

3. Об утверждении стратегии технологического развития РБ на период до 2015 г.: постановление СМ РБ от 01.10. 2010 г. № 1420 [Электрон. ресурс] // Национальн. правовой интернет-портал РБ. - Режим доступа: <http://pravo.by/main.aspx?guid=3871&p0=C21001420> - Дата доступа: 16.03.2012.

4. Сайт концерна «Беллесбумпром» [Электронный ресурс]. - 2011. - Режим доступа: <http://www.bellesbumprom.by>. - Дата доступа: 20.09.2011.

5. Марков, А.В. Государственная инновационная политика: теоретические основы и механизм реализации. - Мн., 2005. - 370 с.

6. Леса и лесное хозяйство Финляндии [Электрон. ресурс]. - Режим доступа: http://www.mttm.fi/attachments/mmm/julkaisut/esitteet/5mwhCVJh7/MMM_metsa_rus.pdf - Дата доступа 15.01.2012.

7. Яшева, Г.А. Формирование кластерной политики как направление повышения конкурентоспособности национальной экономики / Г.А. Яшева [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.imnclub.info/wp-content/uploads/> - Дата доступа 07.02.2012.

МЕСТО И ПЕРСПЕКТИВЫ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ И БРЕСТСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЗЛА В ПРОГРАММЕ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

PLACE AND PROSPECTS of the Belarusian Railways and Brest railway junction in the development program LOGISTICS SYSTEM OF BELARUS

*Руцкий С.Г., старший преподаватель,
УО «Брестский государственный технический университет», г. Брест*

*Rutskii S.G., Senior Lecturer,
Brest State Technical University, Brest*

Аннотация

В статье кратко рассмотрено положение Республики Беларусь как транзитного коридора между Востоком и Западом, роль Белорусской железной дороги в логистическом комплексе Республики Беларусь. Проведен анализ и даны рекомендации по повышению эффективности работы Брестского транспортного узла в рамках развития транспортной системы страны в целом.

Ключевые слова: транспорт, логистика, ставка, фрахт, тариф, вагон, контейнер

The article reviews briefly the status of the Republic of Belarus as a transit-country between the East and the West, the role of the Belarusian railway in logistics complex of the Republic of Belarus. It also contains the analysis and recommendations for improvement of the Brest transport hub efficiency within the development of the Belarusian transport system taken as a whole.

Key words: transport, logistics, freight, tariff, wagon, container.

Республика Беларусь находится на пересечении основных торговых путей ЕС-Россия и Балтийское – Черное моря и является основным транспортным мостом на этом пути, поэтому Правительство страны всегда пристально следило за транспортными потоками, проходящими через территорию Республики. В странах со схожим географическим положением логистика обеспечивает до 30% ВВП, при этом тратя минимальное количество энергоресурсов. В Беларуси доход от логистической деятельности колеблется в районе 8% от ВВП.

Страна находится на стыке автомобильных и железнодорожных магистралей, нефте- и газопроводов, систем связи между Западной Европой и Азией, владеет воздушным пространством для полета кратчайшим путем между крупнейшими

узловыми аэропортами ЕС и России, соответственно можно утверждать, что перспективы развития логистики в Беларуси есть и каждый год неполного использования всего потенциала страны приводит к дальнейшим потерям, как поступлений в бюджет, так и в конкурентоспособности среди стран-соседей.

Для дальнейшего развития отрасли, Правительством было принято ряд программных документов:

- Постановление Совета Министров РБ от 29 августа 2008 г. № 1249 «О программе развития логистической системы РБ на период до 2015 года»;
- Декрет Президента Республики Беларусь от 6 августа 2009 года № 10 "О создании дополнительных условий для инвестиционной деятельности в РБ";
- Указ Президента Республики Беларусь от 6 августа 2009 г. № 413 "О предоставлении физическим и юридическим лицам полномочий на представление интересов РБ по вопросам привлечения инвестиций в Республику Беларусь";
- План мероприятий по участию и повышению позиции Республики Беларусь в рейтинге по индексу логистики от 9 июня 2011 г. № 37/222-403 (утвержден Заместителем Премьер-министра Республики Беларусь Калининым А.Н.);
- внесены изменения в Налоговый и Инвестиционный кодексы, приняты иные решения.

