

УДК 658.78

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ
И ИХ РОЛЬ В РАЗВИТИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГЕРМАНИИ.
ПРИМЕНЕНИЕ ОПЫТА В УСЛОВИЯХ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ****В.Л. ОБРОМПАЛЬСКИЙ***(Представлено: канд. экон. наук, доц. Е.Б. МАЛЕЙ)*

Рассмотрены международные транспортные коридоры, их роль в развитии логистической инфраструктуры Германии, выделены основные факторы формирования логистической системы Германии, изучена концепция логистических платформ, проведена оценка внедрения опыта западных стран в развитии логистической системы Республики Беларусь.

На сегодняшний день в мировой экономике наблюдается постоянное увеличение мирового товарооборота, обусловленное глобализацией бизнеса и интеграцией транспортных систем отдельных стран в мировую транспортную систему.

По данным всемирной торговой организации, мировой экспорт товаров в 2013 году составил 23,4 трлн. долл. США. Мировой товарооборот увеличился на 3,1% и составляет по подсчетам ВТО 56 трлн. 2 млрд. долл. США. В этих условиях для развитых стран, имеющих высокий уровень ВВП, важным фактором конкурентоспособности является наличие развитой транспортной системы, предназначенной для осуществления физического движения товарной массы по всему миру [1].

В данных целях по всему миру созданы и функционируют мировые транспортные сети, имеющие протяженность 37 млн км. Они включают в себя: 24 млн км автомобильных дорог, 1,25 млн км железнодорожных путей, 1,9 млн км трубопроводов, 9,5 млн км воздушных путей и 0,55 млн км речных путей. В странах Европы наиболее крупным и значимым элементом транспортных сетей являются международные транспортные коридоры [2].

В ходе исследования были изучены дефиниции категории «международный транспортный коридор» в различных экономических источниках. В данной статье будет использоваться определение комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН. Таким образом, МТК – это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а так же совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок.

Транспортная система мира включает в себя около 80 международных транспортных коридоров, по которым осуществляется основная часть перевозочной деятельности в мире (рис. 1) [3]. Ведущую роль в формировании глобальных сетей играет европейский рынок. По оценкам экспертов, за последние 25 лет внутренние грузовые перевозки в Западной Европе увеличились в 2 раза.



Рис. 1. Географическое расположение международных транспортных коридоров

В рамках ЕС формирование новых транзитных транспортных магистралей осуществляется на основе Трансевропейской транспортной сети. В основе концепции ее развития – принцип интеграции различных видов транспорта в мультимодальную транспортную сеть, которая при расширении на Восток (прежде всего в Россию) соединяется с транспортными сетями третьих стран.

В качестве примера развития международных транспортных коридоров рассмотрим транспортную инфраструктуру Германии. Тщательно спланированное и рациональное использование развитой транспортной инфраструктуры (включая международные транспортные коридоры) и географического положения вывели Германию в список стран с наиболее развитой логистической системой в мире.

По итогам исследования 2010 года Германия заняла первое место в списке стран с наиболее развитой системой торговой логистики, с индексом 4,11 балла, ранее занимавшая третье место.

В настоящий момент Германия получает доходы от логистической отрасли равные 6,7% от ВВП или 210 млрд евро. Общий доход от логистической отрасли в 29 странах ЕС равен 930 млрд евро. 23% из этого объема приходится на долю Германии.

Рейтинг стран с развитой логистической отраслью за 2010 год представлен в таблице 1.

Таблица 1

Топ-10 стран с развитой логистикой

Страна	LPI ранг	LPI, %	LPI от наивысшего ранга
Германия	1	4,11	100
Сингапур	2	4,09	99,2
Швеция	3	4,08	98,8
Нидерланды	4	4,07	98,5
Люксембург	5	3,98	95,7
Швейцария	6	3,97	95,5
Япония	7	3,97	95,2
Соединенное Королевство	8	3,95	94,9
Бельгия	9	3,94	94,5
Норвегия	10	3,93	94,2

На территории Германии в данный момент функционируют 4 международных транспортных коридора:

- МТК №2 Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород;
- МТК №3 Дрезден-Львов-Киев;
- МТК №4 Дрезден/Нюрнберг – Стамбул;
- МТК №7 (Дунай) Северо-запад – Юго-восток.

