

## **ЭКСПОРТ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

*Т. А. Ястреб*

*Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск,  
Беларусь, yastreb@bsu.by*

В статье рассматривается проблематика экспорта транспортных услуг Республики Беларусь. Отмечается важность сектора услуг для белорусской экономики, проведен анализ современного состояния экспорта транспортных услуг в разрезе видов транспорта, стран-потребителей услуг. Выявлены проблемные вопросы, затрудняющие экспорт белорусских услуг транспорта, и обозначены перспективные направления его увеличения.

**Ключевые слова:** Евразийский экономический союз; общий рынок транспортных услуг Евразийского экономического союза; перевозки; сфера услуг; транспорт; экспорт транспортных услуг.

## **EXPORT OF TRANSPORT SERVICES OF THE REPUBLIC OF BELARUS: CURRENT STATE AND PERSPECTIVES**

*T. A. Yastreb*

*Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus,  
yastreb@bsu.by*

The article considers the problems of transport services export of the Republic of Belarus. The importance of the services sector for the Belarusian economy is noted, an analysis of the current state of transport services export by mode of transport, consumer countries is carried out. Problematic issues that impede the Belarusian transport services export as well as perspective directions for its increase are identified.

**Key words:** Eurasian Economic Union; Eurasian Economic Union common market for transport services; transportation; services sector; transport; export of transport services.

Системообразующей сферой постиндустриальной экономики является сфера услуг. Она играет важную роль в социально-экономическом развитии любого государства и развитии мировой экономики в целом. На протяжении XX в. и в настоящее время отмечается тенденция опережающего роста сектора услуг по сравнению с другими секторами экономики за счет экстернализации услуг, технического прогресса и технологической революции, цифровизации, а также в связи с возрастающим значением данного сектора в экономике и торговле стран различного уровня: как развитых, так и развивающихся.

Положительная динамика торговли услугами позволила сектору услуг стать основой мировой экономики. Необходимо отметить, что темпы роста торговли услугами превышают темпы роста торговли товарами. Так, начиная с 2005 года, средний ежегодный прирост объема торговли услугами составляет 5,4 % в год, аналогичный показатель торговли товарами – 4,6 % [1].

Для Республики Беларусь сектор услуг также представляет особую важность, так как он преобладает в структуре ВВП (в 2019 г. его удельный вес составил 48,8 % [2]) и вносит существенный вклад в обеспечение положительного сальдо внешней торговли (сальдо торговли услугами положительно). В 2019 г. объем экспорта услуг составил 9,6 млрд долл. США, импорта – 5,8 млрд долл. США, сальдо положительное – 3,8 млрд долл. США. Основными потребителями белорусских услуг являются Россия, Германия, США. Импортируются услуги преимущественно из России, Литвы и Китая [3].

Приоритетность развития сектора услуг в Республике Беларусь объясняется открытостью белорусской экономики, пониманием необходимости достижения показателей социально-экономического развития и учета при этом общемировых экономических тенденций, в т.ч. в части достижения целей устойчивого развития. Так, предоставление качественных услуг во всех сферах, достижение роста экспорта услуг предусмотрено Программой социально-экономического развития Республики Беларусь на 2016 – 2020 гг. Обеспечение потребностей экономики и населения в широком спектре высококачественных услуг также является одним из направлений, закрепленных в Национальной стратегии устойчивого развития Республики Беларусь на период до 2030 г.

В структуре услуг Республики Беларусь наибольший удельный вес занимают транспортные услуги. Доля валовой добавленной стоимости транспорта в ВВП в период с 2011 по 2019 гг. колебалась в пределах 5,5 – 6,4 % [2, 4].

Удельный вес транспортных услуг в объеме белорусского экспорта услуг достаточно велик и колеблется в пределах 41,6 – 47,8 %, что подтверждается данными таблицы 1. При этом следует отметить, что в 2019 г. этот показатель снизился (в т.ч. за счет увеличения доли ИТ-услуг), однако снижение доли импорта транспортных услуг было более значительным, чем доли их экспорта.

