

ГУО «ИНСТИТУТ БИЗНЕСА БЕЛОРУССКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА»

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПОТЕНЦИАЛА ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ БЕЛАРУСИ И ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

Д. К. Аксентьева

*ГУО «Институт бизнеса
Белорусского государственного университета», г. Минск;
diana-aksentsyeva@mail.ru;*

В. И. Шуневич

*University of Zielona Gora, Poland;
v.shunevich@bk.ru;
науч. рук. – А. М. Туровец, ст. преп.*

Под термином «логистический потенциал» подразумевают все материальные ресурсы, включая складско-транспортную инфраструктуру, а также трудовые ресурсы, то есть работников, работающих в сфере логистики. К составляющим логистического потенциала страны относят транспортную инфраструктуру, уровень оснащения которой является протяженностью сети автомобильных и железных дорог, а также плотность транспортных узлов (например, аэропортов, портов). Актуальность нашей работы обусловлена повышением внимания к транспорту, увеличением инвестиций в этот сектор экономики и развитием инноваций. Объектом нашего исследования является транспортная инфраструктура, предмет – транспортный потенциал Республики Беларусь и Европейского Союза.

Ключевые слова: Европейский Союз; транспортная инфраструктура; логистический потенциал; привлечение инвестиций; развитие инноваций.

Транспортная инфраструктура, в связи с постоянно усиливающейся ценовой конкуренцией и необходимостью гарантировать значительную гибкость поставок, является основным критерием решений по локализации хозяйствующих субъектов. Растущее значение инфраструктуры требует сосредоточения усилий по ее адаптации к потребностям инвесторов, т.е. к созданию благоприятных транспортных коридоров, транспортных узлов и перегрузочных центров. Логистический потенциал также обуславливаются качественными аспектами инфраструктуры, такими как время и стоимость перевозки. Другим критерием логистического потенциала страны является высокотехнологичный сектор, для которого наиболее важным является время в пути, обусловленное качеством железнодорожной сети, доступностью международных аэропортов, предложением от перевозчиков и, в меньшей степени, доступностью автомобильных дорог.

В этом случае, независимо от вида деятельности, существенным элементом доступность квалифицированных рабочих.

Важнейшим определяющим фактором логистического потенциала страны является привлечение новых инвестиций. Прямым инструментом государственной политики развития транспортной логистики является, например, реконструкция и модернизация транспортной инфраструктуры.

Например, по данным Министерства экономики Республики Беларусь в 2020 году вложения инвестиций в Республике Беларусь в транспортную деятельность, информацию и связь сократились (7,4 % против 12,0 % за 2019 год). Отраслевая структура прямых иностранных инвестиций (ПИИ) на чистой основе по итогам 2020 года характеризуется следующим образом: в транспортную деятельность, складирование, почтовую и курьерскую деятельность – 4,8 % и 67,5 млн. долларов США.

На 81 сессии Европейской экономической комиссии было утверждено, что Фонд соединения Европы (ФСЕ) окажет поддержку более 690 проектам в области транспорта с финансированием по линии ЕС в размере 23 млрд евро, что соответствует совокупному объему инвестиций в транспортную инфраструктуру ЕС (гранты по линии ФСЕ вместе с другими источниками финансирования) в размере 48,3 млрд евро. В мае 2018 года Комиссия подготовила долгосрочный бюджет на период 2021–2027 годов, основанный на критерии прагматичности и отвечающий современным реалиям. Что касается инвестиций в сфере транспорта, предлагаемый бюджет программы ФСЕ по транспорту составляет 30,6 млрд евро, включая общее финансирование в размере 12,8 млрд евро и ассигнования из фонда солидарности в размере 11,3 млрд евро.

Долгосрочная стратегия в этой области требует увеличения государственных ресурсов, т.е. привлечение новых инвестиций в инфраструктуру. Поэтому развитие транспортной инфраструктуры – это не просто результат политики государства, а, прежде всего, инвестиционной привлекательности государства. Страны с богатой сетевой и точечной инфраструктурной системой, а также с удобным географическим положением являются наиболее привлекательными для инвесторов.