За последнее десятилетие в стране был создан и оснащен ряд транспортно-логистических центров (ТЛЦ), осуществляющих транспортно-экспедиционные, складские, таможенные и иные услуги, выполняемые при реализации логистической схемы доставки грузов. Постепенно *выстраивается система транспортной логистики вдоль транспортных «критских» коридоров:*

- 9Б – в направлении портов Балтийского и Черного морей (Калининград – Клайпеда – Вильнюс – Минск – Киев);

- 2Б – «Восток – Запад – Восток».

Созданные ТЛЦ, помимо уже имеющихся мощностей, планируют расширение сфер своей деятельности, реализуют совместные проекты с иностранными инвесторами, пользуются государственной поддержкой.

Если в автотранспортной сфере ситуация более или менее нормализуется за счет обострения конкуренции, предоставления ряда беспрецедентных льгот участникам рынка и непосредственно самой открытостью данного рынка, то в развитии железнодорожной составляющей существует ряд проблем. В таблицах 1,2 приведена динамика грузооборота различными видами транспорта за последние 6 лет.

Таблица 1 – Грузооборот различными видами транспорта, млн. т км

Вид транспорта	2007	2008	2009	2010	2011
Железнодорожный	47933	48994	42742	46224	49406
Автомобильный	11941	13742	13543	15007	16719
Воздушный	66	56	50	44	27
Внутр. водный	93	132	83	110	143
Все виды	60033	62924	56418	61384	66295

Таблица 2 – Перевезено грузов, млн. тонн

Вид транспорта	2007	2008	2009	2010	2011
Железнодорожный	141	147,2	134,0	139,9	152,8
Автомобильный	110,9	130,9	134,9	159,8	169
Воздушный	0,02	0,02	0,02	0,02	0,01
Внутр. водный	4,4	5,1	5,7	6,2	6,7
Все виды	256,3	283,2	274,3	306,0	328,5

Согласно текущей статистике, за январь-сентябрь 2012 года объем транзитных перевозок по Белорусской железной дороге составил всего 88,4% от аналогичного периода прошлого года.

Из представленных данных можно сделать выводы:

- основными видами транспорта, обеспечивающими внутренние и транзитные потоки, являются автомобильный и железнодорожный;
- начало работы Таможенного Союза практически никак не повлияло на объемы грузоперевозок;
- с 2009 года автомобильным транспортом перевозится больше грузов в абсолютном выражении, но при этом основная масса этих перевозок – внутренние на короткие дистанции;
- железнодорожный транспорт теряет позиции в борьбе за грузы с автомобильным транспортом.

Белорусская железная дорога является государственным объединением, подчиненным Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, поэтому стратегическое направление ее развития целиком и полностью зависит от целостности и актуальности государственной политики.

С начала 90-х годов Белорусская железная дорога (БЧ) попала в крайне неприятное положение в связи с практически полным отсутствием актуальной и современной правовой базы. До этого единой базой служили документы и распоряжения МПС СССР.

Строгая иерархия, развитая инфраструктура, подчиненность международным договорам и соглашениям и накопленный запас прочности позволили не просто продолжить выполнять функции исполнителя перевозок, но и начать самостоятельно управлять БЧ как единой, обособленной системой. Стоит отметить, что Закон «О железнодорожном транспорте» был принят только 6 января 1999 года.

Тем не менее, в результате долгих лет работы БЧ вопреки всему сложилось впечатление, что она и дальше сможет точно так же работать без существенного контроля и вливаний со стороны государства. К сожалению, запас прочности за эти годы был в значительной степени утерян. Например, во вполне благополучные годы (с начала 2000 г. по 2011 г. включительно) было списано 12572 вагона, закуплено 7587 вагонов. Учитывая практику продления сроков службы старого парка, практически полное отсутствие закупок в 90-х годах, нарастающие парк собственных вагонов в России, БЧ может в ближайшем будущем столкнуться с критической нехваткой подвижного состава под текущие нужды. Следует отметить, что дефицит уже есть, но пока получается его отрегулировать.

