

УДК 656. 225. (-83)

9 КРИТСКИЙ КОРИДОР

А.В. Митренкова

*УО «Белорусский государственный университет
транспорта», г. Гомель, РБ*

Рыночные преобразования, происходящие в нашей стране, привели к интенсивным исследованиям нового научно-практического направления логистики. В настоящее время диапазон деятельности, охватываемый логистикой, постоянно расширяется, включая не только внутрифирменную, но и межфирменную, межотраслевую, региональную, международную и другие виды логистической координации и интеграции.

Состояние экономики Республики Беларусь как экономики переходного периода характеризуется падением объемов промышленного и сельскохозяйственного производства, высоким уровнем монополизма и государственной собственности в важнейших отраслях, финансовым кризисом и ростом неплатежей, стремительным падением уровня жизни населения, негативной реструктуризацией и свертыванием инвестиций. В этих условиях необходим поиск новых эффективных путей выхода из кризиса. Одним из таких путей является развитие и применение инструментария логистики, формирование и внедрение различных по функциональному назначению и организационно-экономическому уровню логистических систем (ЛС).

Зарубежный опыт показывает, что в последнее десятилетие активно развиваются межгосударственные и транснациональные макрологистические системы (макро-ЛС), призванные облегчить перемещение через границы информации, товаров, капитала и людей. Для Беларуси формирование и развитие макрологистических торговых, транспортных и информационных систем имеет первостепенное значение, так как позволит ускорить интеграцию нашей страны в мировое экономическое и информационное пространство. Уже имеется определенный положительный опыт в этом направлении. В частности, Беларусь активно участвует в международных проектах TEDIM, UNCTAD, TACIS по созданию региональных транспортно-логистических и телекоммуникационных систем, сети логистических центров в торговле и на транспорте. Разработан и внедряется ряд региональных программ и проектов, элементами которых являются макро-ЛС.

В нашей стране накоплен ценный опыт разработки программно-целевых программ, постановки и моделирования локальных и глобальных задач, относящихся сейчас к прерогативе макрологистики, в частности, оптимального управления отраслями и регионами страны, закрепления потребителей за поставщиками, ассортиментной загрузки производства, размещения и оптимальной дислокации крупных складских комплексов и управления многономенклатурными запасами, комплексного использования различных видов транспорта в транспортных узлах, разработки многопродуктовых и межотраслевых балансов. Широко известны за рубежом работы наших ученых в областях системного анализа, технической и экономической кибернетики, исследования операций, теории управления запасами, теории массового обслуживания, теории связи и других наук, составляющих теоретическую базу современной логистики.

В то же время новые условия переходного периода требуют творческого переосмысления отечественных научно-теоретических и практических разработок, а также использования зарубежного опыта применительно к проблеме формирования макро-ЛС, принимая во внимание, что логистика в концептуальном понимании в аспектах современных маркетинговой и интегральной парадигм не могла быть востребована в нашей стране до начал реформ. Логистический подход требует новой методологии, методов и моделей описания объектов и принятия управленческих

решений при синтезе макро-ЛС применительно к специфике рыночных преобразований в Республике Беларусь. Сегодня в отечественной экономической науке явно ощущается недостаток теоретических и методических разработок по рассматриваемой проблеме.

В связи с важностью транспортного комплекса для интенсификации рыночных преобразований в нашей стране, разработанные модели и методические подходы к формированию макро-ЛС были в основном направлены на решение задач обеспечения объектов транспорта материальными ресурсами, необходимыми для их нормального функционирования, а также на проблемы построения региональных транспортно-логистических систем и макро-ЛС инфраструктурных комплексов крупных городов и регионов.

На о. Крит, на II Общевропейской конференции по транспорту были определены 9 трансевропейских коридоров. Среди которых был выделен и Интермодальный транспортный коридор № 9.

Проходит по территории Литвы, Беларуси и России.

Направление:

Клайпеда / Драугисте – Шяуляй – Кяйшядорис – Вильнюс – Минск.

Протяженность – 567 км.

В 1995 г. в Вильнюсе был подписан Меморандум о взаимопонимании по развитию транспортного коридора.

За прошедший период на литовском участке коридора капитально отремонтировано 440 км пути, модернизировано более 200 км телекоммуникаций с использованием оптического кабеля. До 2004 года планировалось полностью реконструировать пути коридора № 9, в том числе 47 мостов и виадуков. Подготовлен проект реконструкции Клайпедского морского порта с железнодорожным узлом и начаты работы по развитию пограничных станций. Продолжаются объемные работы на белорусском и российском участках коридора по реконструкции и модернизации линий и пограничных переходов.

