

лению и развитию. Таким образом, реформирование структуры управления лесным комплексом по аналогии с зарубежными странами позволило бы повысить конкурентоспособность как национальной, так и региональной экономики.

Литература:

- 1) Конституция Союза Советских Социалистических Республик: принята на внеочер. VII сессии Верховного Совета СССР IX созыва 7 октября 1977 года.: офиц. текст. – М.: Юрид. лит., 1980. – 48 с.
- 2) Статистический сборник, Охрана окружающей среды в Республике Беларусь / Национальный статистический комитет Республики Беларусь. – Минск, 2017. – 235 с.
- 3) Сайт Министерства лесного хозяйства Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: <http://www.mlh.by> – Дата доступа: 16.11.2017.
- 4) Портер, М.Э. Конкуренция / М.Э. Портер, – М. Издательский дом «Вильямс», 2001 – 495 с.
- 5) Концепция формирования и развития инновационно-промышленных кластеров и мероприятий по ее реализации: принята Постановлением Совета мин.-в Респ. Беларусь 16 янв. 2014 г. № 27. – Минск, 2014
- 6) Enright, M.J. Regional Clusters: What we know and what we should know. / M.J. Enright. – Paper prepared for the Kiel Institute International Workshop on Innovation Clusters and Interregional Competition, 2002. – 18 p.
- 7) Фатеев, В.С. Кластерная политика и инновационное развитие региона / В.С. Фатеев // Перспективы инновационного развития Республики Беларусь : сб. науч. тр. / Брест. гос. техн. ун-т. ; редкол. : А.М.Омельянюк [и др.]. – Брест : Альтернатива, 2014. – 368 с.

**АНАЛИЗ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
ANALYSIS OF FUNCTIONING OF THE TRANSPORT COMPLEX OF
REPUBLIC OF BELARUS**

*Лазарчук И.М., старший преподаватель,
Скопец Г.Г., старший преподаватель
Брестский государственный технический университет,
Республика Беларусь
Lazarchuk I.M., Senior Lecturer,
Skopets G.G., Senior Lecturer,
Brest State Technical University, Republic of Belarus*

Аннотация

В статье проведен анализа рынка транспортных услуг Республике Беларусь, рассмотрены особенности его формирования и функционирования, определено текущее состояние отрасли.

Summary

In article it is carried out the analysis of the market of transport services to Republic of Belarus, features of its forming and functioning are considered, the current status of the industry is defined.

Транспорт является базовой отраслью страны, формирующей инфраструктуру национальной экономики и обеспечивающей взаимосвязь всех ее элементов. Ему принадлежит важная роль в процессе общественного производства, так как обязательным элементом осуществления транспортного процесса является перевозка сырья, материалов, полуфабрикатов и готовой продукции. [1]

Беларусь – важнейшая транспортная артерия евразийского пространства. Ежегодно через территорию страны следует свыше 100 млн. тонн европейских грузов. Доля транспортной отрасли в ВВП составляет около 8%.

В РБ число официально действующих транспортно-экспедиционных и логистических предприятий постоянно растёт. Сейчас функционирует 13228 из них, 18 логистических центров и свыше 17 тыс. индивидуальных предпринимателей, которые обеспечивают занятость порядка 275 тыс. человек, или 6,2 % от общей численности людей, занятых в экономике.

Согласно рисунка 1 лидирующие позиции занимает автомобильный транспорт, на долю которого приходится около трети. Приблизительно равные позиции занимают железно-дорожный и водный транспорт, а также интермодальные перевозки.

Данные предприятия не только занимаются транспортировкой, как основным видом деятельности и осуществляют её различными способами, но и оказывают другие сопроводительные услуги, отображённые на рисунке 1.1.



