

ТРАНЗИТНЫЙ ГРУЗОПОТОК ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Молокович Анатолий Денисович¹

Лукша Владислав Андреевич¹

¹Белорусский государственный университет,
Институт бизнеса и менеджмента технологий, Минск
molokovitch@sbmt.by

В докризисный период сформировались достаточно устойчивые транзитные грузопотоки через территорию Беларуси в направлении Запад – Восток. Так, в течение 2008–2014 гг. объемы перевозок транзитных грузов железнодорожным транспортом колебались в пределах 50,6 млн т в 2008 г. до 45,1 млн т в 2014 г. Положение существенно изменилось с вхождением нашей страны в затяжной кризисный период. Начиная с 2013 г. железнодорожный транзитный товаропоток начал снижаться и уже в 2015 г. он сократился по сравнению с 2014 г. на 15,9%. Тенденция падения сохранилась и в следующем году. Так за первую половину 2016 г. объем перевозок грузов по железной дороге сократился еще на 20,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В целом же за прошлый год по железной дороге было перевезено на 22,4% грузов меньше, чем годом ранее.

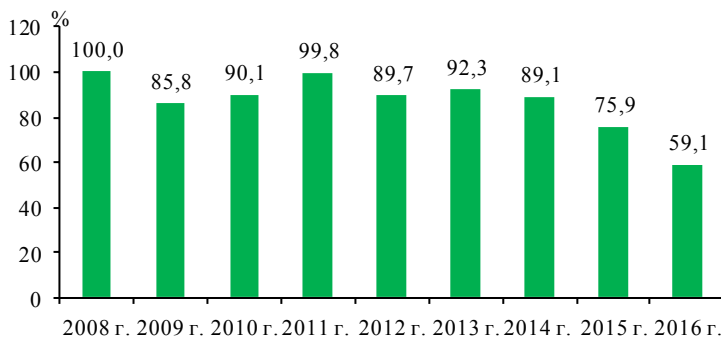


Рисунок 1. Динамика объемов перевозок грузов, 2008 г. – 100%

Традиционно максимальный грузопоток через территорию республики идет из Российской Федерации (в 2015 г. 90,7%). Он направляется в Литву, Латвию и Польшу. Через Республику Беларусь в 2015 г. в направлении Латвии проследовало 53,8% общего грузопотока, Российской Федерации – 22,9%, Литвы – 9,8%, Польши и далее государств ЕС 9,7% грузов. В направлении Латвии перевозятся, в основном, белорусский сырьевой экспорт. Основная причина сокращения общего объема транзита по Белорусской железной дороге – снижение перевозок российских экспортных грузов, объем которых, как отмечалось ранее, составляет более 90% всего транзита. В основном это навалочные и наливные грузы: каменный уголь, нефть и нефтепродукты, а также черные металлы.

Снижение объема транзита грузов через Беларусь можно объяснить снижением темпов роста экономик России, Китая и стран ЕС, а также политическим и военным противостоянием России и Украины.

Падение объемов перевозок транзитных грузов железнодорожным транспортом имело место также в сопредельных прибалтийских странах. Так, в 2015 г. через Латвию проследовало на 1,3% транзитных грузов меньше, чем в 2014 г., а через Литву – на 3,8% меньше. Тенденция снижения перевозок транзитных грузов железнодорожным транспортом также продолжилась в этих странах и в 2016 г. Однако, цифры показывают значительно меньшее падение транзита через Латвию и Литву по сравнению с его снижением через Беларусь. Это связано с тем, что республика незначительно снизила физические объемы своего сырьевого экспорта через прибалтийские порты.

В создавшихся условиях необходимо не допустить падения существующих транзитных грузопотоков, а также разработать новые конкурентоспособные транспортно-логистические схемы для переключения транзитных грузопотоков с альтернативных маршрутов, расширять практику организации перевозок ускоренными контейнерными поездами, как по сложившимся маршрутам, связывающим государства – члены ЕС с государствами – членами ЕАЭС, Китаем и Юго-Восточной Азией, так и по вновь организуемым.

Развитию железнодорожных перевозок грузов может способствовать введение ОАО «Российские железные дороги» с 1.03.2017 г. скидки в размере 25% на транзитные перевозки нефтепродуктов со станций Барбасово и Новополоцк белорусской железной дороги в направлении припортовых станций Октябрьской железной дороги.

Понижающий коэффициент 0,75 или скидка в 25%, распространяется на перевозки бензина, дизельного топлива и мазута в цистернах. Дисконт будет действовать до конца 2018 г.

До сих пор нефтепродукты из Беларуси в направлении портов Российской Федерации не поступали из-за более высокой стоимости перевозки по сравнению с перевозками в порты Клайпеды и Вентспилса. Размер скидки был рассчитан таким образом, чтобы стоимость транспортировки в российские порты Балтийского бассейна была сопоставимой либо более выгодной по сравнению с транспортировкой в литовский или латвийский порт. Введение понижающего коэффициента позволяет нивелировать дополнительное расстояние при транспортировке по территории России, которое на 40% больше.

