

ловием появления синергетического эффекта является наличие системы. Все элементы системы, взаимодействуют друг другом и, в процессе переплетения их функциональных проявлений, появляется эффект, который способствует качественному и количественному изменению свойств системы.

Синергия – суммирующий эффект взаимодействия двух или более факторов, характеризующийся тем, что их действие существенно превосходит эффект каждого отдельного компонента в виде их простой суммы.

Синергетический эффект – возрастание эффективности деятельности в результате интеграции, слияния отдельных частей в единую систему за счет так называемого системного эффекта.

Синергетический эффект воздействует на конкретные конечные данные системы. Если говорить о транспортно-логистической системе, то здесь синергетический эффект выражается в экономии затрат, получении дополнительной прибыли и других показателей, которые не обязательно можно свести только к количественным. Положительный синергетический эффект в транспортной логистике создается за счет:

- экономии затрат на строительство складов снабжения, сбыта, комплектации и т. п. в результате сокращения уровня запасов;

- экономии за счет уменьшения затрат на хранение и учет запасов;

- сокращения объема погрузочно-разгрузочных операций при поступлении сырья и материалов в переработку непосредственно «с колес»;

- сокращения потерь грузов вследствие уменьшения времени на их транспортирование и хранение;

- сокращения времени обслуживания на всех фазах перевозки, так как реализация принципа доставки «точно в срок» сопровождается повышением скорости движения материальных потоков;

- получения прибыли или дохода транспортным элементом при освоении дополнительного объема перевозок в течение планового периода за счет ускорения оборота подвижного состава является;

- повышения надежности и эффективности оперативного планирования на всех фазах перевозочного процесса за счет непрерывного информационного отслеживания материальных потоков. Этот эффект характеризуется исключением потерь из-за нарушения регулярности поступления информации в пункт назначения груза. Следствием нарушения регулярности получения оперативной информации являются задержка в составлении оперативного плана работы грузополучателя на величину и задержка в обслуживании поступающего подвижного состава;

- повышения уровня сервиса.

Таким образом, синергетический эффект транспортной логистики напрямую воздействует на конкурентоспособность соответствующего сектора страны, а развитие транспортно-логистической системы позволит сформировать оптимальную схему организации, финансирования и использования транспортных систем.

Фурс М.В., к. ф. н., доцент
УО «Гродненский государственный университет имени Янки Купалы»,
г. Гродно, Республика Беларусь
mihailfurs@mail.ru

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КАК ОСНОВА ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Под транзитным потенциалом страны понимается совокупность экономических, организационных, технико-технологических, кадровых и других ресурсов для осуществления транзита грузов через ее территорию.

Республика Беларусь не обладает достаточными собственными топливно-энергетическими и сырьевыми ресурсами, поэтому транзитный потенциал в настоящее время становится важнейшим фактором развития национальной экономики.

Географическое положение страны предопределило ее роль в качестве транзитной дорожной державы: республика находится на перекрестке основных транспортных маршрутов, связывающих государства Западной Европы с Востоком, регионы Черноморского побережья со странами Балтийского моря.

С одной стороны транзит способствует интеграционным процессам, с другой – стимулирует развитие национальной экономики путем создания новых рабочих мест и привлечения инвестиций.

Важнейшим условием формирования транзитного потенциала является уровень развития транспортного комплекса страны, который занимает исключительно важное место в жизнеобеспечении ее многоотраслевой экономики.

На начало 2013 года в Республике Беларусь насчитывалось 10,3 тыс. организаций транспорта, в которых трудилось 255 тыс. человек, или более 6% от численности работников всех организаций Республики Беларусь. [1] Доля транспорта в валовом внутреннем продукте (ВВП) Республики Беларусь составляет 7,1% [2, с. 267]. По величине выручки от реализации продукции, товаров, работ, услуг на одного среднесписочного работника «транспорт» среди видов экономической деятельности занимает третье место.

В Республике Беларусь транспортный комплекс страны представлен железнодорожным, автомобильным, воздушным, водным и трубопроводным видами транспорта, находящимися во взаимодействии и взаимозависимости, обеспечивая эффективное использование основных транспортных маршрутов.

