

## Л и т е р а т у р а

1. Современный словарь иностранных слов. — М.: Рус. яз., 1992. — 740 с.
2. Дурович, А.П. Конкурентоспособность товаров в системе маркетинга: учеб. пособие / А.П. Дурович. — Минск: БГЭУ, 1993. — 58 с.
3. Словарь современных экономических и правовых терминов / В.Н. Шимов [и др.]; под ред. В.Н. Шимова, В.С. Каменкова. — Минск: Амалфея, 2002. — 815 с.
4. Синько, В.И. Конкуренция и конкурентоспособность: основные понятия / В.И. Синько // Стандарты и качество. — 2000. — № 4. — С. 54–59.
5. Бумгартен, Л.В. Анализ методов определения конкурентоспособности организаций и продукции / Л.В. Бумгартен // Маркетинг в России и за рубежом. — 2005. — № 4. — С. 72–85.
6. Флерко, С.Л. Социально-экономическое содержание конкурентоспособности продукции / С.Л. Флерко // Весн. Беларус. дзярж. экан. ун-та. — 2004. — № 3. — С. 23–26.
7. Лифиц, И.М. Формирование и оценка конкурентоспособности товаров и услуг: учеб. пособие / И.М. Лифиц. — М.: Юрайт-Издат, 2004. — 335 с.
8. Портер, М. Конкуренция: учеб. пособие: пер. с англ. / М. Портер. — М.: Вильямс, 2000. — 495 с.
9. Алексеев, А.А. Методические подходы к оценке, прогнозированию и планированию конкурентоспособности продукции: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / А.А. Алексеев; Белорус. гос. экон. ун-т. — Минск, 2004. — 20 с.
10. Яшева, Г.А. Теоретико-методологические основы конкурентных преимуществ / Г.А. Яшева // Весн. Беларус. дзярж. экан. ун-та. — 2004. — № 1. — С. 9–17.
11. Фурс, И.Н. Конкурентоспособность продовольственных товаров: учеб. пособие / И.Н. Фурс. — Минск: ИВЦ Минфина, 2004. — 345 с.
12. Печенкин, А. Об оценке конкурентоспособности товаров и товаропроизводителей / А. Печенкин, В. Фомин // Маркетинг. — 2000. — № 2. — С. 23–26.
13. Беляевский, И.К. Маркетинговое исследование: информация, анализ, прогноз: учеб. пособие / И.К. Беляевский. — М.: Финансы и статистика, 2001. — 319 с.
14. Портер, М. Международная конкуренция. Конкурентные преимущества стран: пер. с англ. / М. Портер; под ред. В.Д. Щетинина. — М.: Междунар. отношения, 1993. — 896 с.

*Статья поступила в редакцию 19.01.2011 г.*

**А.А. Цыганков**

кандидат экономических наук, доцент  
БГЭУ (Минск)

## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

*Рассматриваются перспективы наращивания транзитного потенциала Республики Беларусь в рамках создания Таможенного союза (России, Казахстана и Беларуси). Анализируются потоки транзитных грузов, перевозимых в контейнерах железнодорожным транспортом по территории Республики Беларусь. Так как большая часть транзитных грузов, перевозимых в контейнерах из Европы, являются российскими импортными грузами, исследуется целесообразность создания центра по обработке контейнерных грузов на границе с ЕС, обрабатывающего контейнерные отправки из ЕС и Китая в российском направлении.*

The prospects for increasing the transit potential of the Republic of Belarus in the framework of the Customs Union of Russia, Kazakhstan and Belarus. Analyzed the flow of transit goods transported in containers by rail on the territory of the Republic of Belarus. Since most of the transit goods transported in containers from Europe are Russian import cargo, we investigate the feasibility of establishing a center for container handling at the border with the EU, that will handle container shipments from the EU and China to Russia.

Обладея привлекательным географическим положением, развитой транспортной, таможенной инфраструктурой, позволяющей обеспечить беспрепятственный и эффективный транзит грузов, Республика Беларусь может стать своеобразным интегрирующим звеном в торговле между странами Европейского союза (ЕС) и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), если будет придавать значение транзиту как важнейшему потенциалу национальной экономики.

Одним из перспективных направлений развития транзита является увеличение объема контейнерных транзитных перевозок через территорию Республики Беларусь железнодорожным транспортом в направлениях «Запад — Восток», «Восток — Запад». В течение последнего десятилетия на территории Республики Беларусь сформирован ряд устойчивых железнодорожных направлений транзитных грузопотоков (см. рисунок).

