по маршруту Китай — Монголия — Россия — Беларусь — Германия. В составе поезда контейнеры следуют 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. Поезд из Бреста отправляется 2 раза в месяц: 15 и 30 числа. В состав специализированного контейнерного поезда «Монгольский вектор» включаются контейнеры, доставляемые в Брест, как по железной дороге вне других контейнерных поездов, так и автотранспортом. Прибывающие в Брест контейнеры накапливаются и хранятся на контейнерном терминале;

• «Казахстанский вектор» (Брест — Арысь) с 2004 г. следует через пограничные переходы Осиновка (Беларусь) — Красное (Россия) — Илецк (Казахстан). Поезд отправляется из Бреста по готовности. В состав поезда включаются контейнеры, которые следуют назначением в Казахстан, Узбекистан, Туркмению, Таджикистан, Киргизию.

Операторами контейнерных поездов по Белорусской железной дороге является Государственное предприятие «Белинтертранс-транспортно-логистический центр» («БТЛЦ»). Перевозка грузов ускоренными фирменными поездами предусматривает: 1) значительное сокращение времени в пути по сравнению со временем на перевозку грузов на направлении Восток — Запад — Восток обычными поездами; 2) курсирование поездов по установленному графику; 3) упрощенные таможенные процедуры; 4) диспетчерский контроль; 5) повышение надежности перевозок грузов. Белорусской железной дорогой для данных поездов установлены конкурентоспособные тарифы, обеспечивается ускоренная переработка контейнеров и вагонов с грузом на передаточных станциях, их проследование по территории республики в короткие сроки и по твердому расписанию.

Товарная характеристика транзитных потоков Россия — ЕС и ЕС — Россия. Конкретные виды транспортно-логистических услуг, которые могут быть востребованы для обслуживания транзитных и других грузопотоков в значительной степени определяются их товарным составом. Для того чтобы получить представление о размере потенциального рынка транспортно-логистических услуг по обслуживанию транзитного грузопотока Россия — ЕС и ЕС — Россия и перспективах его расширения, рассмотрим товарную структуру импорта в Россию из стран ЕС и экспорта из России в страны ЕС и тенденции в ее изменении.

Характеристика экспорта России в ЕС за 2009 г. и 10 месяцев 2010 г. показывает, что наибольшую долю (73 %) в структуре экспорта товаров из России в ЕС занимает товарная группа «энергетические продукты». В 2009 г. по сравнению с 2008 г. по данной группе товаров наблюдалось сокращение грузопотоков в стоимостном выражении на 31 %, но уже в январе—октябре 2010 г. по сравнению с соответствующим периодом 2009 г. произошло их увеличение на 43,7 %. Остальные товарные группы не имеют существенного значения в определении размера грузопотоков в направлении Россия — ЕС.

Наибольшую долю в структуре импорта товаров в Россию из ЕС занимает товарная группа «машины и оборудование», однако по данной позиции произошло самое значительное сокращение в 2009 г. под влиянием экономического кризиса (на 47 %) и за 10 месяцев 2010 г. объемы данных потоков в стоимостном выражении восстановились менее чем на половину — на 22,9 %. На втором месте по объему импорта из ЕС в Россию находится товарная группа «химические продукты». По данной группе было минимальное снижение стоимости грузопотоков в 2009 г. по сравнению с 2008 г. и наблюдался самый значительный рост в январе—октябре 2010 г. по сравнению с соответствующим периодом 2009 г. Значительную долю (9,4 %) в структуре импорта в Россию из стран ЕС также занимает такая товарная группа, как «продукты питания, напитки и табак». Сокращение грузопотоков по данной позиции в 2009 г. по сравнению с 2008 г. на 19,9 % было компенсировано их ростом в январе—октябре 2010 г. на 25,2 %.

Таким образом, в настоящее время для Республике Беларусь существует потенциальная ниша в мировом секторе мультимодальных перевозок. Основной плюс республики как территориальной единицы — это ее расположение между двумя крупнейшими мировыми экономическими центрами — Европейским союзом и Российской Федерацией. Используя свой потенциал, Республика Беларусь при наличии современной инфраструктуры в виде транспортно-логистических центров может рассчитывать на увеличение объема экспорта логистических услуг и притока в государственный бюджет валютных средств.

Статья поступила в редакцию 19.01.2011 г.