Особое внимание в стране уделяется развитию дорожной транспортной сети, как важнейшему элементу логистической инфраструктуры.

Территорию Республики Беларусь пересекают 2 трансевропейских транспортных коридора: с запада на восток – под номером II «Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород» (автомобильная дорога М-1/Е 30 Брест – Минск – граница Российской Федерации), протяженностью по территории республики 610 км; с севера на юг – под номером IX «Хельсинки–Санкт-Петербург/Москва–Киев–Кишинев» (Автомобильная дорога М-8/Е-95 граница Российской Федерации – Витебск – Гомель – граница Украины), протяженностью по территории Беларуси 456 км с ответвлением IXB «Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда – Калининград», протяженностью 468 км.[3].

В настоящее время протяженность автомобильных дорог общего пользования Республики Беларусь составляет более 86 тыс. км. При этом к республиканским автомобильным дорогам относится около 15,8 тыс. км, к местным – 70,9 тыс. км. В том числе в их общей протяженности на долю автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием приходится 83,4% или 74,9 тыс. км [2, с. 369]. Плотность автомобильных дорог на 1000 км² территории республики составляет 360,9 км. В России данный показатель равен 54,3 км на 1000 км², в Польше – 897 км, в Украине – 275 км на 1000 км². Сеть автомобильных дорог сформирована с учетом дальнейшего развития экономики страны, социальных потребностей населения и практически не требует строительства новых направлений за некоторым исключением.

В 2013 году протяженность железнодорожных путей общего пользования составила 5483 км, в том числе протяженность электрифицированных участков – 899 км, или 16,4% от общей протяженности. Плотность белорусских железных дорог составляет 26,4 км на 1000 км².

Трубопроводный транспорт включает газопроводы и нефтепроводы с ответвлениями, которые широко используются для транспортировки нефти, газа и нефтепродуктов. Нефтепроводы представлены мощными, высокопроизводительными системами «Дружба» (Куйбышев–Унеча–Мозырь–Брест, Унеча–Полоцк, Мозырь–Броды–Ужгород, Полоцк–Вентспилс); Сургут–Полоцк [4, с. 100]. Общая протяженность магистральных нефтепроводов, проходящих через территорию Республики Беларусь составляет 2983 км.

Для оценки работы транспорта используются такие показатели, как объем перевезенных грузов и пассажиров, грузооборот и пассажирооборот.

В 2013 году всеми видами транспорта было перевезено 456,7 млн. тонн грузов, что на 27,7 млн. тонн (или на 5,7%) меньше, чем в 2012 г. В том числе перевозки грузов железнодорожным транспортом уменьшились по сравнению с 2012 г. на 13,7 млн. тонн или на 8,9% и составили 140,0 млн. тонн. Трубопроводным транспортом перевезено 134,2 млн. тонн грузов, что на -2,3% меньше, чем за предыдущий период. Перевозки грузов автомобильным транспортом также снизились по сравнению с 2012 г. на -6,0% и составили 177,9 млн. тонн. Водным транспортом перевезено в 2013 г. 4,5 млн. тонн грузов, что на 12,3% больше, чем в предыдущем году. Перевозки грузов воздушным транспортом по отношению к 2012 г. остались неизменными и составили 0,01 млн. тонн.

В общем объеме перевезенных грузов наибольший удельный вес занимали перевозки автомобильным видом транспорта: в 2012 г. их доля в общем объеме перевезенных грузов составила 39,1%, в 2013 г. – 39,0%. В 2013 году на долю трубопроводного, автомобильного и железнодорожного транспорта приходилось 99,0 % общего объема перевозок. На долю водного транспорта в 2013 г. пришлось 1,0%, что на 0,2% больше, чем в 2012 г. Наименьший удельный вес в общем объеме перевезенных грузов на протяжении исследуемого периода занимали грузы, перевезенные воздушным транспортом, в 2013 г. их удельный вес составил 0,003%.

В 2013 г. грузооборот по всем видам транспорта составил 128042 млн. т. км, что на 3642 млн. т. км или на 2,8% меньше, чем в 2012 г. Уменьшение грузооборота организаций обусловлено изменением грузопотоков на трубопроводном, железнодорожном и автомобильном транспорте. В 2013 г. по сравнению с 2012 г. наблюдается уменьшение грузооборота воздушного транспорта на 20,6%, железнодорожного – на 9,4% и водного – на 37,3%. Грузооборот автомобильного транспорта по сравнению с 2012 г. увеличился на 3,9% и составил 22893 млн. т.км.