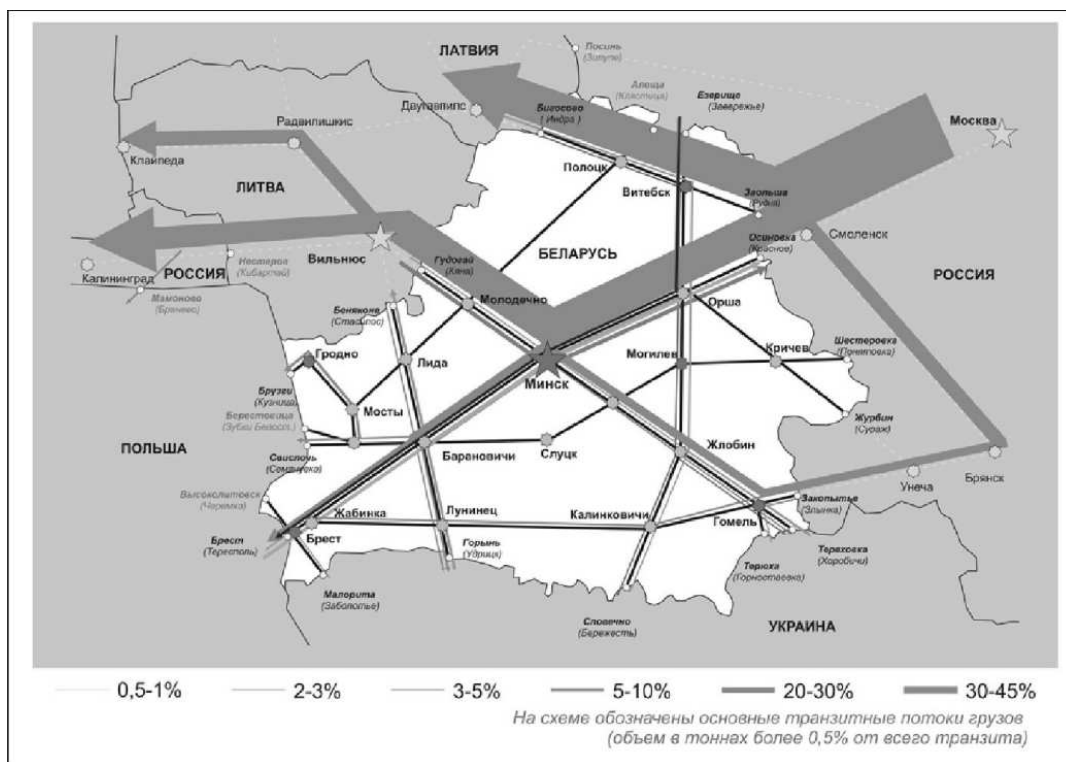


Схема направления транзитных грузопотоков по Белорусской железной дороге в 2009 г.

Анализ потоков транзитных грузов, перевозимых в контейнерах железнодорожным транспортом, позволил установить, что в настоящее время основным направлением перевозки контейнерных транзитных грузов по железной дороге выступает второй панъевропейский коридор (Европейско-Российский вектор) с ответвлениями на порты Литвы (Клайпеда), Российской Федерации (Калининград) в соотношении 9:1. Так за 8 меся-

цев 2010 г. в направлении РФ — Европа проследовало порядка 52 тыс. TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit), из них в направлении «Красное — Брест Центральный» ~ 47 тыс. TEU, «Красное — Гудогай» ~ 5 тыс. TEU. Удельный вес 40-футовых контейнеров составил 99 %.

В обратном направлении Европа — РФ за этот же период проследовало порядка 65 тыс. TEU, из них в направлении «Брест Северный — Красное» ~ 59 тыс. TEU, «Гудогай — Красное» ~ 6 тыс. TEU. Удельный вес 40-футовых контейнеров составил 91 %.

Большая часть транзитных грузов, перевозимых в контейнерах из Европы, являются российскими импортными грузами. Обратный поток возникает из-за необходимости возврата контейнеров и, как правило, представляет собой транспортировку порожних, использованных ранее контейнеров из Российской Федерации (РФ).

Для выявления причин такого положения дел и резервов увеличения и привлечения контейнерных транзитных потоков в Республику Беларусь следует рассмотреть взаимодействие РФ со странами ЕС и Азии, а также схемы движения контейнерных грузов в западную часть России.

