

Н. Л. Каунова,
*старший преподаватель
кафедры коммерции и логистики,
УО «Белорусский торгово-экономический университет
потребительской кооперации», г. Гомель, Республика Беларусь*

И. Б. Юркова,
*старший преподаватель
кафедры коммерции и логистики,
УО «Белорусский торгово-экономический университет
потребительской кооперации», г. Гомель, Республика Беларусь*

Н. А. Савостенко,
*старший преподаватель
кафедры коммерции и логистики,
УО «Белорусский торгово-экономический университет
потребительской кооперации», г. Гомель, Республика Беларусь*

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ЗА СЧЕТ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Важнейшей задачей государственной политики Республики Беларусь является развитие собственного транзитного потенциала.

Само понятие «транзитный потенциал» означает совокупность внешних и внутренних факторов, определяющих возможности данной страны (региона) по оказанию транспортно-логистических и иных

сопутствующих услуг в целях обслуживания международных транзитных потоков грузов и пассажиров, следующих по ее территории.

По территории Республики Беларусь проложены такие международные магистрали как: Брест – Минск – Орша (главная ось транспортного коридора Лондон – Париж – Берлин – Варшава – Минск – Москва) и Гомель – Бобруйск – Минск – Молодечно – Лунинец – Барановичи – Лида (соединяет Украину со странами Балтии). Через республику проходит транзитный грузопоток из Центральной России в Калининградскую область.

Наиболее значимые железнодорожные узлы – Минск, Молодечно, Орша, Барановичи, Гродно, Волковыск, Лида, Лунинец, Брест, Гомель, Могилев, Осиповичи, Витебск, Полоцк – работают на 2–6 направлениях. Плотность белорусских железных дорог достигает 27 км на 1000 км², что позволяет обеспечивать достаточно эффективное функционирование экономики страны.

Территорию республики пересекают два трансъевропейских транспортных коридора под номерами II (Запад — Восток) и IX (Север—Юг) с ответвлением IXВ. Указанные транспортные коридоры для Беларуси являются транзитными.

В таблице 1 представлены данные, характеризующие объемы перевозок грузов в республике различными видами транспорта, в том числе и транзитные перевозки. Данные таблицы 1 свидетельствуют о том, что распространенными видами транспорта, в том числе с осуществлением транзитных перевозок, являются: трубопроводный, железнодорожный и автомобильный. Вместе с тем, следует отметить, что наблюдается тенденция снижения объемов перевозки грузов, указанными видами транспорта, в том числе и транзитных перевозок.

Таблица 1

Показатели перевозки грузов по видам транспорта в Республике Беларусь за 2013-2015 гг., тыс.т

Показатели	2013	2014	2015	Темп роста, % 2015 г. к 2013 г.
Все виды транспорта, в том числе:	471,2	467,5	447,2	94,9
трубопроводный	134,2	130,6	132,5	98,7
из него транзит	96,6	91,4	93	96,3
железнодорожный	140	141,4	131,4	93,9
из него транзит	46,7	45,1	38,3	82,0
автомобильный	192,5	191,7	180,2	93,6
из него транзит	2,7	2,6	2,6	96,3

Источник: составлено авторами по данным [1].

Развитие экономики любого суверенного государства при ориентации на экспорт продукции и реализацию его транзитного потенциала невозможны без создания эффективной логистической системы. Ключевым элементом транспортно-логистической инфраструктуры страны выступают действующие на ее территории логистические центры.

По состоянию на 1 января 2016 г. в Республике Беларусь функционируют 38 логистических центров: 19 логистических центров создано в рамках Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года и еще 19 – вне Программы.

В 2015 году в Беларуси завершилась реализация Государственной программы развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 гг., которыми были установлены основные цели, задачи и целевые параметры, определяющие эффективное использование транзитного потенциала страны. Одним из основных индикаторов уровня реализации транзитного потенциала республики выступает динамика общих доходов от транзита всех видов транспорта, используемого по ее территории (рис. 1).

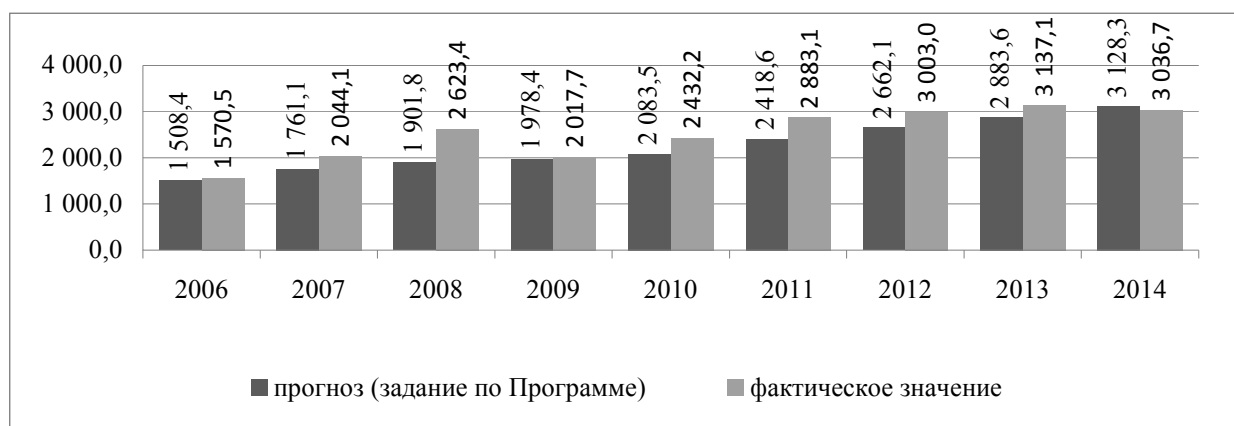


Рис. 1. Общие доходы от транзита по территории Республики Беларусь за 2006–2014 гг., млрд долл. США

Источник: [2].