В течение данного периода в общем объеме грузооборота наибольший удельный вес занимал трубопроводный транспорт. В 2013 г. его доля увеличилась по сравнению с 2012 г. на 1,4% и составила 47,9%. В 2013 г. по сравнению с 2012 г. удельный вес грузооборота железнодорожного транспорта снизился на 2,5%. В общем объеме грузооборота в 2013 г. удельный вес водного транспорта составил 0,1%, удельный вес воздушного транспорта 0,03%.

В 2013 году всеми видами транспорта было перевезено 2430,0 млн. чел., что на -14,5 млн. чел. (или на -0,6%) меньше, чем в 2012 г. В том числе уменьшились пассажирские перевозки железнодорожным транспортом на -1,1%, автомобильным – на -1,9%. Наибольший удельный вес в общем объеме пассажироперевозок занимает автомобильный транспорт – 57,9%, наименьший – воздушный и водный транспорт – 0,1% и 0,01% соответственно.

В 2013 г. пассажирооборот по всем видам транспорта составил 25904 млн. пас. км, что на 742 млн. пас. км (или на 2,9%) больше, чем в 2012 г.

В общем объеме пассажирооборота наибольший удельный вес занимали железнодорожный (34,7%) и автомобильный (38,8%) виды транспорта. В 2013 г. удельный вес водного транспорта составил 0,01%, что в два раза меньше, чем в предыдущем году, удельный вес воздушного транспорта – 9,6% (на 1,5% больше, чем в 2012 г.)[5].

В качестве одной из ведущих функций национальных транспортных систем является транспортный транзит. Международный транзит рассматривается в качестве разновидности экспорта транспортных услуг, предоставляемых национальными компаниями грузовладельцу и перевозчику при следовании груза и транспортного средства по территории страны.

Экспорт транспортных услуг в 2013 г. составил 3,8 млрд. долл. США, что на 6,5% больше, чем в 2012 г. В экспорте транспортных услуг наибольший удельный вес занимают услуги железнодорожного (29,8%), автомобильного (29,6%) и трубопроводного транспорта (24,4%).

В 2013 году экспорт транспортных услуг превысил импорт в 2,7 раза (3,8 млрд. долл. США и 1,4 млрд. долл. США соответственно). Положительное сальдо внешней торговли транспортными услугами составило более 2,3 млрд. долл. США, что на 15% выше уровня 2012 года [5].

В 2012 г. объем доходов от транзита составил 3003,0 млн. долл. США, что превысило объем, достигнутый в 2011г. на 23% (или на 114,94 млн. долл. США).

В 2012г. автомобильным транспортом транзитом было перевезено 14,89 млн. тонн грузов, что на 12% больше, чем в 2011г. и на 33% больше по сравнению с 2010 г. Главным образом это грузы, которые перевозятся в/из Российской Федерации. Доходы от выполнения резидентами международных автомобильных перевозок через территорию Республики Беларусь составили 493,9 млн. долларов США (16,4% от общего объема доходов от транзита).

В 2012г. количество транзитных поездок иностранных грузовых автомобилей увеличилось на 143651 ед. или 10% по сравнению с 2011г. и на 451607 ед. или 42% к уровню 2010г.

Объем транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом в 2012 г. сократился по сравнению с 2011 г. на 10%, по сравнению с 2010 г. на 0,4% и составил 45,4 млн. т. Отрицательная динамика связана с переориентацией части российских экспортных грузов из портов Литвы и Латвии в порты Ленинградской области, а также снижением спроса на сырьевую продукцию, экспортируемую из России в страны ЕС. При этом получено доходов на сумму 552,9 млн. долларов США (18,4% от общего объема доходов от транзита). Увеличились объемы перевозок транзитных грузов из Литвы (на 12%), Эстонии (на 46%), Казахстана (на 19%), Польши (на 39%), Германии (на 18%), Чехии (на 13%). В 2013 году Белорусской железной дороге удалось увеличить объем транзита на 1,2 млн. тонн, или на 2,7% в сравнении с 2012 годом, который составил 46,7 млн. тонн.

