

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

*И.С. Куцелай, Ю.Л. Волчкевич, 3 курс
Научный руководитель – М.И. Бухтик, к.э.н., доцент
Полесский государственный университет*

С течением времени в экономике происходят изменения, обусловленные политическими, социальными, научно-технологическими и иными факторами, которые приводят к появлению новых сфер деятельности (отраслей), рекомбинации и дифференциации в рамках существующих сфер. При этом часть институтов становится неадекватной новым условиям, а для части видов деятельности, особенно новых, институты вообще отсутствуют. Возникает необходимость в модернизации существующих и создании новых институтов [1, с. 57].

На сегодняшний день одним из наиболее перспективных направлений развития экономики Беларуси является логистическая деятельность. Необходимость ее развития возникает в связи с расположением страны на пересечении транспортных коридоров Запад-Восток и Север-Юг. Кроме того, развитая логистическая инфраструктура непосредственно влияет на увеличение ВВП страны.

При улучшении логистической инфраструктуры, появляется возможность повышения качества обслуживания международных товарных потоков [2].

С 2008 года, когда была принята Программа развития логистической системы Беларуси на период до 2015 года. В соответствии с данной программой одной из важнейших задач транспортно-логистических центров являлась разработка, организация и реализация рациональных схем товародвижения на территории республики и других государств на основе организации единого технологического и информационного процесса, объединяющего деятельность поставщиков и потребителей материальной продукции, различных видов транспорта, банков, таможенных и страховых организаций.

Программа была ориентирована на стимулирование процессов создания транспортно-логистических центров общего пользования.

Анализ показал, что наибольший грузопоток экспортно-импортных грузов зарождается и погашается в городах Барановичи, Бобруйске, Борисове, Жлобине, Мозыре, Орше, Пинске. В этих городах облисполкомам совместно с Министерством транспорта и коммуникаций было запланировано создать территориальные транспортно-логистические центры общего пользования [3].

По итогам 2015 года в соответствии с инвестиционным каталогом Республики Беларусь, для строительства транспортно-логистических центров выделены земельные участки в таких городах, как Пинск (по ул. Достоевского с инфраструктурой: существующие инженерные сети водо-газо-электроснабжения), в Вороновском районе Гродненской области (предусматривается строительство трех грузовых терминалов, семи контейнерных терминалов и информационно-вычислительного центра, для этого предлагаются две площадки), в районе д. Польшковичи-2 Могилевского района (с инфраструктурой: водо-газо-электроснабжения).

Всего объем транспортно-экспедиционных услуг составил в 2015 г. 1 323,3 млн долларов США, что на 10% больше, чем в 2008 г.

По видам используемого транспорта объем перевозок за 2008 и 2015 гг. составил (рис.):