Таблица 1 – Доля транспортных услуг в общем объеме экспорта и импорта услуг Республики Беларусь (в процентах)

Показатель	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Доля экспорта транспортных услуг в общем объеме экспорта услуг	47,8	44,6	43,4	44,5	44,4	41,6
Доля импорта транспортных услуг в общем объеме импорта услуг	26,9	28,8	30,5	33,1	34,0	20,2

Примечание – составлено автором по данным [3].

В период с 2000 г. по 2019 г. происходил достаточно устойчивый рост экспорта транспортных услуг (за исключением 2009 и 2015 гг.), о чем свидетельствуют данные рисунка 1. Падение экспорта в определенной степени можно объяснить кризисными явлениями в мире (в 2007-2009 гг.), в Российской Федерации (2014 – 2015 гг.), а также применением Европейским союзом (далее – ЕС) санкций в отношении России и последующим введением ответных ограничительных мер с российской стороны, что отрицательно повлияло на объемы торговли и, соответственно, объемы грузоперевозок. За рассматриваемый период наибольший объем экспорта достигнут в 2019 г. – 4 009,9 млн долл. США, рост по сравнению с началом анализируемого периода составил 6,85 раза, что подтверждает тезис о важности транспортных услуг и значимости их экспорта для белорусской экономики.

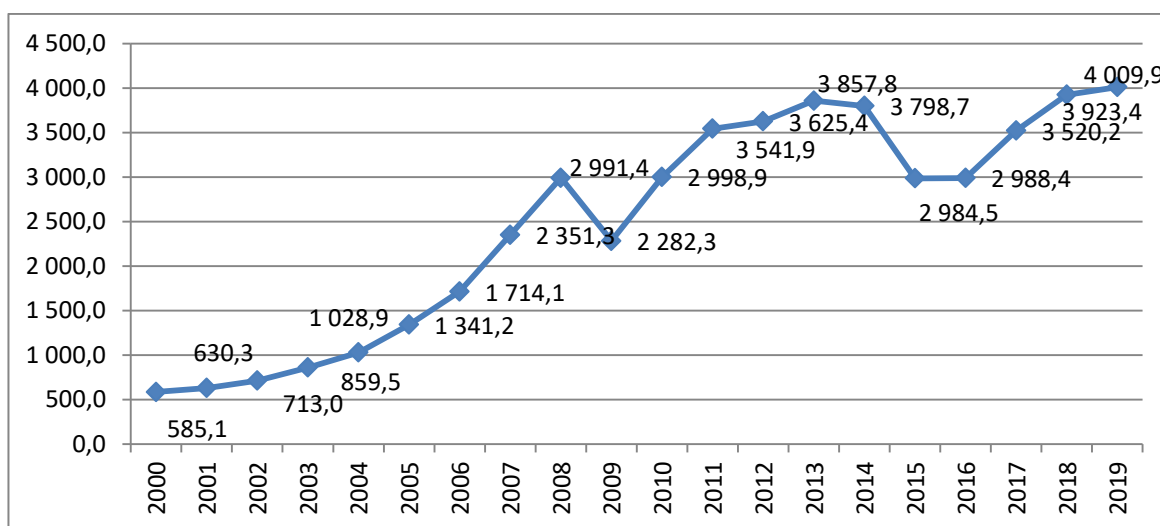


Рисунок 1 – Динамика экспорта транспортных услуг Республики Беларусь в 2000 – 2019 гг.

Примечание – составлено автором по данным [3].

В разрезе видов транспорта в структуре экспорта транспортных услуг преобладают услуги автомобильного и железнодорожного транспорта (рисунок 2). Так, в 2019 г. объем экспортных поставок услуг, оказанных данными видами транспорта, составил соответственно 1,48 млрд долл. США (или 36,9 % от общего объема экспорта транспортных услуг) и 1,09 млрд долл. США (или 27,2 %). Далее следуют трубопроводный, воздушный, морской и прочие виды транспорта.