В результате уже реализованных мероприятий в 2003 году начато еженедельное курсирование маршрутного поезда Одесса (Ильичевск) – Клайпеда «Викинг».

Термин "коридор" означает совокупность всех видов транспорта, согласованно функционирующих в определенном направлении и участвующих в перевозке конкретного груза. Главным и новым в интермодальном транспортном подходе, является воплощение идеи – "системы обслуживания потребителя", ориентированной на заказчика, иначе говоря, развитие интегрированного транспортного обслуживания "от двери до двери" – с непрерывным продвижением грузов через страны и континенты по интермодальным транспортным коридорам.

Транспортный коридор № 9 – это крупная транспортная ветвь, с направлением от госграницы с Финляндией - Санкт-Петербург - Москва - Ростов-на-Дону – Новороссийск - Астрахань. Транспортный коридор № 9 – это неотъемлемая часть общевропейской системы транспортных коридоров. На III Общевропейской конференции, проходившей в Хельсинки 23-25 июня 1997 года, было подтверждено, что продление международных коридоров № 2 и № 9 от Москвы соответственно в восточном и юго-восточных направлениях с выходом по Транссибирской магистрали на Владивосток и Находку, а так же на Астрахань и Новороссийск; открытие внутренних водных путей для иностранного судоходства на участке Азов-Астрахань, использование преимуществ Северного морского пути для международных перевозок, позволит создать на территории России уникальные условия для функционирования сбалансированной по техническим и эксплуатационным параметрам Евро-Азиатской интермодальной транспортной системы.

Для справки: в ближайшие 15 лет, по прогнозам Организации Экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), будет наблюдаться устойчивое развитие мировой экономики: до 2010 года ежегодные темпы роста составят 2,3-2,6 %. Особенно быстрый экономический предполагают в Китае - 7,9 % и в странах Восточной Азии - 6,2

%. Рост экономического развития вызовет увеличение производства и потребления таких товаров как: нефть, нефтепродукты, сжиженные природные и нефтяные газы, уголь, железная руда, минеральные удобрения, лес, продовольственные товары, машины и технологическое оборудование, товары повседневного спроса. Как следствие, возрастут объемы транспортных перевозок, с учетом сложившихся геополитических и экономических приоритетов. Отсюда кардинально важна интегрированность Беларуси в единое Евроазиатское транспортное пространство.

Продление интермодального транспортного коридора № 9 до Новороссийска и Астрахани предполагает, что его магистральное направление, от государственной границы с Финляндией, пройдет по территориям 14 субъектов Российской Федерации.

Конечными пунктами коридора № 9 на Севере, являются порты Балтики: Санкт-Петербург, Выборг, в дальнейшем и Усть-Луга, а так же сухопутные пограничные переходы между Россией и Финляндией. На Западе конечные пункты - пограничные переходы в Псковской области с Белоруссией и в Брянской области с Украиной.

На Юге конечные пункты - порты: Новороссийск, Туапсе, Темрюк, Ейск, Таганрог, Ростов-на-Дону, Азов, Астрахань. Транспортный коридор № 9 – это объединение в одну мощную транспортную общеевропейскую артерию и плодотворное взаимодействие, следующих транспортных составляющих:

- железнодорожный,
- автодорожный,
- морской,
- речной,
- трубопроводный,
- авиа транспорт,

а также объединение сопутствующих инфраструктурных элементов, это и подъездные дороги, таможни, пограничные посты, склады и т.д. К слову: интермодальный коридор – это скоординированная, увязанная по всем составляющим работа.

Успешное вхождение Республики Беларусь в мировое экономическое сообщество обусловлено тем, что увеличился товарооборот через границу Беларуси тем, что расширилась сфера различных транспортно-технологических услуг, которые предоставляют и грузоперевозчики грузовладельцам. Уже отмеченный факт, увеличившегося товарооборота, станет еще одним импульсом для более предметной координации действий, принятия решений по вопросу 9 транспортного коридора, который свяжет единой транспортной сетью Балтийское, Черное и Каспийское моря.

УДК

СОЦИАЛЬНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА: ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

А.П. Морова

*Академия управления при Президенте
Республики Беларусь, г. Минск*

Анализ различных теорий экономического роста показывает, что наиболее адекватными современным условиям являются теории, в основе которых лежит изучение человеческого капитала (социальной составляющей экономического роста). В соответствии с этими теориями критериями роста являются не темпы роста производства товаров и услуг, темпы накопления капитала, а то насколько улучшается и обогащается жизнь человека, увеличивается его социальная защищенность.