

**СЕКЦИЯ  
МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ В НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКЕ**

УДК 339.9

**ПЕРСПЕКТИВЫ УВЕЛИЧЕНИЯ ТРАНЗИТНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ  
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

*Р.Л. Акуленко, 5 курс*

*Научный руководитель – В.Л. Лозицкий, к. пед. н., доцент  
Полесский государственный университет*

Беларусь, благодаря своему расположению в географическом центре Европы, стала крупнейшим логистическим центром за много столетий до появления самого этого термина. Достаточно вспомнить всем известные «путь из варяг в греки» (соединял Скандинавию и Византию) и «Великий шелковый путь» (из Западной Европы в Китай через Россию). Сегодня эти древние транспортные артерии не потеряли своего значения. Однако в наши дни от транзитного государства требуются наличие развитой транспортной инфраструктуры и современные логистические решения.

Транзит грузов является серьезной статьей доходов для Беларуси. Несмотря на кризисные явления в экономике, удалось остановить падение объемов грузоперевозок. Так, по объему международных автомобильных перевозок в 2010 г. Беларусь уже вышла на докризисный уровень 2008 г. [1, с. 1]

Через территорию Беларуси проходят два крупнейших транспортных коридора Европы: коридор № 2 «Запад – Восток» (Берлин – Варшава – Минск – Москва) и № 9 (Хельсинки – Санкт-Петербург – Псков – Витебск – Гомель и далее через территорию Украины в Молдову и Болгарию, с ответвлением Киев – Минск – Вильнюс – Клайпеда). Чтобы полноценно использовать этот транспортный потенциал, требуется строительство самых современных транспортно-логистических центров.

Многое будет зависеть от формирования инфраструктуры, способной переключить на себя международные грузопотоки. Если в ближайшие два года в Беларуси не будет выстроена система транспортно-логистических центров, то она безнадежно отстанет и проиграет в конкурентной борьбе соседям – литовским, польским, российским перевозчикам, у которых ТЛЦ уже работают.

Логистические центры с традиционным набором услуг (хранение, таможенная обработка, расфасовка, формирование мелких партий товара) – могут восприниматься только в качестве первой очереди. Вторая очередь – ТЛЦ со специализированными складами-холодильниками, контейнерными площадками, которые должны обязательно появиться в Беларуси, как необходимое обоснование статуса «транзитной державы». Современные ТЛЦ могут и должны также взять на себя функцию оптимизации логистики [2, с. 1].

В этих условиях для Республики Беларусь, находящейся на перекрестке международных транспортных коридоров Запад–Восток и Север–Юг, все более актуальным становится проблема не отстать от общих тенденций, не ослабить свои позиции на рынке международных перевозок. Здесь у нас нет возможности рассчитывать на значительную помощь иностранных инвесторов, что предопределяет необходимость поиска иных решений.

Определенные шаги в этом направлении уже сделаны. Развитие транспортных коммуникаций и соответствующей инфраструктуры определено в качестве одного из приоритетов Программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2011–2015 гг., утвержденная Постановлением Совета Министров РБ №1181 [1, с. 1].

Основная цель стратегии развития транспортного потенциала Беларуси - совершенствование условий транзита для увеличения доходов страны от этого вида деятельности. Достижение поставленной цели будет выполняться по четырем направлениям: совершенствование законодательства, реконструкция и модернизация транзитной инфраструктуры, развитие международного сотрудничества в области транзита, расширение коммуникационных и финансовых коридоров. Следует учесть, что последнее направление является новым для страны. Совместно с Минфином, Минсвязи и Нацбанком подготовлены предложения по развитию этого направления, которое будет способствовать привлечению в Беларусь дополнительных транзитных потоков [2, с. 1].

Вместе с тем, для увеличения транспортных потоков через Беларусь необходимо преодолеть ряд трудностей как внешнего, так и внутреннего характера. К последним относятся неразвитая дорожная сеть, изношенное оборудование, транспорт и как следствие – низкая скорость, что приводит к предсказуемым финансовым потерям. Что касается затруднений внешнего характера, следует вести речь об ограничении доступа белорусских автомобильных перевозчиков на российский рынок автотранспортных услуг. Достаточно отметить, что за прошедшие 10 лет количество разрешений на доставку грузов в или из третьих стран, выделяемых Минтрансом России белорусской стороне, сократилось со 116 тысяч в 2001 году до 55 тысяч в 2010-м. Вместе с тем, перспективы развития ЕЭП и Таможенного союза позволяют строить оптимистические прогнозы об увеличении транзитного потенциала Беларуси. По различным экспертным оценкам, следует ожидать увеличение выручки от транзита (без учета доходов от нефте- и газопроводов) от 24 до 60% до 2015 г [3, с. 1; 4, с. 1].

Принимаемые меры по развитию и совершенствованию белорусской части общеевропейских транспортных коридоров позволяют обеспечить комплекс транспортных услуг более высокого качества, увеличение транзитных перевозок через территорию Беларуси, а также интеграцию республики в европейскую транспортную систему. Предстоит еще большая работа по созданию надлежащих условий дорожного сервиса на всех транспортных коридорах республики, доведению до международного уровня автотрасс из Минска в Гомель и Могилев, снижению времени простоя на границе и упрощению таможенного законодательства Республики Беларусь, поиску источников финансирования и механизмов реализации разработанных программ и мероприятий, в том числе с использованием капитала зарубежных инвесторов.

### **Список использованных источников**

1. Костенко, Д. Транзитный потенциал Беларуси: миссия выполнима / Д. Костенко // БизнесИнформ [Электронный ресурс]. – 2011. – Режим доступа: <http://www.b-info.by/news/15320/>. – Дата доступа: 21.02.2011.
2. Бибииков, В. Единое экономическое пространство невозможно без единого транспортного / В. Бибииков // NewsBY.org [Электронный ресурс]. – 2011. – Режим доступа: <http://www.newsby.org/by/2011/02/18/text18480.htm>. – Дата доступа: 21.02.2011.
3. Самусев, И. Логистический потенциал Беларуси: 5 лет на прорыв / И. Самусев // ADC-Tehnika.ru [Электронный ресурс]. – 2011. – Режим доступа: <http://www.adc-tehnika.ru/content/praktika-gruzopotoka/4272/Logisticheskij-potencial-Belarusi-5-let-na-proryv/>. – Дата доступа: 21.02.2011.
4. Слепцов, Ю. Проект стратегии развития транзитного потенциала страны на 2011-2015 годы / Ю. Слепцов // Translogistics.by [Электронный ресурс]. – 2011. – Режим доступа: <http://www.translogistics.by/414-proekt-strategii-razvitiya-tranzitnogo-potenciala-strany-na-2011-2015-gody.html>. – Дата доступа: 21.02.2011.