Важным фактором в формировании международных транспортных коридоров на территории Германии являются крупные порты, как неотъемлемые структурные элементы транспортно-логистических центров и мульти модальных транспортных систем. В настоящее время в Германии насчитывается более 50 транспортно-логистических центров разного уровня, что составляет 90% покрытия всей территории. Благодаря этому все грузопотоки движутся от одного транспортно-логистического центра к другому, что позволяет использовать новейшие технологии грузопереработки и оптимизировать затраты в цепи поставок.

Транспортно-логистические центры в Германии располагаются преимущественно в крупных портовых городах таких как, например, Гамбург.

Гамбург – второй по величине морской порт Европы. Доки порта в Гамбурге занимают площадь в 7200 га, количество контейнеров, проходящих через порт ежегодно, постоянно увеличивается, и на сегодняшний день составляет 9,3 миллиона (139 млн тонн), более 12 600 логистических компаний имеют свой главный офис в Гамбурге, аэропорт Гамбург – важный пункт перегрузки срочного фрахта, к примеру, для морской и авиационной промышленности, исходя из этого, порт Гамбурга является более привлекательным транспортным узлом для логистических и судоходных компаний.

В соответствии с основными направлениями Европейской политики развития транспортных услуг интенсивно разрабатывается и внедряется концепция логистических платформ. Каждая такая платформа представляет собой ассоциацию транспортно-логистических предприятий частного и государственного секторов экономики, формируемую при поддержке региональных и местных властей с целью:

- оптимизации цепи поставки в соответствии с критерием максимизации качества транспортно-логистических услуг;
- роста конкурентоспособности транспортно-логистических фирм через снижение затрат и расширение спектра предлагаемых услуг;

- упрощения таможенных и административных процедур, обеспечение свободного выхода как на локальный и региональный, так и на международные рынки;
- интенсификации использования экологически чистых транспортных технологий;
- подъема благосостояния общества через увеличение занятости;
- повышения уровня профессиональной этики в отношениях как с клиентами, так и с партнерами [5].

В западных странах распространена практика создания транспортно-логистического центра, включающего в себя аэропорт, как неотъемлемый структурный элемент. Создание такого центра базируется на следующих ключевых аспектах, выделенных Семеновым Ю.Н.

- адаптивность аэропорта;
- рациональность стратегии реструктуризации аэропорта;
- перераспределение сфер интересов аэропорта;
- расширение клиентуры аэропорта.

В Республике Беларусь отсутствуют морские порты, однако основные функции данного структурного элемента транспортно-логистической системы в стране выполняют аэропорты. В настоящий момент в Республике Беларусь действуют 5 международных аэропортов:

- «Восточный»;
- «Гродно»;
- «Могилев»;
- «Минск-1»;
- «Национальный аэропорт Минск».

Характеристики действующих международных аэропортов Республики Беларуси представлены в таблице 1.2 [6]

Таблица 2

Характеристика действующих международных аэропортов Республики Беларусь

Название аэропорта	Максимальный взлетный вес воздушного судна, тонн	Размеры взлетно-посадочной полосы, м	Местоположение
«Восточный»	190	2606×42	г. Витебск
«Гродно»	200	2560×42	Гродненская область, Республика Беларусь
«Могилев»	170	2566×42	г. Могилев
«Минск-1»;	200	2000×60	г. Минск
«Национальный аэропорт Минск»	600	3641×60	г. Минск

«Национальный аэропорт Минск» является крупнейшим по объемам грузоперевозок аэропортом на территории Республики Беларусь (16 508,6 тонн в год). На его базе в 2014 году был создан транспортно-логистический центр РУП «Национальный аэропорт Минск», успешно функционирующий на сегодняшний день. Транспортно-логистический центр расположен на территории Национального аэропорта Минск, что позволяет с наименьшими затратами для перевозчика и для клиента осуществлять различные виды логистических и складских услуг.

