

**ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА  
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ***А.В. Рудюк, магистрант**Научный руководитель – В.И. Яковчук, д.и.н., доцент  
Академия управления при Президенте Республики Беларусь*

Транзит – перемещение через территорию страны грузов третьих стран под контролем таможенных органов без взимания таможенных пошлин, налогов и без применения к товарам мер государственной экономической политики.

Эффективность использования транзитного потенциала страны зависит от различных факторов: геоэкономических (расположение территории относительно глобальных экономических центров), геополитических (стабильность международных отношений и безопасность транспортных коридоров), инфраструктурных (высокая пропускная способность транспортной сети и пунктов взаимодействия видов транспорта), технологических (использование бесперегрузочных технологий и логистического сервиса) [1].

Учитывая сложность учета влияния приведенных факторов, показатель эффективности использования транзитных возможностей носит оценочный характер и определяется на основании отчетности о ходе реализации Государственной программы развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы. Эффект от использования транзитного потенциала за предыдущую пятилетку можно рассчитать по формуле [2]:

$$\Theta = D_{\text{тр}} - Z_{\text{тр}} = 10,69 - 1,06 = 9,63 \text{ млрд долл. США,}$$

где  $\Theta$  – эффект от использования транзитных возможностей за 2006–2010 гг.;

$D_{\text{тр}}$  – суммарные доходы от использования транзитных возможностей за 2006–2010 гг. (около 10,69 млрд долл. США);

$Z_{\text{тр}}$  – суммарные затраты на реализацию Программы за 2006–2010 гг. (около 1,06 млрд долл. США).

Эффективное использование транзитного потенциала предполагает улучшение различных макроэкономических показателей:

- дополнительные доходы бюджетов всех уровней государства от увеличения объемов транзитных перевозок;
- увеличение занятости населения на транспорте, в логистической сфере и в смежных отраслях экономики и, в конечном итоге, повышением уровня жизни населения;
- рост производства в традиционных отраслях промышленности и сельского хозяйства, а также в отраслях сферы услуг;
- оптимизация транспортной составляющей в цене транзитной продукции;
- повышение инвестиционной привлекательности регионов, прилегающих к транспортным маршрутам;
- мультипликативный эффект во всех отраслях (развитие строительного, топливно-энергетического комплекса, транспортного машиностроения).

В январе – сентябре 2011 г. через воздушное пространство Республики Беларусь выполнено 149105 транзитных полетов иностранных воздушных судов, что на 16,9 % больше, чем за аналогичный период 2010 г. Доходы от обслуживания транзитных полетов составили 54,7 млн долларов.

Выполнена 489301 транзитная поездка грузовых автомобилей, принадлежащих иностранным перевозчикам (без учета данных по белорусско-российскому участку границы), что на 16,8 % больше, чем за аналогичный период 2010 г.

Выполнено 8 598 транзитных поездок автобусов, принадлежащих иностранным перевозчикам (без учета данных по белорусско-российскому участку границы), что на 6,6 % выше уровня, достигнутого за аналогичный период 2010 г.

Сумма сборов, взимаемых за проезд автомобильных транспортных средств иностранных государств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь, за январь –

сентябрь 2011 г. составила 8,21 млн. долларов, что на 10,6 % больше, чем за аналогичный период 2010 г.

Железнодорожным транспортом за январь – сентябрь 2011 г. перевезено 41,8 млн. тонн транзитных грузов. Доходы от их перевозок составили 415,1 млн. долларов США. Перевезено 1317,1 тыс. транзитных пассажиров, что на 6,6 % меньше, чем за аналогичный период 2010 г. Доходы от этих перевозок составили 52,2 млн. долларов США [3].

Эффект от использования транзитного потенциала высок, однако транзитные возможности используются не в полной мере. Международные эксперты считают, что логистический потенциал нашей страны использован лишь на 25 – 30 %.

Опыт использования комплексных логистических систем в экономически развитых странах показывает, что транспортные расходы могут быть сокращены на 7 – 20%, расходы на погрузочно–разгрузочные работы и хранение материальных ресурсов и готовой продукции – на 15 – 30 %, общие логистические издержки – на 12 – 35 %.

Ключевой задачей на ближнюю перспективу должно стать превращение Беларуси в масштабный транспортно–логистический международный центр в целях максимального использования выгодного географического положения нашей страны. Беларусь должна не просто связывать запад с востоком и север с югом многочисленными транспортными нитями, но и быть региональным узлом по безопасному и комплексному обслуживанию потоков транзитных грузов. Причем наиболее привлекательным для наших партнеров по сравнению с другими конкурентами. Достижение этой цели будет служить как экономической выгоде нашего государства, так и укреплению его роли в геополитическом плане [4].

Меры по достижении поставленной цели должны включать совершенствование нормативной правовой базы в связи с необходимостью проведения унификации нормативных правовых актов, регламентирующих условия транзита, с прогрессивными общепринятыми нормами; развитие транспортно–логистической системы республики с учетом имеющейся складской инфраструктуры и создания новых высокопроизводительных складских помещений; развитие, реконструкция и строительство новых объектов приграничной и придорожной инфраструктуры необходимой пропускной способности; внедрение современных информационных технологий сопровождения транспортных процессов; улучшение транспортно–эксплуатационного состояния республиканских дорог.

Транзитная политика страны должна постоянно совершенствоваться с учетом влияния различных внутренних и внешних политических, экономических и других факторов. Соответственно и работа по наращиванию транзитного потенциала страны должна вестись комплексно и непрерывно, с активным участием всех заинтересованных государственных органов и научных организаций.

#### **Список использованных источников**

1. Ларин, О.Н. Концепция транзитного потенциала транспортной системы / О.Н. Ларин // Известия Челябинского научного центра. – 2006. – № 4 (34). – С. 125 – 127.
2. Провести мониторинг выполнения мероприятий комплексной программы обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006–2010 гг. за 2009 г. : отчет о НИР / Белорус. Науч.–исслед. Ин–т транспорта «Транстехника» ; науч. рук. В.С. Миленский. – Минск, 2010. – 199 с.
3. Транспорт и логистика Республики Беларусь, 2011 = Transport and logistics of the Republic of Belarus, 2011 : справочник / М–во транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь, М–во торговли Респ. Беларусь, Ассоц. Междунар. Экспедиторов и логистики «БАМЭ» ; [сост.: И.И. Карбанович, И.Ф. Сорокина ; под ред. И.И. Карбановича]. – Минск : Центр «БАМЭ–Экспедитор», ООО «Печатный Дом «Вишневка», 2011. – 96 с.
4. Лукашенко, А.Г. Послание белорусскому народу и Национальному собранию 21.04.2011 г. / А.Г. Лукашенко // Официальный Интернет–портал Президента Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – 2001–2011. – Режим доступа : <http://president.gov.by/press116442.html>. – Дата доступа : 21.04.2011.