Транзит российского природного газа через территорию Беларуси в 2012 г. составил 43,8 млрд кубометров. В том числе по газотранспортной системе ОАО «Газпром трансгаз Беларусь» было транспортировано 15,3 млрд кубометров, по белорусскому участку российского газопровода «Ямал-Европа» – 29 млрд кубометров. Доходы Беларуси от транзита нефти в 2012 года составили 271,1 млн. долларов США (9% от общего объема доходов от транзита), от транзита газа – 461,8 млн. долларов США (15,4% от общего объема доходов от транзита) [6].

В 2012 г. воздушным транспортом было выполнено 210,2 тыс. транзитных полетов, при этом доходы от транзита составили 188,3 млн. долларов США (6,3% от общего объема доходов от транзита). В 2013 г. число транзитных полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь достигло 221,3 тыс. и по сравнению с предыдущим годом возросло на 5%.

Несмотря на столь оптимистичные показатели реализации транзитного потенциала страны, положительное сальдо внешней торговли транспортными услугами в 2013 г. по отрасли не выполнены такие показатели, как объем перевозок грузов (95,2%), пассажиров (99,4%), грузооборот (96,7%), при том, что индексы по указанным показателям и в 2012 г. к 2011 г. были ниже 100%.

Низким остается индекс развития логистики, который позволяет оценить технологические факторы, влияющие на развитие транзитного потенциала. По данным Всемирного банка, Беларусь по данному показателю в 2012 г. занимала только 91 место в мире. Из шести элементов, выбранных на основе последних теоретических и эмпирических исследований и практического опыта специалистов, занимающихся логистикой в международных грузоперевозках самый низкий по субиндексу «таможня», по которому индекс снизился с 2,67 в 2007 г. до 2,24 в 2012 г. и страна опустилась на 121 место. Далее идут «своевременность поставок» (114 место, индекс снизился с 3,00 до 2,87), «отслеживание прохождения грузов» (98 место, снижение с 2,71 до 2,58). В то же время, Беларусь улучшила позиции по показателю «качество логистической инфраструктуры» (65 место, рост с 2,63 до 2,78), «качество и компетентность» (89 место, рост с 2,13 до 2,65), «международные перевозки» (107 место, рост с 2,13 до 2,58) [7].

Данные факты свидетельствуют о несовершенстве и ряде проблем, существующих в транспортной отрасли республики, они же и являются сдерживающим фактором реализации транзитного потенциала страны.

Одним из существенных препятствий на пути развития международных транспортных перевозок, является низкий уровень развития транспортной логистики. По официальным данным, сейчас в Беларуси реализуется 46 инвестиционных проектов по созданию логистических центров, в эксплуатацию введены лишь 12 объектов [8, с. 38]. Практически все логистические центры выполняют распределительные или дистрибуционные функции. Нет ни одного центра, который в основном бы занимался транзитными грузами и международными потоками. Несовершенным остается таможенный контроль и скорость таможенного оформления товаров. Решением этой проблемы является внедрение современных автоматизированных систем с использованием электронного обмена информацией между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности.

В целях совершенствования работы таможенных органов необходимо обеспечить улучшение инфраструктуры международных пунктов пропуска, освоение современных технологий и технических средств, модернизацию таможенного администрирования. Существенному усовершенствованию подлежит таможенное законодательство, многие нормы которого создают не только неудобства в работе, но и риски.

В области развития автомобильного транспорта остается проблемным вопрос обновления подвижного состава. После отмены транспортного сбора, при наличии которого обновление автобусов составляло более 10% и в отдельные годы более 1000 автобусов в год, темпы обновления значительно упали. В 2012 году автотранспортными предприятиями республики приобретено только 125 автобусов, в 2013 году – около 413 [5]. Вместе с тем вопросы обновления должны быть увязаны с эффективностью использования подвижного состава.

