

МОЖЕТ ЛИ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА УЛУЧШИТЬ СОСТОЯНИЕ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

На современном этапе развития международных экономических отношений повышение роли транспорта в экономике Республики Беларусь призвано стать одним из приоритетов экономической политики государства. Вместе с тем, существуют различные препятствия, не позволяющие реализовать в полной мере потенциал транспортного комплекса. Можно предположить, что улучшение работы транспортно-логистического комплекса способно улучшить состояние внешнеэкономического потенциала Республики Беларусь и через него повлиять на уровень жизни в стране.

Беларусь, являясь малой открытой экономикой, в условиях дефицита торгового баланса становится более уязвимой и зависимой от внешних факторов. Следовательно, появляется необходимость в поиске конкурентных и сравнительных преимуществ внутри национальной экономики, что позволило бы снизить уровень этой зависимости. Очевидно, что в указанных условиях наша страна объективно зависит от транспортно-логистического потенциала. Кроме того, важной является и социальная сторона данного вопроса. Можно предположить, что если транспортный сектор станет одним из приоритетов развития, то это поспособствует увеличению числа рабочих мест и росту уровня доходов, а также благоприятно скажется на сокращении социальных рисков (например, безработицы, социальной напряженности и иждивенчества). Этим определяется актуальность выбранной темы.

Опираясь на теории сравнительных преимуществ (Д. Рикардо, Э. Хекшера, Б. Олина, В. Леонтьева), конкурентных преимуществ М. Портера, на данные статистики, а также на исследования современных белорусских ученых (Р. Б. Ивуть, Н. И. Сухонос, А. Островский и др.), – рассмотрим влияние транспортно-логистического комплекса на состояние внешнеэкономического потенциала нашей страны.

Анализ транспортного комплекса показывает, что он является одним из эффективных видов деятельности.

По итогам 2015 г. транспортный комплекс республики:

- 1) сработал с рентабельностью 10,1 % (на 1,2 % выше, чем в 2014 г.),
- 2) в 1,6 раза увеличилась чистая прибыль [13, с. 29–30].

Логистика развивается в стране ускоренными темпами, увеличилась доля логистической составляющей в ВВП Беларуси (1 % в 2009 году против 7,5 % в 2015 г.) [12, с. 24]. Следовательно, растет и численность работ-

ников, занятых в данной сфере (около 6 % от общей численности работающих), а их заработная плата в 1,4 раза превышает среднюю заработную плату по стране [13, с. 26–27].

Транспортный комплекс республики удерживает **доминирующее положение во внешней торговле услугами**. Удельный вес транспортного комплекса в экспорте услуг составил в 2015 г. 44 % (рис. 1).



Рис. 1. Структура экспорта услуг

Примечание. Источник: [1, с. 383].

Около 75 % положительного сальдо внешней торговли услугами сформировано организациями транспорта (более 1,7 млрд. долл. США) (рис. 2).

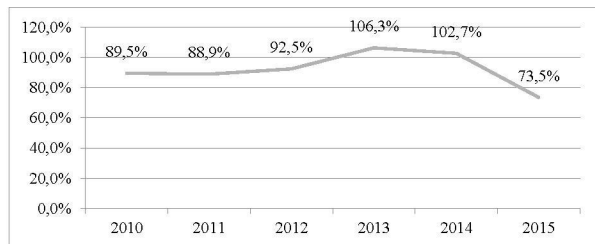


Рис. 2. Динамика доли транспорта во внешней торговле услугами

Примечание. Источник: собственная разработка по [1, с. 379–381].

Это в значительной степени объясняется экономико-географическим положением страны, расположением ее на пути между динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности (ЕС, РФ и странами АТР) [2, с. 20]. По территории нашей страны проходят два международных транспортных коридора: Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород и Хельсинки – Санкт-Петербург – Киев – Бухарест – Дмитровград – Александрополис [8]. Кроме того, формирование общей границы стран Таможенного союза ЕАЭС предопределяет повышение транзитного потенциала страны и создает возможности для роста экспорта транспортных услуг. Также благоприятно сказывается действие геополитических факторов, обусловленных политическими рисками и, как следствие, безопасностью транспортных коридоров, пролегающих по территории страны [2, с. 20].

