

## **ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС И ЕГО РОЛЬ В ОБЕСПЕЧЕНИИ УСТОЙЧИВОСТИ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ**

Устойчивое и эффективное функционирование транспортного комплекса Беларуси является необходимым условием устойчивого развития и структурной перестройки всей экономики республики, обеспечения национальной безопасности, повышения уровня и качества жизни населения.

Транспорт – одна из отраслей, которая формирует инфраструктуру экономики и обеспечивает взаимосвязь всех ее элементов. Уровень развития транспортной системы страны – одно из важнейших условий ее технологического прогресса и цивилизованности. Потребность в высокоразвитой транспортной системе возрастает при интеграции в мировую экономику, так как она становится базисом эффективного вхождения Беларуси в мировое сообщество.

Место и роль транспорта в экономике Беларуси характеризуются такими показателями, как доля транспорта в валовом внутреннем продукте – 8,0 %, в основных фондах страны – 24,8 %, структуре инвестиций в основной капитал – 11,5 %. В отрасли трудится 6,1 % занятых в экономике.

Транспорт является емким потребителем сырья, топлива, ряда видов промышленной продукции. Он ежегодно потребляет около 6 % производимой электроэнергии, 66 % бензина, 52 % дизельного топлива [1].

По данным платежного баланса Республики Беларусь, с 2000 года транспортные услуги преобладают в экспорте услуг. Своего максимума (65.8 %) их доля в общем объеме экспорта услуг достигла в 2007 году. В последующие годы удельный вес транспортных услуг в экспорте несколько снизился, и в 2017 году составил 44.4 % от общего экспорта услуг [1]. Изменение структуры экспорта услуг в первую очередь обусловлено быстрым и устойчивым ростом экспорта по всем видам транспортных услуг в совокупности. Транспортные услуги по-прежнему остаются важнейшей составляющей внешней торговли услугами в Беларуси.

На макроэкономическом уровне транспорт связан с уровнем производства, занятости и доходов в рамках национальной экономики. Во многих развитых странах транспорт составляет от 6 % до 12 % ВВП. Если рассматривать более всеобъемлющий уровень, включающий затраты на логистику, такие затраты могут составлять от 6 до 25 % ВВП [2, с. 38].

Развитие транспортного комплекса и увеличение экспорта транспортных услуг позволит:

- увеличить валютные поступления в госбюджет страны от осуществления транзитных автомобильных перевозок и сопутствующего транспортно-логистического обслуживания транзитных грузопотоков;

- обеспечить приток в страну, имеющую статус транзитного государства, иностранных инвестиций, направленных на развитие транспортно-логистической инфраструктуры;

– ускорить внедрение современной транспортной техники и логистических технологий для обеспечения устойчивой работы международных транзитно-транспортных коридоров и минимизации издержек в цепях поставок;

– использовать институт международного транзита грузов как средства усиления влияния страны на международной арене и улучшения ее имиджа.

В мировом рейтинге по данным TradeMap за 2016 г., по объёму экспорта транспортных услуг Беларусь находится на 16 месте в мире.

Для Беларуси, находящейся на перекрестке транспортных маршрутов, связывающих государства Западной Европы с двумя мощными рынками: России и Китая, а также страны Черноморского побережья со странами Балтийского моря, эффективное использование потенциала транспортно-логистических услуг должно быть приоритетной экономической задачей. Для решения такой задачи национальная транспортная система должна стать конкурентоспособной, достаточно развитой для того, чтобы привлечь и обслуживать в соответствии с международными стандартами транзитные грузопотоки.

В последние 5–7 лет объемы перевозки грузов по международным транспортным коридорам постоянно меняются. Например, в рамках международного транспортного коридора Западная Европа – Западный Китай (через Турцию, кавказский регион – Среднюю Азию) поток грузов снижается, а в направлении Скандинавия – Балканы (через Беларусь и Украину) – возрастает.