Среднесуточная производительность локомотива на 2011 год составила 1154 тыс. т км брутто, тогда как в 2007 году была 1173 тыс. т км брутто. В остальные годы последней пятилетки она была еще ниже.

Средняя скорость движения поезда на 2011 г. – 44,6 км/ч. Норма для СССР – 47–50 км/ч. (БСЭ 1978). Следует отметить, что в ОАО «РЖД» в начале 2012 г. произошел обвал эффективности использования локомотивов – средняя скорость снизилась ниже 10 км/ч.

Из этого вывод: невозможно решить проблему эффективности отдельными мерами, например, путем увеличения парка вагонов без совершенствования инфраструктуры, не обращая внимания на ситуацию в целом.

Если обратить внимание на инвестиционный план Белорусской железной дороги до 2015 года, видно, что значительное количество средств тратится на обновление подвижного состава и инфраструктуры пассажирских перевозок. Эта часть работы БЧ убыточна и может финансироваться в подобных объемах только в 2-х случаях:

- в рамках социальной помощи населению;
- в рамках комплексной программы Сити-логистики.

Так как комплексных исследований по городской логистике, а тем более действующих комплексных программ ее внедрения в городах Беларуси нет, получается, что БЧ оказывает «спонсорскую» помощь населению. Данное политическое решение может окончательно вымыть инвестиционные средства из железной дороги.

В рамках теории логистики необходимо помнить, что если «падет» одно звено системы, за ним может разрушиться она вся.

При успешном развитии автомобильной составляющей без должного гармоничного развития железнодорожной, последняя может утратить остаток конкурентоспособности. Сложность содержания инфраструктуры, постоянная работа в убыток по ряду направлений, подчиненность Министерству транспорта с неизбежной проблемой бюрократизации, длительный период работы в таком состоянии и, наконец, мощные компании, которые работают в России на совсем других условиях, – всё это позволяет утверждать, что если ситуация дойдет до определенной точки невозврата, это может попросту разрушить народнохозяйственный комплекс Республики Беларусь.

Существует также опасность попасть в полную зависимость от российского капитала при приватизации и продаже БЧ на рынке, так как, например, планы правительства РФ на 2013 год по поддержке ОАО «РЖД» по разным оценкам составляют от 3 до 6,6 млрд. долл. США, и часть из них может быть перенаправлена на покупку доли железнодорожной инфраструктуры Беларуси или компании в целом с потерей контроля над важнейшей транспортной артерией страны. Понимание данного факта привело к созданию Совета по выработке стратегии инновационного развития транспортного комплекса Института транспорта «Транстехника». По понятным причинам, аналитики при совете продолжают основной упор делать на развитие ТЛЦ.

Так как потенциал роста валютной выручки лежит в основном в интенсификации работы с транзитными грузами, внимание следует обратить на Брестский железнодорожный узел. В связи со сменой ширины колеи, практически обязательной перегрузкой грузов, вынесением таможенного контроля на внешний периметр Таможенного Союза, имеет смысл проводить работу по оптимизации схем обработки грузов именно на данном узле.

Здесь в рамках исполнения Программы развития логистической системы Республики Беларусь сменой вывесок было создано 2 ТЛЦ: Брестский филиал республиканского транспортно-экспедиционного унитарного предприятия

"БЕЛИНТЕРТРАНС-транспортно-логистический центр" Белорусской железной дороги (бывший РУП «Белинтертранс») и УП «БрестГрансГрузЛогистик» (старое название МЧ-3) со схожими полномочиями и целями в рамках одной структуры – Белорусской железной дороги.

Для того же, чтобы переход работал эффективно, есть смысл объединить информационные и технологические процессы с логистическим центром «ПКП Карго» (Малашевиче, Республика Польша). Оптимальная структура управления позволит уменьшить время, которое проводят грузы на границе, улучшить качество обработки, повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным транспортом.