Услуги транспорта, отраженные в Платежном балансе страны, отличаются положительным сальдо (рис. 3). Большинство поступлений в секторе автомобильных дорог обеспечивается за счет транзитных транспортных перевозок в третьи страны и из них. Экспорт транспортных услуг в 2,4 раза превышает импорт. Наряду с этим, экспорт логистических услуг составил в 2015 г. 28197,8 тыс. долл. США, что в 6,5 раз больше соответствующего импорта [13, с. 80].

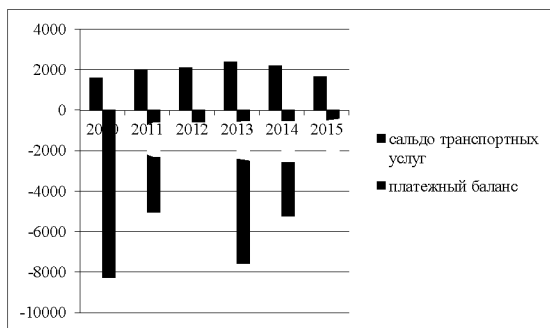


Рис. 3. Транспортные услуги и Платежный баланс Республики Беларусь

Примечание. Источник: собственная разработка по [1, с. 381; 13, с. 472].

Такие достижения транспортно-логистической составляющей платёжного баланса были бы невозможны без развития транспортной и сопутствующей инфраструктуры. За последние 10 лет на 21,4 % выросла плотность автомобильных дорог общего пользования (в расчете на 1000 кв. км территории). Высокими темпами растет инфраструктура придорожного сервиса. Так, за последние 5 лет практически в 1,5 раза выросло количество розничных торговых объектов, а также гостиниц и moteлей, в 1,3 раза – объектов общественного питания [13, с. 70]. В 1,6 раз выросло число логистических центров (с 11 в 2011 г. до 18 в 2015 г.), в 2,4 раза – число складов общего пользования [13, с. 81].

Положительное влияние имеют технологические факторы. В нашей стране постоянно внедряются современные транспортные, информационные, таможенные технологии и логистические методы управления процессами транспортировки. С 2013 г. в Беларуси функционирует национальная электронная система взимания платы за проезд по платным дорогам – Bel Toll [2, с. 25]. По таким показателям, как эффективность процедуры таможенного оформления, качество транспортной инфраструктуры, отслеживание прохождения грузов, наша страна занимает лидирующие позиции среди стран СНГ [11].

Таким образом, на основе данных макроэкономической статистики и статистики платежного баланса можно сделать вывод об устойчивом по-

ложительном влиянии развития транспортно-логистического комплекса на внешнеэкономическую деятельность нашей страны.

Однако развитие данного комплекса сопровождается рядом проблем.

Во-первых, полноценное развитие транспортного комплекса затруднено:

- падением инвестиций в основной капитал логистических центров.

Несмотря на то, что с 2011 г. по 2016 г. данный показатель вырос более чем в три раза, в 2015 г. инвестиции в основной капитал упали ниже показателя 2011 г. и составили лишь 485 010 млн руб. [13, с. 81];

- замедлением развития транспорта (в 2015 г. темпы роста экономики (96,1 %) опередили динамику развития транспорта (94 %), а доля транспорта Беларуси в ВВП снизилась на 0,1 % и составила 6 % [12, с. 24]);

- падением качества логистики. По индексу качества логистики (Logistics Performance Index (LPI)) за 2016 г. позиции Беларуси упали на 21 пункт (в 2014 г. наша страна занимала 99-е место, в 2016 г. – 120-е) [11].

Во-вторых, проблемным моментом является несоответствие в полной мере транзитной инфраструктуры по техническим, технологическим и организационным параметрам аналогичным системам, созданным в ЕС (несоответствие по несущей способности республиканских автомобильных дорог; наличие узких мест и значительных временных задержек на стыках железнодорожных путей различной ширины и т. д.) [11].

Еще одной проблемой является несовершенная нормативно-правовая база, обеспечивающая транзитную привлекательность страны, отсутствие унификации нормативно-правовых актов с прогрессивными общепринятыми нормами, а также неразвитая сеть банковских терминалов по всем транзитным магистралям негативно влияют на становление транспортного комплекса в качестве ключевого параметра внешнеэкономического потенциала Беларуси [11].

Таким образом, можно сделать вывод, что по транспортно-логистическому комплексу мы имеем сравнительные и конкурентные преимущества и поэтому должны развивать этот комплекс, который способен улучшить состояние внешнеэкономического потенциала Республики Беларусь. Однако кризисные процессы, связанные с внешними факторами (санкции, мировой кризис и др.) и имеющие внутренний характер (валютный кризис 2011 года и др.) сдерживают эффективное использование этого комплекса и развитие потенциала.