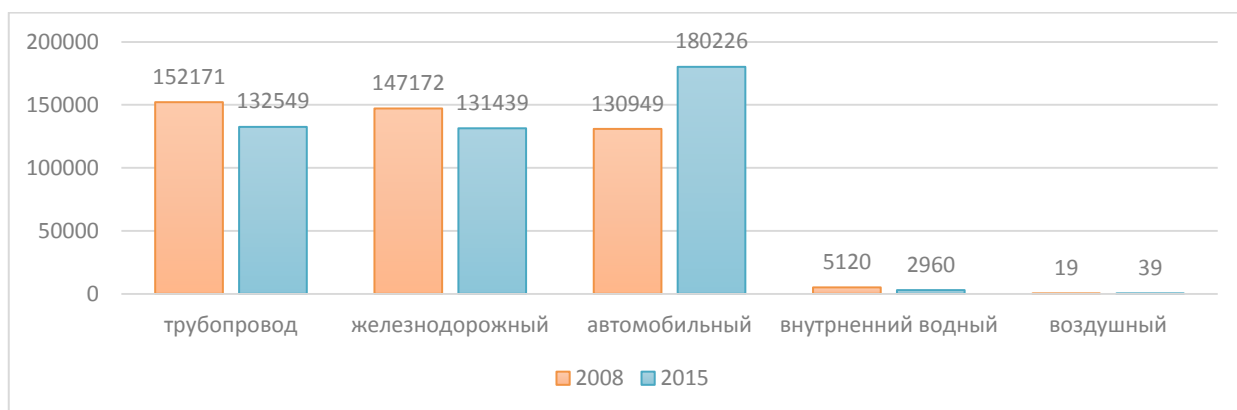


Рисунок – Перевозки грузов по видам транспорта в 2008 и 2015 гг., млн. тонн

Из рисунка 1 видно, что за время действия программы развития логистических услуг и транзитного потенциала на 2008-2015 гг., количество трубопроводных перевозок снизилось на 13%, а железнодорожных перевозок – на 11%. Это обусловлено тем, что данные виды перевозок подверглись влиянию экономического кризиса 2009 года. Напротив, наблюдается значительный рост объема автомобильных перевозок (37,6%), что определяется развитием и состоянием дорожной сети, ее надежностью, экономичностью. Что касается таких видов перевозок, как внутренний водный и воздушный, то их доля в общем объеме перевозок незначительна и составляет менее 1%.

Ключевым элементом транспортно-логистической инфраструктуры страны выступают действующие на ее территории логистические центры. По состоянию на 2016 г. в Республике Беларусь функционируют 38 логистических центров: 20 логистических центров создано в рамках Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года и еще 18 – вне Программы (в рамках программы планировалось построить 50 логистических центров).

Подводя итоги выполненного анализа были выявлены следующие проблемы:

- некоторые проекты, предусмотренные программой, так и остались не выполнены;
- нехватка денежных средств для модернизации уже существующих транспортно-логистических центров;
- снижение объемов трубопроводных и железнодорожных перевозок;

- необходимость в обновлении транспортной техники и тем самым развитие такого вида транспорта, как воздушный;
- нерациональное размещение некоторых логистических центров, созданных в рамках реализации Программы, относительно маршрутов логистических потоков;
- недостаточное применение на практике белорусскими операторами систем электронного документооборота для связи всех контрагентов транспортно- логистического процесса.

Для решения возникших проблем была разработана Республиканская Программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016 – 2020 годы, основными задачами которой являются:

1. привлечение лучших западных специалистов, потому что запад сам заинтересован в увеличении «проходимости» грузов, т.к. Беларусь по-прежнему является крупной транзитной страной и проведение консультации с международными организациями по вопросам привлечения финансовых средств на развитие отечественной транспортной инфраструктуры;
2. повышение качества и комплексности логистических услуг; обеспечение развития логистической инфраструктуры и повышение эффективности ее использования;
3. комплексное развитие логистической системы, а не только создания логистических центров;
4. укрепление политики добрососедства и взаимовыгодного сотрудничества Республики Беларусь с сопредельными странами, обновление основных средств железнодорожного транспорта и внедрение передовых технологий;
5. реализация мероприятий по внедрению международного стандарта электронного оформления и сопровождения грузовых авиационных перевозок.

Таким образом, для Республики Беларусь развитие транспортного потенциала должно стать одной из главных целей и приоритетов социально-экономического развития страны. Это обусловлено тем, что выгоды, получаемые транзитной страной, прежде всего, состоят в обеспечении денежных поступлений в виде оплаты транспортных и сопутствующих услуг (как логистического, так и придорожного сервиса). В страны с высоким транзитным потенциалом направляются инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры, внедрение современной транспортной техники и технологий. Более того, транзит является надежным средством усиления влияния страны на международной арене.

Список использованных источников

1. Зверев, В. С. Институциональная среда экономики / В. С. Зверев. – Новосибирск: ИЭОПП СОРАН, 2005. – 243 с.
2. Экономическая газета [Электронный ресурс] / Привезем и сохраним: как реализовать транзитный потенциал/ Режим доступа: <https://neg.by/novosti/otkrytj/privezem-i-sohranim-kak-realizovat-tranzitnyj-potencial>. - Дата доступа: 17.03.2017.
3. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 29 августа 2008 г. № 1249
4. Статистический сборник «Транспорт и связь в Республике Беларусь в 2016 г.» от 17.06.2016