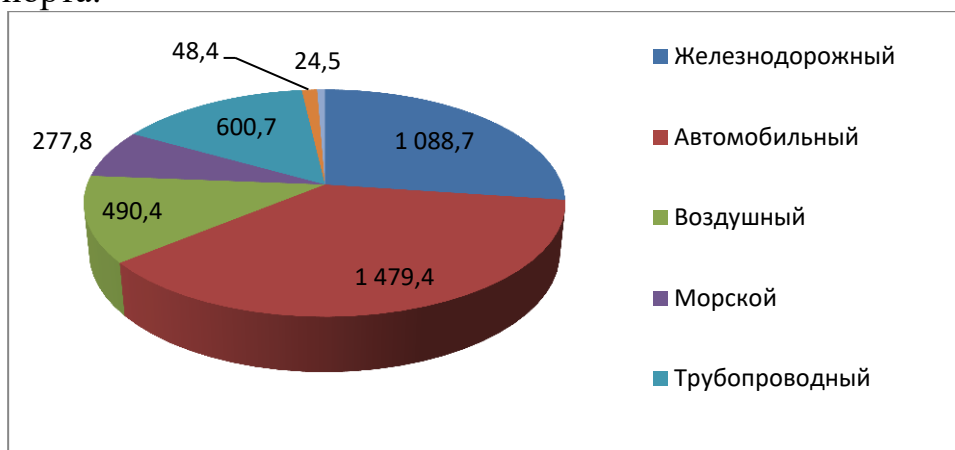


Рисунок 2 – Экспорт транспортных услуг Республики Беларусь в разрезе видов транспорта в 2019 г.

Примечание – Источник: составлено автором по данным [3].

С 2000 по 2009 гг. отмечались колебания доли экспорта услуг автомобильного транспорта в общем объеме экспорта транспортных услуг в большую либо меньшую сторону в пределах 21 – 27,2 %. Начиная с 2010 г. по настоящее время наблюдается устойчивый рост данного показателя: если в начале периода он составил 22,5 %, то в 2019 г. – 36,9 %. Экспорт услуг автомобильного транспорта обеспечивается в основном за счет грузовых перевозок: их объем в 2019 г. сложился на уровне 1,37 млрд долл. США или 93% от общего экспорта услуг автомобильного транспорта.

За период с 2010 по 2019 гг. удельный вес услуг железнодорожного транспорта в общем объеме экспорта транспортных услуг был нестабилен: максимум достигнут в 2005 г. – 36,2 %, минимум – в 2016 г. – 23,5 %. За последние 5 лет пределы колебаний составили от 23,5 % (в 2016 г.) до 27,2 % (в 2018 – 2019 гг.).

Динамика удельного веса иных видов транспорта в последние годы незначительна, за исключением трубопроводного, по которому отмечается тенденция снижения анализируемого показателя (таблица 2).

Таблица 2 – Доля экспорта услуг в разрезе видов транспорта в общем объеме экспорта транспортных услуг (в процентах)

Виды транспорта	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Железнодорожный	26,0	24,6	23,5	25,8	27,2	27,2
Автомобильный	31,4	31,0	32,8	34,5	35,7	36,9
Воздушный	10,8	12,1	13,4	11,7	11,5	12,2
Морской	8,2	7,6	7,1	8,2	8,3	6,9
Трубопроводный	22,8	23,4	20,8	18,5	15,8	15,0
Прочий	0,6	0,9	1,7	0,8	1,0	1,2
Почтовые услуги и услуги курьерской связи	0,3	0,5	0,7	0,6	0,5	0,6

Примечание – Источник: составлено автором по данным [3].