Для приведенных конкретных проблем развития данного комплекса выделены специальные пункты Программы социально-экономического развития РБ 2016–2020 и НСУИР-30: создание автоматизированных систем мониторинга и управления состоянием транспортной инфраструктуры, внедрение интеллектуальных комплексов регулирования дорожного движения, систем учета топливных ресурсов [7, с. 14]; улучшение экологического контроля транспортных средств, совершенствование механизма господдержки транспорта [4, с. 40]. Целевыми параметрами являются: рост

грузооборота транспорта за 2016–2030 гг. в 1,2 раза; рост пассажирооборота транспорта в 1,4 раза; увеличение удельного веса дорог с твердым покрытием в общей длине автомобильных дорог общего пользования с 86 % в 2013 г. до 90 % в 2030 г.; рост экспорта транспортных услуг в 2,2 раза [7, с. 60]. Указанные меры могут способствовать дальнейшему развитию транспортного комплекса Беларуси и повышению эффективности его деятельности, а, значит, и лучшему использованию сравнительных и конкурентных преимуществ нашей страны для роста благосостояния.

Список источников

1. Внешняя торговля Республики Беларусь 2016 / Национальный статистический комитет Беларуси; редколлегия: И. В. Медведева [и др.]. – Минск: Национальный статистический комитет, 2016. – 396 с.
2. *Ивуть, Р. Б.* Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования ее транспортно-логистической системы / Р. Б. Ивуть, А. Ф. Зубрицкий, А. С. Зиневич // *Новости науки и технологий.* – 2015. – № 1(32). – С. 19–33.
3. *Миклашевская, Н. А.* Международная экономика / Н. А. Миклашевская, А. В. Холопов. – 3-изд. – М.: ДиС, 2004. – 352 с.
4. Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2020 года // Министерство экономики Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.google.by/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwjsvluC yuzQA hUGEiwKHYNkCRkQFggYMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.economy.gov.by%2Fdadvfiles%2F001251_290081_NSUR2020.doc&usg=AFQjCNGH8NLq Q26zQI9OUSXNiNvMrbmzsQ&sig2=GRbABensaz2XIBXhpmi0KQ&bvm=bv.141320020,d.bGg&cad=rja. – Дата доступа: 23.02.2017.
5. Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года // Министерство экономики Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.economy.gov.by/dadvfiles/001251_893_NSUR2030.pdf. – Дата доступа: 23.02.2017.
6. Национальная экономика Беларуси / В. Н. Шимов [и др.]; под ред. В. Н. Шимова. – 4-е изд., перераб. и доп. – Минск: БГЭУ, 2012. – 651 с.
7. Основные положения Программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2016–2020 годы // Министерство экономики Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.economy.gov.by/dadvfiles/001252_122016_1.pdf. – Дата доступа: 23.02.2017.
8. *Островский, А.* Транзитный потенциал Беларуси / А. Островский // Министерство иностранных дел Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mfa.gov.by/press/smi/efe30749798455b9.html>. – Дата доступа: 23.02.2017.
9. *Портер, М.* Международная конкуренция. Конкурентные преимущества стран / М. Портер. – М.: Альпина Паблишер, 2015. – 896 с.

10. Статистический ежегодник Республики Беларусь 2016 / Национальный статистический комитет Беларуси; редколлегия: И. В. Медведева [и др.]. – Минск: Национальный статистический комитет, 2016. – 519 с.

11. *Сухонос, Н. И.* Транспортный комплекс Республики Беларусь и транзитный потенциал: состояние, развитие и перспективы / Н. И. Сухонос // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://lib.brsu.by/sites/default/files/%D0%A1%D1%83%D1%85%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%20%D0%9D.%D0%98._%D0%92%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%B8%D0%BA_2012%20.pdf. – Дата доступа: 23.02.2017.

12. Транспорт и логистика Республики Беларусь 2015: справочно-информационное издание / под общ. ред. Н. В. Горбеля. – Минск: Центр «БАМЭ-Экспедитор», 2015. – 76 с.

13. Транспорт и связь в Республике Беларусь 2016. Статистический сборник / Национальный статистический комитет Беларуси; редколлегия: И. В. Медведева [и др.]. – Минск: Национальный статистический комитет, 2016. – 115 с.