После анализа текущей ситуации на переходе, можно выделить ряд предложений по увеличению эффективности:

1. С целью исключения громоздкости расчетов величину дополнительных сборов определить единой ставкой.

2. Расчет тарифной ставки для оплаты железной дороге конкурентно другим видам транспорта увязать в одну функцию: рубль (франк) за тонно-километр без сложных, отказавшись от сложных, запутанных схем расчета, отталкивающихся от кода груза, веса и т.д.

3. В связи с единым подчинением увязать показатели эффективности работы ст. Брест-Северный, МЧ, ВЧД и Брестского филиала «БТЛЦ».

4. Оптимально задействовать ремонтные мощности технической подготовки подвижного состава, оснастить их новыми ремонтными комплексами для исключения подачи неисправного подвижного состава на фронт работ.

5. Таможенный досмотр грузов проводить силами и средствами таможни с установлением строгого регламента по времени, исключая задержку в перегрузке или перевозке грузов по БЧ.

6. Для повышения доверия отправителей, при обнаружении таможенной расхождения в количестве и/или качестве груза, предъявленного к перевозке, при условии, что он не запрещен к перевозке по дорогам следования и/или международными конвенциями, составлять в установленном порядке Коммерческий акт и направлять весь груз получателю на станцию назначения без задержания и его изъятия по Бресту.

7. Принять единую и прозрачную базу расчета схемы погрузки грузов на подвижной состав.

8. Разработать новые, по возможности многообразные, системы крепления грузов.

9. Объединить договорную систему в рамках одного юридического лица. Возможно, вернуться к практике работы БЧ с экспедиционными фирмами через фрахтовых агентов с большими гарантированными объемами перевозок.

10. Сосредоточить внимание на внедрение электронного документооборота между всеми заинтересованными структурами.

11. Всесторонне развивать перевозки в универсальных контейнерах, с прозрачными и справедливыми условиями их использования вне железнодорожных сетей.

Итак, БЧ может воспользоваться такими слабыми местами автомобилистов в Беларуси как:

- намеченная на 2013 год программа по внедрению электронной системы оплаты дорог (около 267 млн.евро), что непременно повлечет за собой неразбериху и простой необорудованной регистраторами техники;

- сложную ситуацию с двух- и трехсторонними российскими и казахскими разрешениями на перевозку грузов;

- дороговизна кредитных ресурсов для отечественных автоперевозчиков по сравнению с европейскими нормами;

- неудовлетворительное по мировым стандартам состояние автодорог в Казахстане и России.

При этом, выгодами могут быть:

- для БЧ в ближайшем будущем существенно укрепить свои конкурентные позиции,

- для Республики Беларусь – диверсифицировать логистические риски, оптимизировать структуру транспортной составляющей народнохозяйственного комплекса, существенно расширив Программу Совмина по созданию ТЛЦ.

- для приграничного региона Бреста – создать мощный универсальный комплекс логистических услуг, отвечающий современным требованиям, который будет служить центром притяжения грузопотоков ЕС-ТС

- создать противовес РУП «Белтаможсервис» в связи с явным неумением последнего гибко подстраиваться под нужды рынка, что вкупе с серьезной господдержкой может привести к снижению привлекательности Беларуси как страны транзита.

Итак, при комплексном подходе, без перекосов к какой-то один вид транспорта, можно существенно повысить конкурентоспособность Республики Беларусь на европейском логистическом рынке.

Литература

1. *Годовой отчет Белорусской железной дороги за 2011 год. - 2012*
2. *Данные министерства статистики РБ (как это оформить?)*
3. *Сайт министерства транспорта Республики Беларусь. <http://mintrans.gov.by>*
4. *«РЖД пообещали удвоить господдержку, а россиянам - не сокращать число электричек» - <http://www.newsru.com/finance/14sep2012/dorogi.html>*
5. *Национальный правовой интернет-портал Республики Беларусь – www.pravo.by*
6. *Официальный сайт Белорусской железной дороги - www.gw.by*
7. *Материалы газеты «Железнодорожник Беларуси».*