Результаты анализа страновой структуры белорусского экспорта транспортных услуг за 2019 г. свидетельствуют о том, что основным их потребителями являются государства-члены ЕС. Так, по автомобильным перевозкам экспорт услуг в ЕС составил 1 130 млн долл. США (или 76 % от общего объема экспорта услуг данного вида транспорта), в страны-члены Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС, Союз) – 179 млн долл. США (или 12 %). По экспорту услуг железнодорожного транспорта ситуация складывается подобным образом: экспорт в страны ЕС – 747 млн долл. США (или 69 %), в страны-члены ЕАЭС – 230 млн долл. США (или 21 %). В части авиатранспорта объемы поставок услуг в ЕАЭС незначительно превалируют над поставками в ЕС, но в целом на долю каждого из данных интеграционных образований приходится немногим более 30 %. Белорусские услуги морского транспорта востребованы в странах Азиатско-Тихоокеанского региона, Южной Америки, трубопроводного – в странах ЕС [5]. С учетом этого и принимая во внимание выгодное географическое положение Республики Беларусь, с точки зрения повышения объемов экспорта транспортных услуг важным является расширение сотрудничества, в т.ч. с целью снятия барьеров, со странами ЕС, ЕАЭС, повышение и максимальное использование своего транзитного потенциала, а также дальнейшая диверсификация географической структуры экспорта транспортных услуг.

Следует отметить, что Республика Беларусь создает условия для развития экспорта транспортных услуг, в т.ч. путем использования организационно-правовых механизмов. Страна подписала (присоединилась) ряд международных конвенций и соглашений в сфере

транспорта, которые устанавливают общие принципы и организацию международных сообщений, единые условия перевозки пассажиров и грузов либо направлены на облегчение транспортных связей между странами. Так, например, Беларусь является участницей Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 г., Европейского соглашения о международных магистралях от 15 ноября 1975 г., Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г., Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях от 31 мая 1985 г., Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, от 1 июля 1970 г., Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов от 19 мая 1956 г., Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП от 14 ноября 1975 г., Таможенной конвенции о карнете АТА для временного ввоза товаров от 1961 г., Конвенции о временном ввозе от 26 июня 1990 г., Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18.05.1973 г. (ред. 3 февраля 2006 года) и др. Кроме этого, в области железнодорожного транспорта действуют двусторонние соглашения с рядом стран, а также соглашения о международных грузовых и пассажирских сообщениях. Двусторонние соглашения в области автомобильного транспорта заключены Республикой Беларусь с 47 странами (в т.ч. странами Европы, СНГ, Китаем и др.) [6], отдельные соглашения регулируют отношения в сфере авиации. Со странами-соседями Беларусь подписала соглашения в области международной перевозки грузов по внутренним водным путям. Кроме этого, Беларусь и ее транспортные организации являются участниками ряда международных организаций в транспортной сфере [7, с. 270-271].

Белорусская сторона занимает достаточно активную позицию в части проведения работы по созданию единого транспортного пространства Евразийского экономического союза и общего рынка транспортных услуг ЕАЭС. В настоящее время государствами-членами ЕАЭС реализуются мероприятия, предусмотренные соответствующими дорожными картами в разрезе видов транспорта. Среди достигнутых результатов по данному направлению можно отметить введение в действие единых (унифицированных) железнодорожных тарифов, установление пределов изменений тарифов на грузоперевозки железнодорожным транспортом внутри Союза, определение правил доступа перевозчиков государств-членов на сопредельные участки

железнодорожной инфраструктуры других государств-членов, создание и достаточно эффективное функционирование крупного союзного железнодорожного перевозчика АО «Объединенная транспортно-логистическая компания Евразийский железнодорожный альянс». Важным шагом стал перенос транспортного контроля на внешнюю границу ЕАЭС, что способствовало повышению оперативности перемещения транспортных средств и грузов по таможенной территории ЕАЭС. Отменена разрешительная система при осуществлении автомобильных перевозок между государствами-членами Союза, начата постепенная реализация договоренностей о либерализации каботажных автоперевозок в ЕАЭС, подписано Соглашение о судоходстве [8].

