

Роль транспортного комплекса в формировании внешнеэкономического потенциала Республики Беларусь

*Павлович Е. Г., студ. IV к. БГУ,
науч. рук. Воробьева Л. В., канд. эк. наук, доц.*

Для Республики Беларусь, являющейся малой открытой экономикой, внешнеэкономический потенциал играет важную роль. В условиях дефицита торгового баланса наша страна становится более уязвимой от внешних факторов и, как следствие, возникает необходимость поиска конкурентных и сравнительных преимуществ внутри национальной экономики. В сложившихся условиях повышение роли транспортного комплекса должно стать одним из приоритетных направлений экономической политики государства.

Влияние транспортного комплекса на экономику в целом и на состояние торгового баланса можно проанализировать и охарактеризовать на основе следующих данных. По итогам 2016 г.:

- на транспортные услуги пришлось свыше 43% общего объема экспорта услуг республики;
- от транспортной деятельности получено почти 16% совокупного объема чистой прибыли;
- от транспортного комплекса получают около 11% налоговых поступлений в бюджет [1];
- около 67% сальдо внешней торговли услугами сформировано организациями транспорта;
- оказание транспортных услуг составляет 37,7% в общем обороте внешней торговли услугами [2].

Таким образом, данные подтверждают значительную роль транспортного комплекса в национальной экономике страны и в балансе услуг торгового баланса. В динамике транспортный комплекс демонстрирует некоторое снижение положительного влияния на платежный баланс Беларуси, что проиллюстрировано на *рис. 1*, однако, как видно по данным, он по-прежнему занимает доминирующее положение во внешней торговле услугами. Такие высокие показатели можно объяснить выгодным экономико-географическим положением страны, благоприятным влиянием геополитических факторов, внедрением современных информационных и таможенных технологий и т.д.

Услуги транспорта, отраженные в Платежном балансе страны, отличаются положительным сальдо: экспорт транспортных услуг в 2,2 раза превышает импорт. Большинство поступлений в секторе автомобильных дорог обеспечивается за счет транзитных транспортных перевозок в третьи страны

и из них [3]. Объем и количество доставок грузов, выполненных белорусскими международными автоперевозчиками в 2016 г. являются максимальными годовыми показателями за пять минувших лет, а их присутствие в ряде стран Центральной Азии, Кавказа, региона Юго-Восточной Европы за последние четыре года возросло в три раза [1]. Таким образом, опираясь на статистические данные, можно сделать вывод о наличии положительных тенденций в развитии транспортного комплекса Республики Беларусь, а также о его позитивном влиянии на внешнеэкономическую деятельность нашей страны.

Однако развитие транспортного комплекса Беларуси сопровождается рядом проблем. Среди них стоит отметить падение качества логистики. По индексу качества логистики (*Logistics Performance Index (LPI)*) за 2016 г. позиции Республики Беларусь опустились на 21 пункт (120-е место в 2016 г. против 99-го места в 2014 г.). Другими проблемными моментами являются несоответствие в полной мере транзитной инфраструктуры стандартам ЕС, несовершенная нормативно-правовая база, старение автопарка и т.д. [4].

Говоря о совершенствовании управления транспортным комплексом, стоит отметить, что для решения названных проблем необходимы обновление автопарка, широкое внедрение информационных технологий, улучшение придорожной инфраструктуры, формирование системы подготовки высококвалифицированных специалистов. Большие надежды возлагаются на получение преимуществ от инициативы «Экономический пояс Шелкового пути». В результате транспортный комплекс будет использоваться эффективнее, а это повысит и внешнеэкономический потенциал Республики Беларусь.

Литература

1. Транспорт и логистика Республики Беларусь, 2017: справ. / сост.: Е. А. Ильина [и др.]; под ред. Н. В. Горбеля. – Минск: Центр «БАМЭ-Экспедитор», 2017. – 88 с.
2. Статистический ежегодник Республики Беларусь, 2017 / Национальный статистический комитет Республики Беларусь; [редколлегия: И. В. Медведева и др.]. – Минск: Национальный статистический комитет, 2017. – 506 с.
3. Транспорт и связь в Республике Беларусь, 2016. Статистический сборник / Национальный статистический комитет Республики Беларусь; [редколлегия: И. В. Медведева и др.]. – Минск: Национальный статистический комитет, 2017. – 115 с.
4. 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/Сухонос%20Н.И._Вестник_2012%20.pdf. – Дата доступа: 07.11.2017.