

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

А.В. Рудюк, 5 курс

*Научный руководитель – Н.Г. Дзикович, к.т.н., доцент
Академия управления при Президенте Республики Беларусь*

Геополитическое положение Республики Беларусь обуславливает высокую степень транзитивности ее территории. Транзитные перевозки и транзитные позиции Республики Беларусь расцениваются как важная составляющая часть экономического развития и экономической политики в целом.

Республика Беларусь занимает положение на перекрестке транспортных направлений, связывающих народы Западной Европы с Евроазиатским регионом, регионы Черноморского побережья со странами Балтийского моря. Республику пересекают два международных транспортных коридора: Критский коридор № 2 (Лондон – Париж – Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород), Критский коридор № 9 (граница Российской Федерации – Витебск – Могилев – Гомель – граница Украины) и его ответвление № 9 В (Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда) [1].

Целенаправленная работа в соответствии с Комплексной программой обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006 - 2010 годы в направлении развития транзитного потенциала позволила создать условия для транзита, сопоставимые с сопредельными государствами и обеспечить за счет этого ежегодный рост большинства объемных и финансовых показателей, характеризующих эффективность использования транзитных возможностей республики. Максимальные значения этих показателей были достигнуты в 2008 г., общий доход от транзита составил 2623,4 млн. долларов США [2].

Наибольший удельный вес в общем объеме доходов от транзита занимают доходы от услуг придорожного сервиса — 30 %, доходы от услуг по транзитным перевозкам железнодорожным транспортом составляют 24 %; доходы от услуг по транзитным перевозкам автомобильным транспортом — 11 %; доходы от выполнения транзитных полетов иностранных воздушных судов — 2 %; доходы от транзита газа по магистральным трубопроводам — 21 %; доходы от транзита нефти по магистральным трубопроводам — 11 %.

Из-за влияния мирового экономического кризиса в 2009 году произошло снижение спроса на товары и услуги, связанные с использованием транзитных возможностей республики. По сравнению с 2008 годом объемные показатели снизились на 8,6 — 19,8 %, а финансовые — на 11,9-13,4 % [3].

В 2009 году Беларусь ухудшила свои позиции по индексу логистики, согласно которому оценивается уровень развития логистической отрасли. В рейтинге, составляемом по результатам исследований, проводимым Всемирным банком, Беларусь по сравнению с 2007 годом передвинулась с 74 на 110 место. По показателю «торговля через границу», который характеризует уровень административных барьеров при проведении экспортно-импортных операций, Беларусь в рейтинге Всемирного банка в 2009 году переместилась со 134 на 129 место среди 183 стран [4].

Реализации транзитного потенциала в полной мере препятствует ряд нерешенных проблем:

- для обеспечения транзитной привлекательности страны требуется постоянно совершенствовать нормативную правовую базу и прежде всего в связи с необходимостью оптимизации функций контрольных органов в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь (пограничных, таможенных, транспортной инспекции и иных), а также проведения унификации нормативных правовых актов, регламентирующих условия транзита, с прогрессивными общепринятыми нормами;

- транспортная инфраструктура в настоящее время по техническим, технологическим, организационным параметрам еще не в полной мере соответствует аналогичным системам, созданным в ЕС;

- недостаточно развитая сеть банковских терминалов по всем транзитным магистралям, в малых городах и населенных пунктах [3].

Товарные потоки невозможны без концентрации товаров в специально создаваемых элементах инфраструктуры — складах. Потребность в складах существует на всех этапах движения товарных потоков. Соседние государства стоят на шаг впереди в развитии складской инфраструктуры.

В Беларуси насчитывается 7392 склада организаций оптовой торговли, расположенных в специальных помещениях. Их общая площадь составила 2294,5 тыс. кв. м. При этом фактически используется 7220 складов или 97,7 %.

Уровень механизации погрузочно-разгрузочных и складских работ — 95,2 %. Складское хозяйство республики используется наполовину, так как средний коэффициент использования емкости складов составляет 0,52 (для сравнения: в США — 0,92 — 0,95) [5].

Современные тенденции развития рынка транспортных услуг за рубежом диктуют привлечение инвестиций в создание крупных логистических центров.

Существующая в республике логистическая система требует совершенствования. Несмотря на то, что в настоящее время на белорусском рынке транспортно-логистических услуг функционирует около 1300 юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, комплекс транспортно-логистических услуг по доставке грузов при международном сообщении, предлагаемый ими потенциальным клиентам, всё ещё недостаточно широк и ограничивается кроме непосредственно перевозки услугами по сопровождению груза в пути, организации перевозочного процесса, оформлению таможенных, товарно-транспортных и других перевозочных документов, а также посредническими услугами по поиску груза для перевозчиков или наоборот поиску перевозчиков для грузовладельцев (по различным оценкам составляет от 86 до 93 %). А сама доля такого рода услуг в общем объеме экспортных операций в Беларуси составляет до 12 %, что в 3 раза ниже среднемирового показателя [6].

Для обеспечения дальнейшего роста прибылей от транзита и транспортных услуг, для дальнейшего повышения транзитной привлекательности целесообразным является:

- совершенствование нормативной правовой базы, регламентирующей условия транзита через территорию республики, ее гармонизация с международными нормативными правовыми актами;

- 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;
- обеспечение конкурентных условий проезда транзитом через Республику Беларусь по сравнению с условиями проезда через территории сопредельных государств;
- внедрение современных информационных технологий сопровождения транспортных процессов.

Список использованных источников

1. Современная Беларусь: энц. справочник. В 3 т. Т. 2. Экономический и научный потенциал / редкол.: М.В. Мясникович [и др.]. – Мн.: Белорусская наука, 2007.
2. О Комплексной программе обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006 – 2010 годы: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 28 июня 2005 г., №700.
3. Об утверждении стратегии развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011 – 2015 годы: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 9 августа 2010 г., № 1181.
4. Маненок Т. Полагаясь на конъюнктуру // Белорусы и рынок. – 2010. - № 34. – С.14.
5. Транспорт и логистика 2010: справочник; Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Ассоциация Международных Экспедиторов и Логистики «БАМЭ». – Минск: «Курсы повышения квалификации кадров «БАМЭ-Экспедитор», «Артия Групп», 2010.
6. О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 29 августа 2008 г., № 1249.