Прогнозные оценки развития мировой экономики говорят о том, что основные финансовые и товарные потоки сосредоточены в треугольнике США, странах Азиатско-Тихоокеанского региона (в первую очередь в Китае, Японии, Южной Корее) и ЕС. Данные об объемах мировой торговли свидетельствуют о том, что основными производителями товаров становятся азиатские страны, а основными рынками сбыта — США и ЕС.

Основная часть грузопотока (98 %) между странами ЕС и АТР осуществляется морским путем через Средиземное море, Суэцкий канал и Индийский океан до портов Китая и Японии. Доля железнодорожного контейнера составляет менее 2 % (~ 400 тыс. TEU) и на этот поток претендуют несколько транзитных коридоров, среди которых и Транссибирская магистраль. Оценка грузопотока между странами ЕС и АТР приведена в табл. 1.

Таблица 1. Грузопоток Азия — Европа, Европа — Азия

Год	Европа — Азия, млн TEU		Всего, млн TEU
	Азия — Европа	Европа — Азия	
2005*	10,8	5,5	16,3
2006*	12,5	5,8	18,3
2007**	14,6	5,3	19,9
2008**	14,9	5,3	20,2
2009**	15,4	5,5	20,9

\* Compiled by UNCTAD secretariat from Containerisation International, October, 2007.

\*\* Global Insight (USA), Inc.

Как видно из табл. 1, за 2009 г. между странами ЕС и АТР в обоих направлениях Азия — Европа было перевезено около 20,9 млн TEU. Примерно 15,4 млн TEU было перевезено по направлению Азия — Европа. По направлению Европа — Азия было перевезено 5,5 млн TEU.

Основными торговыми партнерами РФ с точки зрения генерации контейнерных транзитных грузопотоков выступают в ЕС — Германия, в АТР — Китай.

Текущая схема доставки грузов из Китая в западную часть РФ состоит из двух этапов:

1) доставка контейнеров из портов Китая (Шанхай и др.) в порты Германии (Гамбург и др.) водным морским транспортом по «южному морскому коридору»;

2) транспортировка контейнеров из Германии (Берлин) в РФ (Москва) железнодорожным транспортом по второму панъевропейскому коридору.

Аналогично (этап 2) осуществляется доставка грузов из Германии в западную часть РФ.

Для подтверждения тезиса о перспективности контейнеризации перевозок грузов и необходимости формирования соответствующей инфраструктуры для обслуживания потоков на территории Республики Беларусь рассмотрим структуру экспорта из Китая в Европу и РФ, а также из РФ в Европу.

В структуре экспорта из Китая в Европу наибольший удельный вес занимает готовая продукция — примерно 95 % в стоимостном выражении. По номенклатуре «готовая продукция» лидируют такие позиции, как оргтехника, — 31 % всех поставок, различные машины и оборудование — около 19, одежда — почти 10, химпродукция — более 4 % и др. Это говорит о том, что данная номенклатура грузов относится к категории контейнеризируемых.

Импортирует Китай из европейских стран в основном готовую продукцию. Доля отдельных товарных групп высока: вся готовая продукция — 87 %, а по отдельным ее видам — на машины и транспортное оборудование — приходится 57,2 %, еще 34 % составляет импорт энергетического оборудования и электротехнической продукции. Это также контейнеризируемые грузы.

Что же касается торговли с РФ и другими странами СНГ, то там картина несколько иная. В основе экспорта Китая в РФ лежит опять-таки вывоз готовой продукции. Причем в стоимостном выражении доля одежды составляет 28,5 %, энергетического оборудования превышает 12, предметов домашнего обихода достигает почти 10, оргтехники — 9, автомобилей — 6 %.

Отдельно следует рассмотреть торговые отношения РФ с Европой на примере основного торгового партнера Германии.

Структуру российского импорта из Германии формируют: машины, оборудование и транспортные средства — 53,5 %, продукция химической промышленности — 22,4, металлы и изделия из них — 8, продовольственные товары и сельхозсырье — 8, древесина и целлюлозно-бумажные изделия — 4 %.

Основные импортные товары: легковые и грузовые автомобили, их части и принадлежности; медикаменты и медицинская техника; электросиловое и подъемно-транспортное оборудование; насосно-компрессорное оборудование; бытовая техника; парфюмерно-косметические товары; металлургическое и металлообрабатывающее оборудование; прокат плоский из углеродистой стали; сельскохозяйственная техника; стальные трубы; пищевое оборудование.