Данные на рисунке 1 свидетельствуют об увеличении транзитных доходов Беларуси за период 2009–2013 гг., которое наблюдалось после некоторого спада в результате проявления последствий Мирового экономического кризиса 2008 г. В 2013 г. сумма транзитных доходов республики превысила 3,1 млрд долл. США, что на 4,5 % выше уровня 2012 г. и на 8,8 % выше программного задания. Однако в 2014 г. по объективным причинам задание Государственной программы выполнить не удалось: общие доходы Республики Беларусь от транзита снизились на 3,2 % к значению 2013 г. и составили 97,1 % от прогнозного значения. Это обусловлено негативными последствиями для транзита грузов по территории страны действиями экономических санкций США и Европейского союза в

отношении Российской Федерации, а также торгового эмбарго России в отношении ряда товаров из стран Евросоюза.

Снижение транзита оказало больше влияние на динамику грузооборота страны. По всем видам транспорта не был обеспечен прирост объемов грузооборота за последние три года (таблица 1). Следует отметить, что изменения, происходящие в мировой экономике, влияют на организацию работы грузового транспорта. Это, в свою очередь, отражается на изменении структуры и географии перевозимых грузов. За прошедший год среднее расстояние перевозки увеличилось на 1%. Ежесуточный объем перевозки грузов составил 1 млн 200 тыс. тонн.

Для объективности надо отметить, что отрасль водного транспорта в прошедшем году работала в условиях беспрецедентно низких уровней воды на фоне недостаточного финансирования. Для удовлетворения потребностей экономики республики в услугах этого вида транспорта перевозки осуществлялись только по отдельным участкам пути. В результате чего на водном транспорте по сравнению с 2014 годом более чем на 58% снизился грузооборот, а объем перевозок грузов – почти на 21%.

Важным показателем реализации транзитного потенциала Беларуси является объем логистических услуг по обработке транзитных грузов на территории страны (таблица 2). В 2013 г. объем логистических услуг по обработке транзитных грузов, оказываемых логистическими центрами Республики Беларусь составил 41,0 млрд р. За трехлетний период (2013-2015 гг.) этот показатель возрос более, чем в 11 раз и составил 466 млрд р. Общий объём логистических услуг за этот же период вырос на 43%.

Таблица 2

Объём услуг, оказанных организациями, осуществляющими логистическую, транспортно-экспедиционную деятельность в Республике Беларусь, за 2013–2015 гг., млрд руб.

Показатели	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Темп роста, % 2015 г. к 2013 г.
Объём логистических услуг, в том числе оказанных:	1 097,1	1 517,0	1 568,9	143,0
в транспортно-логистических центрах	670,0	565,2	1 135,9	169,5
в оптово-логистических центрах, торгово-логистических центрах	223,0	220,8	183,5	82,3
Объём логистических услуг по обработке транзитных грузов на территории Республики Беларусь	41,0	174,9	466,0	1 136,6
Объём транспортно-экспедиционных услуг	15 726,2	16 505,9	20 993,9	133,5
Импорт транспортно-экспедиционных услуг	5502,6	5297,1	6505,0	118,2

Источник: составлено авторами по данным [1].

В качестве положительной тенденции следует также отметить увеличение объемов оказания транспортно-экспедиционных услуг. Их темп роста за три последних года составил 133,5 %. Импорт транспортно-экспедиционных услуг за этот же период возрос на 18,2 %.

Многолетний опыт зарубежных стран демонстрирует, что важной целью развития логистики в национальной экономике государства, наравне с уменьшением логистических издержек в конечной стоимости продукции, выступает повышение транзитного потенциала страны.

В этой связи, можно отметить, что основными направлениями развития транзитного потенциала Республики Беларусь являются:

- реконструкция и модернизация автомобильных дорог и иной дорожной инфраструктуры, необходимой для осуществления транзита по территории страны;
- увеличение объемов оказания услуг придорожного сервиса;
- информационное обеспечение транзитной привлекательности страны путем внедрения современных информационных технологий сопровождения транспортных и логистических процессов и других систем информатизации;
- развитие инфраструктуры придорожного сервиса, обеспечивающего удовлетворение потребностей различного характера (наличие остановочных пунктов и площадок, устройств аварийной связи и АЗС, пунктов питания, магазинов, пунктов постоя и СТО).

Список использованной литературы

1. Статистический ежегодник Республики Беларусь, 2016: стат. сб. / Национальный статистический комитет Респ. Беларусь. – Минск: Нац. статистич. комитет, 2016. – 518 с.

2. Ивуть Р.Б. Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования ее транспортно-логистической системы / Р.Б. Ивуть, А.Ф. Зубрицкий, А.С. Зиневич // Новости науки и технологий. – 2015. – №1(32). – С. 19-33.