Высокая актуальность развития транспортных услуг в Республике Беларусь в настоящее время обусловлена общемировыми тенденциями, в частности резким усилением взаимодействия КНР со странами Центральной и Восточной Европы, и Евразийского экономического общества «Шелкового пути», а также в формате «пояса и пути» Китай заключил соглашение уже более чем с 30 странами. В настоящее время этот проект находится в относительно ранней стадии развития, но уже очевидны огромные перспективы для стран и компаний, которым удастся в него включиться. Помимо прочего, Китай, специально вступивший в январе 2016 года в ЕБРР, ищет подходы к участию в реализации инвестиционного плана президента Европейской комиссии Ж. К. Юнкера объёмом в 315 млрд евро, призванного дать толчок возобновлению экономического роста на континенте. Если в 2015 году Китай обеспечивал 41 % транзита через Россию, то к 2017 году эта доля возросла до 74 %. Перспективы возможного наращивания транзитных перевозок видны из того обстоятельства, что в настоящее время суммарный оборот между Китаем и Европой составляет 14 млн контейнеров в год, из которых через Казахстан – Российскую Федерацию – Беларусь проходит чуть более 1 %. [1]

Недостаточное обустройство транспортно-терминальной инфраструктуры может существенно ограничить возможные выгоды от такого сотрудничества. Следует учитывать и конкуренцию. К примеру, Украина активно предлагает свои услуги по транзиту китайских грузов в Европу. Несмотря на то что этот маршрут не самый удобный, Киев стремится привлечь Пекин обещаниями разместить у себя часть китайских экспортных производств и имеющимся у него льготным тарифным режимом в торговле с государствами-членами Евросоюза.

Важная роль в этом процессе относится такому нашему соседу как Польша, которая принимает активное участие в налаживании грузоперевозок из Чэнду в Варшаву и Лодзь. Беларусь не должна находиться в стороне от мировых экономических и геополитических изменений, а ее стратегические интересы должны быть связаны с возможностями выгод от осуществления транзитных перевозок в направлении Азия – Россия – Европа по своим коммуникациям.

Ведущее место в экспорте транспортных услуг Беларуси занимает автомобильный транспорт, доля которого в экспорте данных услуг в 2017 г. составила 33,1 %. Затем следует железнодорожный (26,2 %) и трубопроводный транспорт (18,9 %). В совокупности доля экспорта этих видов услуг в 2017 г. составила 78,2 % от общей суммы экспорта транспортных услуг и 34,7 % от экспорта услуг в целом. Международные грузоперевозки автотранспортом занимают второе место в Беларуси в экспорте услуг, уступая лишь услугам в секторе ИТ.

Положительное сальдо внешней торговли транспортными услугами в стране в 2017 г. составило 1912,4 млн. долл. США (1628, 3 млн долл. в 2016 г.). Самое высокое значение сальдо было по услугам трубопроводного транспорта – 651,3 млн долл., поскольку по данному виду транспортных услуг практически имел место только их экспорт. Сальдо по торговле услугами автомобильного и железнодорожного транспорта составило 572,9 млн долл. США и 556,9 млн долл. США соответственно [1].

Автомобильный транспорт является мировым лидером по пассажирообороту – 82 %, на его долю приходится 13 % мировых грузоперевозок.

Высокую значимость этого вида транспорта определяют такие его специфические положительные характеристики, как маневренность, высокая оперативность первоначальной организации перевозочного процесса, способность осуществлять доставку грузов и пассажиров «от двери до двери» и др.

Доля услуг автомобильного транспорта в пассажирообороте и товарообороте Республики Беларусь составляет 36, 5 и 34,8 % соответственно.

За период с 2011 по 2017 г. доля оборота услуг автомобильного транспорта в общем обороте транспортных услуг Республики Беларусь возросла с 25,5 до 37,1 %. Стоимостные объёмы экспорта увеличились с 869,4 млн долл. США до 1144,9 млн [1]. При этом следует отметить, что росту экспорта услуг способствовало увеличение численности парка грузовых автомобилей, задействованных на выполнении международных автомобильных перевозок грузов. При этом производительность парка, оцениваемая средним количеством ездов в месяц в расчете на один автомобиль, осталась практически без изменения.