Рис.1.1. Структура оказываемых услуг

Транспортный комплекс Республики Беларусь включает:

- Автомобильный транспорт в нашей стране активно развивается. Его доля в общем объеме грузов превышает 40% и постоянно увеличивается. Автомобильным транспортом перевозится свыше 58% от общего объема перевозок пассажиров. Он занял лидирующие позиции в силу следующих факторов.

По состоянию на 1 января 2017 г. в Беларуси протяженность сети автомобильных дорог общего пользования составляла 87 031 км (в том числе республиканских дорог – 15 970 км, местных дорог – 71 061 км). Плотность дорожной сети общего пользования составляет 419 км на 1 тыс. км² территории и является одной из самых высоких среди стран-участниц СНГ. Территорию Беларуси пересекают два трансевропейских транспортных коридора под номерами II (запад – восток) и IX (север – юг).

Около 71 % автомобильных перевозчиков занимается международными перевозками грузов и осуществляют доставку грузов в более чем 50 стран Европы, СНГ, Балтии и Азии, обеспечивая поступление в бюджет валюты от экспорта услуг.

Резюмируя, рост удельного веса автомобильного транспорта в структуре перевозок прослеживается последние пять лет. Балансируя между спросом и предложением, рынок автотранспортных услуг адекватно реагирует на все происходящие события.

- Железнодорожная логистика.

Сегодня Белорусская железная дорога (БЖД) – это современная, хорошо развитая транспортная система протяженностью порядка 5,5 тыс. км железнодорожных путей общего пользования, из которых более 1100 км электрифицировано. Перевозки грузов осуществляются поездами массой до 7 тыс. т и длиной до 1500 м.

Специфика положения БЖД заключается в том, что она находится на стыке разной ширины колеи, выступая связующим звеном между странами СНГ и Западной Европы. В Республике Беларусь разработан и реализован упрощенный порядок таможенного оформления грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. На отдельных участках железной дороги выполнены работы по внедрению современных микропроцессорных систем. Однако в силу приведенных технических сложностей железно-дорожный транспорт теряет позиции в борьбе за грузы с автомобильным транспортом.

- Воздушный транспорт.

Роль воздушного транспорта незначительна в республике. В стране имеются семь аэропортов, из которых проложены 58 международных воздушных трасс, используемых 1130 авиакомпаниями из 98 государств мира. Сегодня осуществляется более 200 тыс. полетов воздушных судов в год. Протяженность сети международных воздушных трасс составляет более 25 тыс. км. Белорусские авиаперевозчики представлены двумя авиакомпаниями: «Национальная компания «Белавиа» и «Трансавиаэкспорт». Средний возраст парка пассажирских воздушных судов составил 14,8 лет.

Резюмируя, небольшая доля воздушного транспорта в общем объеме перевозок грузов не мешает более динамичному наращиванию его потенциала, что характеризуется увеличением объемов перевозимых грузов и расширением географии полетов.

- Внутренний водный транспорт.

Перевозкой и перевалкой грузов занимаются около 10 портов, расположенных в Мозыре, Гомеле, Могилеве и др. Некоторые из них имеют железнодорожные подъездные пути. По территории республики проходит водный путь международного значения Буг – Припять – Днепр – Черное море, по которому перевозятся различные грузы.

На протяжении ряда лет существует недофинансирование путевых работ из-за усугубившееся неблагоприятными гидрологическими условиями на внутренних водных путях.

Обобщая, в последнее время перевозки грузов речным транспортом находятся под пристальным вниманием государства, которое пытается решить проблемы речников, но их объем составляет лишь 0,46%.

- Трубопроводный транспорт

На территории Республики Беларусь широко используется этот вид транспорта для транспортировки газа, нефти и нефтепродуктов.

Через Беларусь проложен основной для российского экспорта нефтепровод «Дружба», а также менее значимый нефтепровод Ярославль — Полоцк — к прибалтийским портам и нефтеперерабатывающим предприятиям, проходит участок магистрального газопровода «Ямал — Европа».

