

ИНТЕГРАЦИЯ СТРАН ЕВРАЗЭС В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СФЕРЕ

М. Н. Ковалев

Международный университет «МИТСО», г. Гомель, Беларусь

Е. А. Кожевников

Гомельский государственный технический университет имени П. О. Сухого, Беларусь

Процессы глобализации способствуют стиранию национальных границ. Наша страна также интегрируется в мировую экономику. Беларусь является участницей Союза с Россией, СНГ, ЕврАзЭС (Беларусь, Россия, Казахстан, Таджикистан, Киргизстан), Единого экономического пространства (ЕЭП). В обозримом будущем возможно вступление нашей страны во Всемирную торговую организацию.

За последние годы наблюдается рост грузопотоков через территорию Республики Беларусь. Основная масса грузов перемещается с Востока на Запад и с Запада на Восток. Преимущество географического положения нашей республики заключается в том, что мы находимся на пересечении магистралей, следующих с Востока (Китай, Средняя Азия, Россия) на Запад (страны ЕС) и с Юга (Украина и Молдова) на Север (северо-запад России и страны Балтии).

Значительно вырос грузооборот в Республике Беларусь за последние 10–15 лет: с 1995 по 2011 г. он увеличился почти в 2 раза (с 35,2 до 67,7 млрд т · км) [1, с. 450]. Однако следует отметить, что этот рост обеспечен за счет развития железнодорожного и автомобильного транспорта. Объемы перевозок воздушным транспортом уменьшились даже по сравнению с 1995 г.

Все это вызывает необходимость развития национальной логистической системы (НЛС) Беларуси и ее интеграции с логистическими системами стран-союзников.

Беларусь активно участвует в евроазиатском транзите. В январе 2008 г. решением Межгоссовета ЕврАзЭС утверждена Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) [2].

Одной из задач деятельности Сообщества в области экономической политики является формирование общего рынка транспортных услуг и единой транспортной сис-

темы. Это возможно только в условиях Единого транспортного пространства (ЕТП), под которым понимается совокупность транспортных систем государств-членов ЕврАзЭС, предназначенных для беспрепятственного перемещения пассажиров, багажа, грузов и транспортных средств, обеспечивающая техническую и технологическую совместимость транспортных процессов, гармонизированное законодательство в области транспорта и единые правила конкуренции.

В настоящее время в Сообществе де-факто функционируют общее железнодорожное пространство, координируемое в рамках Совета по железнодорожному транспорту СНГ, а также в достаточно высокой степени гармонизированное воздушное пространство. Обеспечивается действие единых стандартов на железнодорожном и воздушном транспорте.

Формирование ЕТП требует существенного улучшения состояния объектов транспортной инфраструктуры, обеспечивающих межгосударственные связи, и совершенствования параметров транспортных средств (подвижного состава), от которых зависят эффективность и совместимость технологий, безопасность перевозочного процесса. В этом отношении усилия должны концентрироваться на снятии барьеров (инфраструктурных и технических), возникающих в процессе межгосударственной транспортной деятельности.

Наряду с развитием транспортной инфраструктуры на территории государств-членов ЕврАзЭС должна быть создана интегрированная транспортно-логистическая система, составной частью которой станет НЛС Республики Беларусь.

Основу транспортно-логистической системы нашей страны составляют железнодорожный, автомобильный и трубопроводный транспорт.

Трубопроводный транспорт широко используется в Беларуси для транспортировки нефти и газа в страну и для осуществления транзита углеводородного сырья на Запад. В 2011 г. импортировано 20,4 млн т нефти и 20,0 млрд м³ природного газа [1, с. 685]. Суммарный грузооборот нефти, нефтепродуктов и газа составил 65,3 млрд т · км [1, с. 451], что сопоставимо с грузооборотом всех остальных видов транспорта.

Белорусская железная дорога территориально находится в пределах границ Республики Беларусь. Обладая высокой провозной и пропускной способностью, дорога занимает ведущее место в транспортной системе республики. Эксплуатационная длина БЖД составляет 5502,6 км.

Республика Беларусь находится на перекрестке основных автотранспортных маршрутов, связывающих государства Западной Европы с Востоком, регионы Черноморского побережья со странами Балтийского моря. Территорию Беларуси пересекают 2 трансъевропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации под номером II (Запад–Восток) и под номером IX (Север–Юг) с ответвлением IXВ.

В нашей стране реализуется Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. [3].

Национальная логистическая система Республики Беларусь включает магистральные пути сообщения и совокупность логистических центров.

К основным направлениям развития НЛС отнесем следующие:

- совершенствование правовой и нормативной базы;
- строительство и реконструкция магистральных путей сообщения;
- развитие дорожной инфраструктуры;
- обновление подвижного состава;
- внедрение средств автоматизации и навигации в управление перевозками;
- создание собственного морского флота либо участие в морских перевозках с партнерами;

- строительство логистических центров;
- подготовка и переподготовка кадров.

По нашему мнению, для развития НЛС необходимо также активизировать научные исследования в области анализа и оптимизации сложных логистических систем, а также их адаптации к особенностям и традициям, складывающимся в экономической сфере деятельности государств-участников.

ЛИТЕРАТУРА

1. Статистический ежегодник Республики Беларусь, 2012 : стат. сб. – Минск : ИВЦ Нац. стат. ком. Респ. Беларусь, 2012. – 715 с.
2. Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества // Сайт ЕврАзЭС [Электронный ресурс]. – 2012. – Режим доступа: <http://www.evrazes.com/docs/view/68>. – Дата доступа: 10.01.2013.
3. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года // Сайт М-ва транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – 2012. – Режим доступа: http://www.mintrans.gov.by/rus/translogistic_306/. – Дата доступа: 10.01.2013.