В структуре российского экспорта в Германию основная доля поставок приходится на минеральные продукты (в основном, продукция ТЭК) — 81 % всего объема экспорта; металлы и изделия из них — 8 %. Доля машин, оборудования и транспортных средств составляет 2,8 % объема российского экспорта, продукции химической промышленности — 2,7, драгоценных металлов и камней — 2,2, древесины и целлюлозно-бумажных изделий — 1,9 %.

Основные экспортные товары: сырая нефть, природный газ, каменный уголь, медь и медный прокат, платина, радиоактивные элементы, нефтепродукты, прокат плоский из углеродистой стали.

Таким образом, развитие контейнерных перевозок грузов зависит от структуры товарообмена между регионами. Если между странами ЕС и АТР в основном торговля ведется «готовыми товарами» — хорошо контейнеризируемыми, т.е. перевозка которых возможна в контейнерах, то в торговле между ЕС (Китаем) и РФ наблюдается иная ситуация. Импортируются в РФ «готовые товары», а экспортируются в основном минеральные продукты, не поддающиеся контейнеризации. В связи с этим (как уже было отмечено нами ранее) возникает проблема загрузки контейнеров при их возврате из РФ, а это потери и времени, и денежных средств отправителей.

Решение указанной проблемы, на наш взгляд, может быть связано с созданием на границе с ЕС центра по обработке контейнерных грузов, обрабатывающего контейнерные отправки из ЕС (Китая) в российском направлении. Основной предпосылкой такого решения является создание и развитие Таможенного союза России, Казахстана и Беларуси.

Создание единого таможенного пространства потребует переноса центров по таможенной очистке товаров на границу Таможенного союза, а в западном направлении — на границу с ЕС, в Беларусь.

Развитию транзитного потенциала страны также будет способствовать создание Единого экономического пространства (ЕЭП) России, Беларуси и Казахстана. Так с начала действия единого для трех стран Таможенного кодекса в рамках Таможенного союза России, Казахстана и Беларуси товарооборот между Россией, Республикой Беларусь и Казахстаном уже увеличился на 25–30 %. Столь существенное повышение экономической активности вызвано упрощением системы перемещения товаров и ликвидацией дублирующих функций таможенных органов.

Преимущества создания ЕЭП для Республики Беларусь связаны с возможностью переклечения части логистических операций, выполняемых в России, на границу Беларуси, что позволит сократить сроки проведения логистических процедур с 12–13 дней до недели и таким образом разгрузить Москву и Подмоскowie.

В соответствии с межправительственными соглашениями на белорусской границе смогут осуществляться функции организации транспортного (автомобильного) контроля на границе Союзного государства. Уже предусматривается оперативная передача Беларуси квоты российских разрешений третьей категории.

Следующим важным направлением привлечения транзитных грузопотоков на территорию Республики Беларусь (с обслуживанием в ТЛЦ ст. Аульс) в рамках ЕТП является развитие сухопутного коридора доставки товаров в контейнерах в ЕС из Китая с использованием «транссибирского железнодорожного коридора».

Транссиб, мощный железнодорожный коридор, соединяющий Европу с Азией, является исключительно притягательным для транспортников, осуществляющих перевозки грузов между странами этих двух частей света. Однако на сегодняшний день его мощности полностью до сих пор не используются. Руководители железнодорожного транспорта различного уровня оценивают провозные способности Транссиба от 200 до 500 тыс. TEU в год. Таким образом, можно предположить, что Транссиб располагает достаточно большими резервными мощностями. Этот коридор работает и у него имеются вполне понятные перспективы.

В настоящее время ОАО «РЖД» планирует расширение контейнерных перевозок из Китая в РФ и Европу. К этому российского железнодорожного перевозчика подталкивает рост грузопотока по Транссибу, обозначившийся в 2010 г. За восемь месяцев 2010 г. общий объем перевозок крупнотоннажных контейнеров по магистрали вырос на 23 % (до 500 тыс. TEU), в том числе в международном сообщении — на 45 %, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Наращивание грузопотока потребует соответствующих инвестиций, особенно в дальневосточном направлении. Так, до 2020 г. на развитие Транссиба и Байкало-Амурской магистрали ОАО «РЖД» планируется направить около 700 млрд руб.

Реализация проекта обеспечит экономию оборотных средств грузовладельцев за счет двукратного сокращения сроков доставки грузов из Восточной Азии в Западную Европу по сравнению с морским маршрутом (с 28–30 суток до 13–14 суток). Высвобождение оборотных средств составит в зависимости от стоимости перевозимого груза до 1000 дол. США с одного контейнера.