Состояние трубопроводного транспорта значительно зависит от общей экономической ситуацией как в Беларуси, так и в странах, которые являются ее основными торговыми партнерами.

- Морской транспорт.

Доставка экспортных грузов морским путем осуществляется через морские порты стран Балтии, Украины и Российской Федерации. В системе водного транспорта работают белорусские транспортно-экспедиционные компании.

Республика Беларусь стала членом Международной морской организации, что в перспективе позволит реализовать имеющийся потенциал в области морского транспорта.

Важнейшие тенденции развития комплекса транспортных услуг:

- усиление роли логистики и экспедиторской деятельности в транспортном процессе;

- комплексный подход в организации перевозок,
- развитие транспортно-логистических центров;
- использование различных видов транспорта в доставке одной партии товара;
- контейнеризация грузов;
- увеличение объемов контейнерных перевозок [2].

Особое внимание необходимо уделить внешнеэкономической деятельности транспортного комплекса.

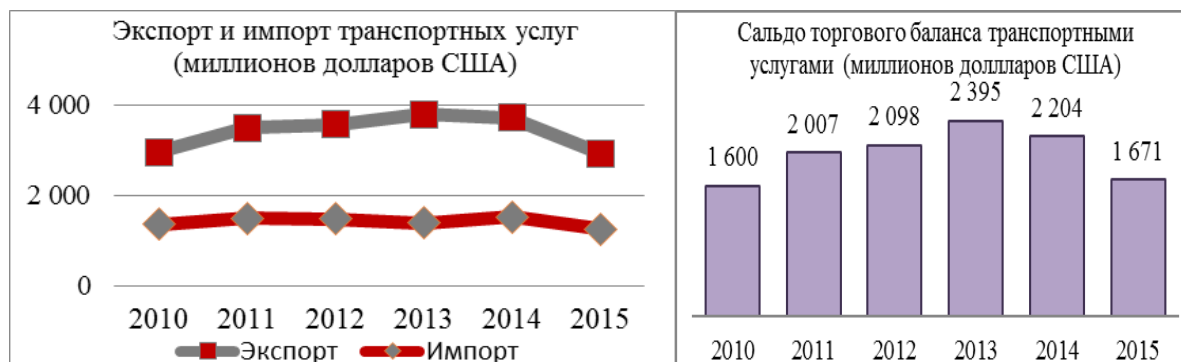


Рис. 1.2 Экспорт и импорт транспортных услуг

Транспортный комплекс республики удерживает доминирующее положение во внешней торговле услугами и является одним из основных источников поступления валюты в страну.

На представленных графиках на рисунке 1.2, чётко просматривается превышение транспортных услуг, направленных на экспорт. На правом графике изображена разница между экспортом и импортом. То есть положительное сальдо подтверждает, что транспортный комплекс играет существенную роль в экономике страны. При этом динамика отличается ростом до 2013 года и падением в 2015 году (сравнилось со значением 2010 года). Оно обосновывается введением экономических санкций по отношению к России, которая является основным внешним направлением оказания транспортных услуг.

Основным показателем деятельности транспортного комплекса является грузооборот.

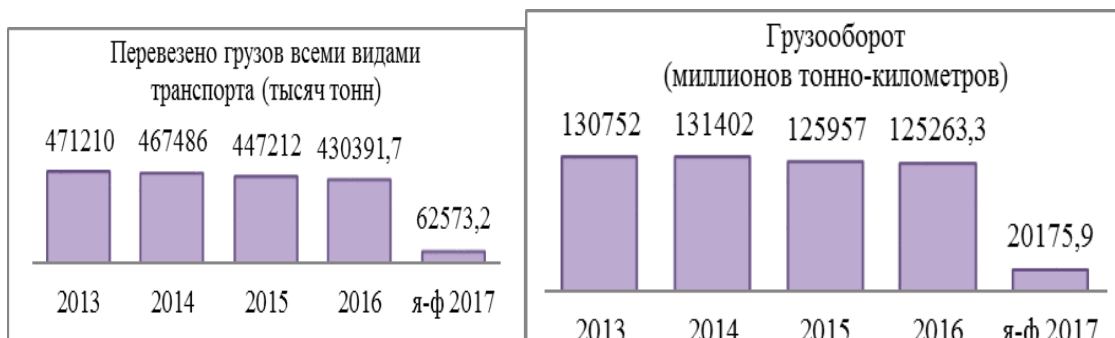


Рис 1.3 Динамика перевозки грузов [3]