Именно инфраструктура обуславливает адекватный уровень удовлетворения потребностей хозяйствующих субъектов и отдельных лиц, работающих в сфере транспортной логистики, позволяет эффективно выполнять логистические задачи. Это создает необходимость анализа логистического потенциала стран.

Рассмотрим транспорт Республики Беларусь и Европейского Союза.

Географическое положение Республики Беларусь предопределило ее роль в качестве важной транзитной страны в Восточной Европе. В про-

грамме социально-экономического развития на 2021–2025 гг. в целях увеличения транзитного потенциала предусматривается развивать международные транспортные коридоры, сеть логистических центров посредством расширения их функциональности и комплексности. Планируется завершить работы по возведению современной транспортно-логистической инфраструктуры для привлечения международных грузопотоков в индустриальный парк «Великий камень» и особую экономическую зону «БреминоОрша». В сфере железнодорожного транспорта будет уделено внимание созданию благоприятных условий для наращивания железнодорожных контейнерных перевозок в сообщении Восток – Запад – Восток до 1 млн. контейнеров в 20-футовом эквиваленте к концу 2025 года. В сфере автомобильного транспорта предусматривается возвести и реконструировать не менее 500 километров республиканских дорог, выполнить работы по ремонту не менее 7000 километров местных дорог, что позволит повысить скорость и безопасность перемещения грузов и пассажиров. Планируется увеличить плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием до 364,5 километра в расчете на 1000 кв. километров территории республики. Проведение комплексных работ по обустройству автодорожных пунктов пропуска позволит увеличить пропускную способность на Государственной границе Республики Беларусь в 2025 году до 37,5 тыс. транспортных средств в сутки. Реализация намеченных мер позволит обеспечить рост грузооборота до 141,6 млрд. тонно-километров, пассажирооборота – до 23,8 млрд. пассажирокилометров в 2025 году. Экспорт транспортных услуг увеличится в 1,25–1,3 раза за 2021–2025 гг.

Транспортная политика ЕС направлена на стимулирование в Европе экологически чистой, безопасной и эффективной системы мобильности, которая является основой для внутреннего рынка товаров и осуществления права граждан на свободное передвижение на всей территории ЕС. К 2030 году планируется завершить формирование основной сети Трансъевропейской транспортной сети (ТЭС-Т), а также усилить достижение цели, касающейся обеспечения мобильности с низким уровнем выбросов. Финансирование ФСЕ было главным образом ориентировано на проекты по устойчивым видам транспорта, в частности в сфере железнодорожного и внутреннего водного транспорта, а также проекты в области горизонтальных приоритетов, таких как внедрение инноваций и использование новых технологий и систем управления транспортом в целях повышения безопасности и функциональной совместимости.

Таким образом, можно сделать вывод, что и Республика Беларусь, и Европейский Союз уделяют достаточное количество времени и денежных средств на улучшение транспорта и транспортного потенциала. С развити-

ем инноваций, увеличением инвестиций в транспортный сектор страны смогут оптимизировать работу транспорта, увеличить различные показатели (грузооборот, пассажирооборот и др.) и внедрить технологические процессы. И, конечно, в ряду масштабных и ответственных задач обеспечения экономики качественными и доступными транспортными услугами важное место отводится логистике доставок товаров всеми видами транспорта во внутривнутриреспубликанском, международном и транзитном направлениях.

Библиографические ссылки

1. *Молокович А. Д.* Транспортная логистика: учебник / А. Д. Молкович. – Минск: Вышэйшая школа, 2019. – 463 с.: ил.
2. Результаты инвестиционной политики РБ [Электронный ресурс]. – 2021. – Режим доступа: <https://economy.gov.by/ru/pezzultat-ru/>. – Дата доступа: 15.04.2022.
3. Европейская экономическая 81 сессия / Организация Объединенных Наций. – 2018.
4. Транспортный комплекс Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – 2021. – Режим доступа: <https://rcek.by/transportnyj-kompleks-respubliki-belarus-sostoyanie-i-perspektivu-ego-razvitiya/>. – Дата доступа: 15.04.2022.
5. Транспорт и логистика [Электронный ресурс]. – 2022. – Режим доступа: <https://president.gov.by/ru/belarus/economics/osnovnyye-otrasli/sfera-uslug/transport-i-logistika>. – Дата доступа: 15.04.2022.