Традиционно возить грузы с использованием морского транспорта дешевле. Экономия составляет 10–15 %. На сегодняшний день транзит грузов из Китая составляет порядка 15 млн TEU в год, а железнодорожным транспортом — всего 400–500 тыс. TEU.

Тем не менее по железной дороге грузы доставляются быстрее. К примеру, от Шанхая до Гамбурга морской контейнеровоз идет 25–30 суток, а по железной дороге — 10–15 дней. Стоимость доставки одного контейнера из КНР в Европу железнодорожным транспортом составляет как минимум 5000–7000 дол. США.

Среди основных товарных групп, которые могут составить грузовую базу для перевозок в евразийском сообщении (Китай — Западная Европа) автомобильным и железнодорожным транспортом из Китая, можно отнести продукцию химической промышленности, включая опасные грузы, продукцию пищевой промышленности (скоропортящиеся), другие режимные грузы, контрольно-измерительное оборудование, стерео-, видео- и аудиосистемы, мобильные средства связи, телевизоры, электротехнические товары, электрические кабели, мебель, одежду и обувь, косметику.

С точки зрения обратной загрузки транспортных средств на маршрутах Европа — Китай перспективными представляются следующие группы продукции: оборудование для промышленности и сельского хозяйства; металлопродукция (дорогостоящие изделия из цветных металлов, металлы повышенной чистоты и другие изделия, имеющие значительную стоимость и закупаемые относительно небольшими партиями); интегральные схемы; различные продукты тонкой химии и полимеры; товары народного потребления европейского производства; продукты питания (в частности, мясные продукты). Кроме того, существует ряд грузов, например подшипники, которые не рекомендуется возить морем без специальной дорогостоящей тары, защищающей их от воздействия морского воздуха.

Еще одним направлением развития транзитных перевозок в Западную Европу через Беларусь является увеличение грузопотока из Китая в Европу через территорию Казахстана и далее России.

Китаем приняты два документа — единая транспортная стратегия «Большой скачок» и программа ускоренного развития западных провинций КНР «Go West», предусматривающие увеличение грузопотока из Китая в Европу через территорию Казахстана, России и далее Беларуси. Политика развития СУАР «Идти на Запад» может позитивно повлиять на увеличение транзитных перевозок через международный транспортный коридор региона.

В СУАР планируется создать сеть логистических комплексов, которая облегчит процедуру грузоперевозок в центрально-азиатские страны. К 2015 г. в различных районах СУАР предполагается строительство 21 логистического комплекса.

Теперь немного статистики для сопоставления стоимости и времени доставки контейнера из Китая в Европу.

Сравнительный анализ цен на перевозку крупнотоннажных контейнеров различными видами транспорта из Китая в Европу представлен в табл. 2.

Таблица 2. Расходы на перевозку в крупнотоннажных контейнерах из Шанхая в Гамбург

Маршрут	Стоимость (за 20-футовый контейнер), дол. США	Стоимость (за 40-футовый контейнер), дол. США	Транзитное время, дней	Расстояние, км
1	2	3	4	5
По морю				
(FOB) Shanghai — (FO) Hamburg	1,250	2,230	+/- 30	19,950
По железной дороге				
(FOR) Shanghai — (FOR) Dostyk	1,895	3,680	+/- 12	4,500
(FOR) Dostyk — (FOR) Brest	2,237	4,011	+/- 20	5,483

1	2	3	4	5
(FOR) Brest — (FOR) Hamburg	1,925	2,235	+/- 8	1,083
(FOR) Shanghai — (FOR) Hamburg	6,060	9,955	+/- 40	11,066
По дороге				
(FOT) Shanghai — (FOT) Almaty	8,615		+/- 8	4,303
(FOT) Almaty — (FOT) Hamburg	4,785		+/- 11	5,962
(FOT) Shanghai — (FOT) Hamburg	13,400		+/- 19	10,265

Источник: по данным экспедиторских компаний SPARTA LOGISTIX NV, Belgium, Sino-trans Beijin office, STS Logistics Almaty.

Из приведенного примера видно, что морской путь на сегодняшний день имеет основные конкурентные преимущества, являясь самым экономичным и простым, несмотря на расстояние. Доставка одного 20-футового контейнера (1 TEU) из Шанхая в Гамбург по морю при сроке доставки 30 дней стоит почти в 5 раз дешевле, чем железнодорожным транспортом. Несмотря на то что автомобильная перевозка более универсальна и занимает около 19 дней транзитного времени, она является неконкурентоспособной по стоимости среди других видов транспорта на дальние расстояния.