С целью создания условий для дальнейшего динамичного развития национальной экономики, обеспечения безопасности и обороноспособности страны, реализации социальной политики государства и дальнейшего повышения деловой

активности населения необходимо: осуществление модернизации дорог на всех направлениях международных транспортных коридоров; повышение технического уровня республиканских дорог, соединяющих г. Минск с областными центрами; строительство обходов некоторых городов; развитие сети местных дорог; строительство объектов придорожного сервиса с целью повышения транзитных возможностей и привлекательности белорусских дорог для развития иностранного туризма; повышение качества дорожных работ на основе внедрения достижений научно-технического прогресса и развития дорожно-строительной индустрии.

Предстоит выполнить большой объем работы по гармонизации гражданских и транспортных кодексов, уставов и других законодательных и нормативных правовых актов стран ЕЭП в части обеспечения равных возможностей по выполнению международных автомобильных перевозок, а также их унификацию с законодательством стран ЕС.

Для развития железнодорожного транспорта необходимо усилить маркетинговые ходы по привлечению грузопотоков за счет внедрения индивидуальных подходов в работе с грузообладателями и проведения гибкой тарифной политики. В области транспортно-логистического обслуживания необходимо продолжить совершенствование предоставления комплексных услуг на железнодорожных транспортно-логистических объектах, включая расширение использования электронного документооборота, внедрение современных технологий и технического оснащения этих объектов, расширение оказания транспортно-экспедиционных услуг в отделениях дороги

Как следует из вышесказанного, на пути реализации транзитного потенциала в Республике Беларусь препятствием выступает множество проблем, связанных с несовершенством нормативно-правовой базы; существенным отличием транзитной инфраструктуры по техническим, технологическим и организационным параметрам нашей страны от стран европейского союза, существующей тарифной политикой и рядом других причин.

В ближайшие годы предстоит напряженная работа по обеспечению экономики республики и населения качественными и доступными транспортными услугами за счет внедрения инновационных, инвестиционных проектов, технического и технологического перевооружению объектов транспорта и транспортной инфраструктуры, совершенствования нормативно-правовой базы.

ЛИТЕРАТУРА

1. Информационно-аналитический портал «Нефть России» [Электронный ресурс] / Транзит газа через Беларусь – Режим доступа: <http://www.oilru.com/news/399783/>. – Дата доступа: 14.02.2014.
2. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Транспорт. – Режим доступа: <http://belstat.gov.by/>. – Дата доступа: 25.11.2013.
3. Национальный статистический комитет Республики Беларусь // Статистический ежегодник Республики Беларусь: статистический сборник. – Минск, 2013.
4. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Международные транспортные коридоры. – Режим доступа: <http://mintrans.gov.by/>. – Дата доступа: 20.12.2013.
5. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Пресс-центр. – Режим доступа: <http://mintrans.gov.by/>. – Дата доступа: 18.02.2014.
6. Рыбик, К. Транзитная дыра / К. Рыбик // Дело. – 2013. – №9. – С. 38-44.
7. Сухонос, Н.И. Транспортный комплекс Республики Беларусь и транзитный потенциал: состояние, развитие и перспективы / Н.И. Сухонос // Вестник. – 2012. – №1. – С. 96-102.
8. Connecting to Compete 2007: Trade Logistics in the Global Economy / The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank [Electronic resource]. – Access mode – [<http://siteresources.worldbank.org/Resources/lpi-report.pdf>]. – Date of access: 12.02.2014.

Хаврукова С. В., магистрант

УО «Гомельский государственный технический университет имени П.О. Сухого»,
г. Гомель, Республика Беларусь
havrukova@bk.ru

РЕГИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА: СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ (НА ПРИМЕРЕ ГОМЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ)

Мировой опыт свидетельствует о том, что одним из важнейших факторов экономического роста государства является формирование рациональной логистической системы, охватывающей различные сферы деятельности. Динамичное развитие транспортно-экспедиционной и логистической отраслей обеспечивает повышение надежности движения товаров по всей логистической цепочке от производителя до потребителя и потому способствует полноценной интеграции государства в систему международных торговых отношений.

Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года (далее – Программа) предусматривает равномерный охват территории Республики Беларусь сетью территориальных и региональных транспортно-логистических и оптово-логистических (торговых) центров, а также строительство многофункциональных логистических центров, создаваемых за рубежом. При этом количественно-качественная насыщенность конкретного региона перспек-