Беларусь также вовлечена в процессы построения «Большой Евразии», в качестве одного из элементов которого можно рассматривать китайский проект Экономического пояса Шелкового пути (далее – ЭПШП), имеющего достаточно важный транспортно-логистический аспект. В процессе сопряжения ЕАЭС и ЭПШП достигнуты определенные практические результаты: активизировались транзитные перевозки, начата реализация инфраструктурных проектов.

Несмотря на это, можно выделить ряд факторов, сдерживающих экспорт белорусских транспортных услуг. К ним можно отнести высокие технические и технологические требования, действующие в ряде стран, в первую очередь в ЕС, различия в нормативно-правовой базе государств-членов ЕАЭС и в технических требованиях, необходимость получения разрешений иностранных государств на осуществление перевозок (в части автомобильного транспорта). Кроме этого, уменьшение объемов торговли в связи с введением Российской Федерацией ответных санкций в отношении стран-членов ЕС снижает спрос на услуги грузоперевозчиков (автомобильный транзит зависит в значительной степени от российского импорта). Также можно констатировать, что в недостаточной степени реализуется странами-членами ЕАЭС Программа либерализации каботажных автомобильных перевозок грузов, что является определенным барьером для увеличения экспорта белорусских транспортных услуг. На данный момент только Беларусь приступила к реализации третьего этапа программы. Армения и Кыргызстан лишь заявили о готовности, Россия не внесла изменения в законодательство. Казахстан будет участвовать в Программе с 2025 года [9].

В сфере железнодорожного транспорта проблемным аспектом является вопрос формирования тарифов. Действующая система тарификации не отвечает современным требованиям (была сформирована в 90-е гг. прошлого века). Согласно договоренностям в

рамках ЕАЭС, в Беларуси установлены различные тарифы при перевозках внутри страны и в рамках ЕАЭС, при транзитных перевозках (кроме транзита в рамках ЕАЭС). Также применяется тарифная политика железных дорог государств – участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении. Велика доля тарифов, регулируемых Министерством антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь [10, с. 18].

Также следует отметить высокий износ транспортных средств и инфраструктуры (по отдельным видам транспорта – более 50 %). В условиях пандемии COVID-19 и прогнозируемым спадом производства ожидается, что в значительной степени упадет спрос на транспортные услуги.

К перспективным направлениям увеличения экспорта транспортных услуг можно отнести реализацию мер по развитию и повышению эффективности транспортной логистики в Беларуси, повышению транзитной привлекательности нашей страны, обновление транспортного парка, развитие транспортной инфраструктуры.

Важным представляется проведение работы по совершенствованию системы тарифообразования в области железнодорожных перевозок, с возможным выходом на Единую систему грузовых транзитных тарифов для перевозки по железным дорогам ЕАЭС, продолжение работ по электрификации железнодорожной сети, проработка вопросов и практическая реализация мер по строительству инфраструктурных объектов (с учетом экологических требований) для обеспечения более активного функционирования водного внутреннего транспорта, в т.ч. его использования для международных перевозок.

Одним из приоритетных направлений в рамках ЕАЭС, по нашему мнению, является обеспечение четкого выполнения Программы либерализации каботажных автомобильных перевозок грузов в зафиксированные сроки. Углублению интеграционных процессов будет способствовать реализация проектов в рамках разработанной концепции Экосистем цифровых транспортных коридоров ЕАЭС.

Также важно уделять внимание диверсификации географической структуры экспорта транспортных услуг. Так, белорусские транспортные услуги могут иметь спрос на китайском рынке, что подтверждают расчеты Баханцевой И.В. по оценке экспортного потенциала услуг на рынке Китая: наиболее востребованными на нем являются ИКТ-услуги и транспортные услуги [11]. С учетом реализации инициативы ЭПШП, постепенной переориентации грузопотоков по направлению Китай – ЕС с морского на сухопутный путь, ожидаемого



развития торговых связей на пространстве Евразии, а также создания сети новых транспортных маршрутов между европейским и азиатским континентами китайское направление необходимо рассматривать как одно из ключевых. Также целесообразно в максимальной степени привлечь транзитные потоки из других стран Азиатско-Тихоокеанского региона в ЕС.