Тем не менее расчеты показывают, что скидка в 25% обеспечит ОАО «РЖД» дополнительный доход в размере около 8 млрд руб. Для объединения это крайне важно, так как из-за переключения на трубопровод железнодорожная сеть потеряла порядка 4,5 млн т сырой нефти и около 1 млн т дизельного топлива. Еще одна причина появления скидки – это ответ на санкции, введенные Евросоюзом.

Аналогичная ситуация сложилась на рынке автомобильных перевозок. Это подтверждают следующие цифры. В 2015 г. было выполнено на 19,6% меньше транзитных поездок грузовых автомобилей, принадлежащих иностранным перевозчикам, чем в 2014 г. При этом наибольшее количество транзитных поез-

док выполнили перевозчики из Российской Федерации (51,9%), Польши (25,6%), Литвы (8,9%), Украины (3,4%) (рис. 2).

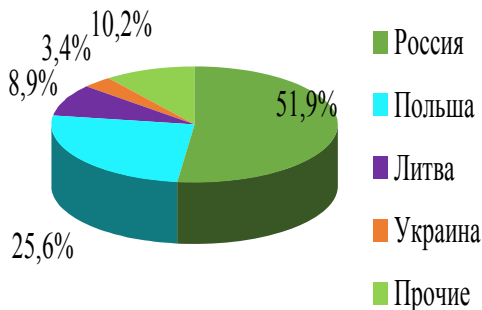


Рисунок 2. Структура транзитных поездок иностранных грузовых автомобилей через территорию Республики Беларусь

Такая же тенденция снижения количества транзитных поездок сохранилась и в 2016 г. Однако несколько изменилась структура перевозок в пользу Российской Федерации за счет снижения доли польских перевозчиков.

Снизилось не только количество транзитных поездок, но упали и объемы перевозок грузов с 13,95 млн т в 2014 г. до 11,45 млн т в 2015 г., что составило 17,9%. Объем транзитных перевозок, выполненных **белорусскими перевозчиками**, за 2015 г. составил **только 1,7 млн т, что на 6,6% меньше** чем в 2014 г.

Наибольший объем транзитных автомобильных перевозок приходится на Российскую Федерацию. Так, за период с 2010 по 2015 г. доля российских перевозчиков была практически на одном уровне: 91,4–93,6%. Имеет место ярко выраженный однополярный вектор в транзитных перевозках через Республику Беларусь, что влечет за собой повышенные риски при неблагоприятной экономической ситуации в российской экономике (рис. 3).



Рисунок 3. Транзитные автомобильные перевозки через Республику Беларусь

Этот вывод подтверждает введение запрета на ввоз в Российскую Федерацию сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия, страной происхождения которых являются США, страны ЕС, а также Канада, Австралия и Норвегия. Ответные санкции со стороны России еще более усугубили проблему автомобильного транзита через Республику Беларусь.

В сложившихся условиях следует, прежде всего, сделать вывод о необходимости диверсификации географии автомобильных перевозок. Оказать влияние на транзит из/в Российскую Федерацию республика не может. Поэтому важнейшее значение для увеличения транзита через Беларусь имеют перевозки грузов по Новому Шелковому пути минуя территорию Российской Федерации. Однако решение данного вопроса в ближайшей перспективе не представляется возможным ввиду необходимости вложения огромных инвестиций в развитие инфраструктуры Нового Шелкового пути на всем его протяжении, а не только на белорусском участке. Еще одно направление – развитие экспортных перевозок грузов, связанное с введением в эксплуатацию индустриального парка «Великий камень», что позволит расширить географию экспорта как в Западную Европу, так и в Российскую Федерацию. Выход из создавшегося положения есть, но он требует не только затрат капитала, но и времени для реализации этого перспективного процесса.

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕЕ РАЗВИТИЯ

Молокович Анатолий Денисович

Белорусский государственный университет,
Институт бизнеса и менеджмента технологий, Минск
molokovitch@sbmt.by

Современный этап развития мировой экономики характеризуется острой конкурентной борьбой за сферы влияния на основных товарных рынках. Глобализация обуславливает хотя и незначительный, но все же рост национальных и региональных экономик.

Согласно аналитическому обзору «Global Market Outlook 2017», в 2017 г. мировое сообщество столкнется со структурными и циклическими изменениями, сохранив при этом не всегда стабильный баланс в мировой экономике. Постепенно снижавшийся с 2010 г. глобальный экономический рост составил в 2015–2016 гг. примерно 3,2%. Незначительный рост мировой экономики обусловлен замедлением роста ВВП развитых, а также развивающихся стран. Так, несмотря на то, что ВВП Европы вырос в 2015 г. на 2,0% после денежно-кредитного стимулирования экономики и более низких цен на нефть, по результатам 2016 г. ожидается, что рост составит только 1,7%, а в 2017–2018 гг. – 1,62%. Причиной снижения экономических показателей называют решение Великобритании выйти из ЕС.

За это время также упал экономический рост США. Прогнозируется, что к 2018 г. он восстановится и составит 2,5%. Практически остановился рост ВВП