В структуре оборота услуг автомобильного транспорта в нашей стране основная доля приходится на грузоперевозки (97,5 %), в то же время доля пассажирских перевозок незначительна. В связи с этим динамика экспорта транспортных услуг напрямую зависит от внешнего товарооборота Беларуси.

В настоящее время Беларусь экспортирует услуги автомобильного транспорта более чем в 110 стран мира, в то время как еще в 2011 г. их число составляло 26. Однако диверсификация экспорта за рассматриваемый период не

претерпела существенных изменений. Более трети всего объема услуг экспортируется в Российскую Федерацию. Значимые объемы экспорта услуг автомобильного транспорта направляются в Германию, Польшу, Литву, Великобританию.

Рост объема и грузооборота международных автомобильных перевозок грузов обусловлен, главным образом, ростом двусторонних перевозок. В целом двусторонние перевозки составляют 86 %, 14 % приходится на транзитные перевозки. Удельный вес двусторонних перевозок в/из Российской Федерации, которые выполняются на безразрешительной основе, в объеме международных автомобильных перевозок грузов сложился на 42,8 % от общего объема.

Значимость услуг автомобильного транспорта и в особенности грузоперевозок для внешней торговли страны обуславливает высокую актуальность развития этого направления. В качестве приоритетов в нем можно выделить:

- дальнейшую модернизацию транспортной инфраструктуры, совершенствование технологии ее содержания, регулярное обновление и модернизация парка транспортных средств, дорожно-строительные техники, технологического оборудования;

- создание и максимальное использование благоприятных условий для повышения привлекательности транзита через территорию республики, в том числе за счет преимуществ вхождения страны в транспортное пространство ЕАЭС;

- расширение географической диверсификации на основе развития взаимовыгодного сотрудничества со странами Европейского союза; странами «дальней дуги», возможностей проекта «Экономический пояс Шелкового пути»;

- дальнейшее развитие современной транспортно-логистической системы за счет использования современных IT-технологий, более широкого применения программ электронной логистики, способствующих экономии издержек и обеспечивающих повышение качества услуг;

- совершенствование инфраструктуры на пограничных пунктах пропуска, объектов придорожного сервиса, улучшение информационного обеспечения перевозочного процесса;

- снижение финансовых затрат международных автомобильных перевозчиков, в том числе за счет использования современных цифровых способов расчетов.

Анализ динамики и результатов внешней торговли транспортными услугами показал, что усиление развития этого направления экономики страны является одним из наиболее перспективных. Это обусловлено:

- тем, что данный вид экономической деятельности вносит значительный вклад в общие результаты платежного баланса, во многом компенсируя отрицательный итог внешней торговли товарами и движения капитала.

- развитие транспортных услуг не так сильно зависит от использования импортных природных ресурсов, как это имеет место в производстве товаров, и позволит не усугублять проблему высокой импортостойкости белорусской экономики в целом.

– услуги занимают в структуре современной экономики значительное место, доля их постоянно растет, поэтому такое развитие окажет позитивное влияние на структуру белорусской экономики в целом.

– данное направление деятельности тесно связано с достижениями научно-технического прогресса, новыми цифровыми технологиями. Возможно, только такие технологии могут стать основой для перехода к более высокому технологическому укладу.

– развитие внешней торговли транспортными услугами позволяет не только использовать собственные конкурентные преимущества, но и успешно встраиваться в мировую экономику на основе различных интеграционных процессов, участия в активно развивающихся сегодня совместных транспортных проектах.

#### Литература

1            Транспорт            [Электронный            ресурс]            –            Режим            доступа:  
[www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport](http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport) – Дата доступа: 12.10.2020

2 Rodrigue, J.-P. The Geography of Transport Systems: 4th Edition. / Jean-Paul Rodrigue – New York: Routledge, 2017. – 440 p.