Таким образом, экспорт транспортных услуг является важным направлением внешней торговли Республики Беларусь. Для повышения эффективности оказания транспортных услуг на рынках третьих стран необходимо проводить постоянную работу по облегчению доступа белорусских перевозчиков на рынки третьих стран, снятию существующих барьеров, повышению транзитной привлекательности Республики Беларусь, с учетом современных тенденций развития мировой экономики.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. World Trade Report 2019 [Электронный ресурс] // World Trade Organization : [site]. [2020]. URL: [https://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/00\\_wtr19\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/00_wtr19_e.pdf) (дата обращения 25.06.2020).

2. Беларусь в цифрах 2020. Статистический справочник [Электронный ресурс] // Национальный статистический комитет Республики Беларусь : [site]. [2020]. URL: <https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/372/372c458c7e0e0196257ac51b11a0cf73.pdf> (дата обращения 25.06.2020).

3. Платежный баланс Республики Беларусь за 2019 г. [Электронный ресурс] // Национальный банк Республики Беларусь : [site]. [2020]. URL: <http://www.nbrb.by/publications/balpay/balpay2019.pdf> (дата обращения 15.03.2020).

4. Транспорт и связь в Республике Беларусь, 2018. Статистический сборник [Электронный ресурс] // Национальный статистический комитет Республики Беларусь : [site]. [2020]. URL: [https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/publications/izdania/public\\_compilation/index\\_9289/](https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/publications/izdania/public_compilation/index_9289/) (дата обращения 25.02.2020).

5. Внешняя торговля товарами и услугами Республики Беларусь [Электронный ресурс] // Национальный банк Республики Беларусь : [site]. [2020]. URL: <http://www.nbrb.by/statistics/foreigntrade> (дата обращения 15.03.2020).

6. Перечень заключенных Республикой Беларусь с иностранными государствами двусторонних международных договоров в области автомобильного транспорта [Электронный ресурс] // Белорусская ассоциация международных перевозчиков : [site]. [2020]. URL: <http://bamar.org/information/transport/agreement/> (дата обращения 20.03.2020).

7. Капский Д. В., Хотько О.А. Правовые основы транспортной деятельности. Минск : Вышэйшая школа, 2019. 314 с.

8. Ястреб Т.А. Сотрудничество в сфере транспорта как основной элемент формирования Большой Евразии // Большая Евразия: вызовы и возможности [Электронный ресурс] : материалы междунар. круглого стола по инновациям в междунар. исследованиях, Минск, 4 апр. 2019 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Е. А. Достанко (гл. ред.), А. М. Байчоров, С. А. Кизима. – Минск : БГУ, 2019. – С. 63 – 71.

9. Правительствам стран ЕАЭС поручено обеспечить реализацию программы либерализации каботажных автомобильных перевозок [Электронный ресурс] // Белорусская ассоциация международных перевозчиков : [site]. [2020]. URL: [http://bamar.org/information/news/2020\\_05\\_20\\_120131/](http://bamar.org/information/news/2020_05_20_120131/) (дата обращения 20.03.2020).

10. Антюшеня Д.М. Транспортно-логистическая система Республики Беларусь: становление и развитие. Минск : БНТУ, 2016. 224 с.

11. Баханцева И.В. Экспортный потенциал белорусских услуг на рынок Китая // Проблемы прогнозирования и государственного регулирования социально-экономического развития: материалы XX Междунар. науч. конф. (Минск, 17-18 окт. 2019 г.). В 3 т. Т.2 / Редкол.: Ю.А.Медведева [ и др.]. Минск: НИЭИ М-ва экономики Респ.Беларусь, 2019. С. 10 – 11.