На данный момент транспортно-логистический центр оказывает следующий комплекс услуг:

- транспортно-экспедиционные услуги;
- таможенное оформление;
- обработка грузов;
- услуги склада временного хранения и таможенного склада.

В состав транспортно-логистического центра РУП «Национальный аэропорт Минск» входят:

- транспортно-экспедиционный отдел;
- отдел по таможенному декларированию;
- склад временного хранения и таможенный склад.

Наличие отдела по таможенному декларированию, складов временного хранения и транспортно-экспедиционного отдела дает возможность предоставлять клиентам транспортно-логистического центра РУП «Национальный аэропорт Минск» полный спектр услуг, сопровождаемый высочайшим уровнем сервиса. Компактное размещение всех структур экономит как время, так и деньги клиента. Совокупность всех перечисленных факторов позволяет РУП «Национальный аэропорт Минск» сформировать локальную логистическую платформу.

Проведенное исследование международных транспортных коридоров и их влияния на развитие Германии позволяет утверждать, что в настоящий момент Германия является страной с одной из самых

развитых транспортно-логистических систем в мире. В качестве основных средств развития транспортно-логистических систем с применением международных транспортных коридоров, опираясь на опыт Германии, можно выделить следующие факторы:

- интенсивное использование международных транспортных коридоров, включая транспортно-логистические центры и аэропорты, как их неотъемлемые структурные элементы;
- сценарный подход при разработке планов развития транспортно-логистических систем;
- развитие концепции интермодальных перевозок на базе мультимодальных транспортных систем;
- улучшение многоуровневой совместимости между логистической, транспортной и информационной сетями путем их интегрирования в логистические платформы.

Реализация всех вышеперечисленных факторов на практике дает возможности для создания развитой транспортно-логистической системы конкурентоспособной в условиях глобализации бизнеса и интеграции транспортных систем отдельных стран в мировую транспортную систему [7].

ЛИТЕРАТУРА

1. Сафронов, С.В. World Trade Report 2014 [Электронный ресурс] / С.В. Сафронов. – Режим доступа: http://www.ng.ru/ideas/2014-11-12/5_geneva.html. – Дата доступа: 25.04.2016.
2. Свободная энциклопедия Википедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://ru.wikipedia.org/wiki/Транспортная_система. – Дата доступа: 03.03.2016.
3. Филина, В.Н. Транспортная логистика: современные проблемы и направления развития [Электронный ресурс] / В.Н. Филина. – Режим доступа: <http://www.ecfor.ru/pdf.php?id=2004/1/08>. – Дата доступа: 11.03.2016.
4. Ключа, В.Л. Логистика : пособие для студентов экон. фак., обучающихся по спец. 1-26 02 05 «Логистика» / В.Л. Ключа, А.В. Черновалов. – Минск : БГУ, 2012. – 319 с.
5. Семенов, Ю.Н. Роль аэропортов в реализации европейской политики развития интермодальных перевозок / Ю.Н. Семенов // Логистика: проблемы и решения. – 2010. – № 2 (27).
6. Характеристика аэропортов Беларуси [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://aviakassa.by/airports/Belarus>. – Дата доступа: 26.09.2016.
7. Веллапатиньо, Сэнди Аэропорт как логистический и распределительный центр для повышения национальной и региональной конкурентоспособности [Электронный ресурс] / Сэнди Веллапатиньо. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/aeroport-kak-logisticheskij-i-raspredelitelnyy-tsentr-dlya-povysheniya-natsionalnoy-i-regionalnoy-konkurentosposobnosti>. – Дата доступа: 26.09.2016.