У сухопутного транзитного пути есть важное конкурентное преимущество перед морскими перевозками — «фактор времени». Идеальные сроки доставки груза из восточных провинций Китая и стран Юго-Восточной Азии до Западной Европы железнодорожными и автомобильными транспортными коридорами через государства — члены ЕврАзЭС в среднем в 2–2,5 раза меньше, чем при отправке грузов судами через Суэцкий канал.

Простые подсчеты не демонстрируют преимущества сухопутного транзита. Однако небольшие сроки доставки чрезвычайно важны для определенных видов товаров (скоропортящаяся продукция либо срочные заказы «от двери к двери»). К тому же быстрая доставка позволяет повысить оборачиваемость банковских средств за счет сокращения срока совершения операции. Иногда каждый день отсрочки платежа является критическим фактором. Выбирая между низкой ценой перевозки и сжатыми сроками, грузо-владелец предпочитает второе.

Ускоренная доставка означает высвобождение крупных финансовых ресурсов, которые на период следования груза фактически замораживаются. Исходя из этого, мы относим фактор времени к неоспоримому конкурентному преимуществу сухопутных транспортных путей для определенного вида товаров, клиентов и регионов (например, для стремительно развивающегося СУАР, у которого практически нет альтернатив железнодорожному и автомобильному транзиту).

Вместе с тем явные преимущества морского маршрута, связанные с его простотой и экономичностью, соседствуют с открытыми недостатками:

- экологические проблемы, пиратство. Зачастую международные перевозчики, выбирая между скоростью доставки грузов и безопасностью, останавливают свой выбор на безопасности;

- эластичность Суэцкого пролива, Гибралтара. Пропускная способность Суэцкого канала ограничена и уже сейчас близка к своему максимуму. При увеличении грузопотоков между Европой и Азией одного этого маршрута будет недостаточно.

Таким образом, дальнейшее развитие торговых отношений между странами ЕС и АТР, а также выгодное географическое положение и развитая транспортная инфраструктура позволят Республике Беларусь стать выгодным интегрирующим звеном для

осуществления транзита между государствами ЕС и АТР, увеличив объем контейнерных транзитных перевозок железнодорожным транспортом.

Развитие сухопутного коридора доставки товаров в контейнерах из Китая в ЕС с использованием транссибирского железнодорожного коридора, а также увеличение грузопотока из Китая в Европу через территорию Казахстана в рамках Единого Таможенного пространства, на наш взгляд, позволит увеличить объем контейнерного транзитного грузопотока по железнодорожным коридорам в направлении Китай — ЕС через территорию Республики Беларусь до 200 тыс. TEU в год.

### Л и т е р а т у р а

1. Государственная программа «Развитие железнодорожного транспорта Республики Беларусь на 2011–2015 годы»: утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь, 20 дек. 2010 г., № 1851 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2010.

2. Международные транспортные коридоры ЕвразЭс: быстрее, дешевле, больше: отраслевой обз. — Алматы: Евраз. банк развития, 2009. — 58 с.

3. Стратегия развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы: утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь, 09 авг. 2010 г., № 1181 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2010.

*Статья поступила в редакцию 20.01.2011 г.*

**И.В. Шанюкевич**

аспирант

БГЭУ (Минск)

## ПЕРСПЕКТИВЫ ЖИЛИЩНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В МИНСКЕ В 2011–2015 гг.: БАРЬЕРЫ, ИМПЕРАТИВЫ, ПУТИ РЕШЕНИЯ

*Рассматриваются вопросы жилищного строительства в Минске, анализируются факторы, влияющие на динамику жилищного строительства, и обосновываются его рациональные объемы в среднесрочной перспективе.*

*Problems of housing building in Minsk are considered, the factors influencing dynamics of housing building are analyzed, and its rational volumes in intermediate term prospect are substantiated in the article.*

Генеральным планом Минска разработана стратегия комплексного развития столичного региона на период до 2030 г., основанная на прогнозе динамики основных социально-экономических параметров, необходимых пространственных условиях и качестве жизни населения, соответствующих уровню европейских столиц. Важно, что план дает возможность системно регулировать застройку города [1]. При этом ключевой остается задача оптимизации объемов жилищного строительства, учитывающая все многообразие факторов. В связи с этим рассмотрим основные из них, влияющие на динамику жилищного строительства и выступающие в качестве либо ограничителей его наращивания, либо стимуляторов роста. В итоге попытаемся на основе всестороннего анализа