На рисунке 1.3 представлена динамика количества перевезённых грузов, которая на 2016 год по отношению к 2013 году составила 91%, и изменение грузооборота, которое оказалось за рассмотренный период равным -4%. [3] В целом за рассмотренный период, сложилась стабильная ситуация в отношении данных показателей. Можно обратить внимание, что уже в начале 2017 года перевезено более 62 млн. тонн грузов, а грузооборот уже составляет 16% от грузооборота предыдущего года.

Грузооборот можно проанализировать в разрезе видов транспорта.

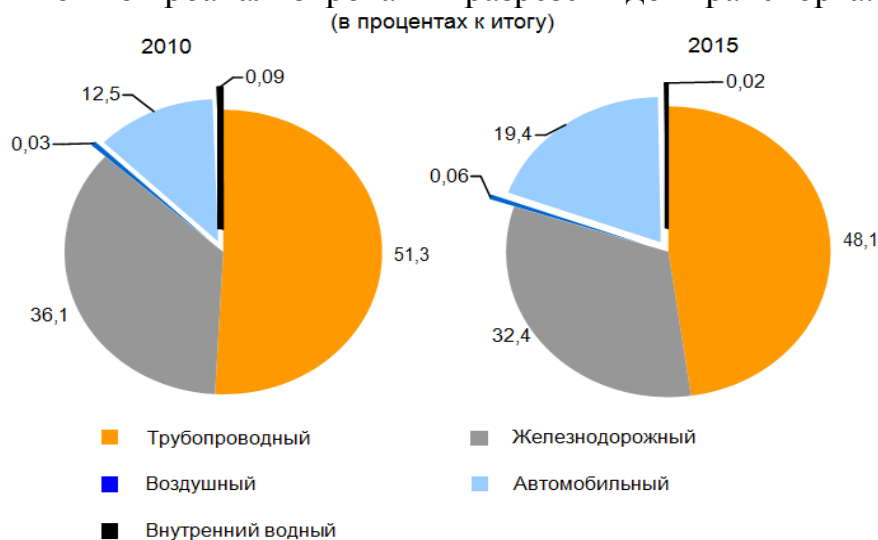


Рис. 1.4 Грузооборот по видам транспорта [4, с.43]

По диаграммам на рисунке 1.4 видно, что за счёт уменьшения грузооборота трубопроводным, внутренним водным и ж/д транспортом увеличилась доля остальных видов транспорта в формировании общего объема 2015 года. При этом значительный объём перевозок приходится на трубопроводный транспорт. Можно заметить, что значительно увеличилась доля автомобильного транспорта и практически никакого влияния не оказывает воздушный и внутренний водный путь коммуникации. В целом, динамика, более менее стабильна.

В 2016 году транспортные перевозки составляют наибольшую часть экспорта услуг - 43,1 %, в сравнении доля экспорта транспортных услуг России составляет 34 % и Казахстана 61 %. Однако отрицательная динамика сокращения экспорта на 0,2 % обусловлена спадом перевозок трубопроводным способом на 10,9 % и железнодорожным на 4 %.

Существенное место в анализе транспорта занимает такой показатель как пассажирооборот. Его динамика, представленная на рисунке 1.5 отражает постепенное падение количества перевезенных пассажиров, при этом за рассматриваемый период оно составило 20%.

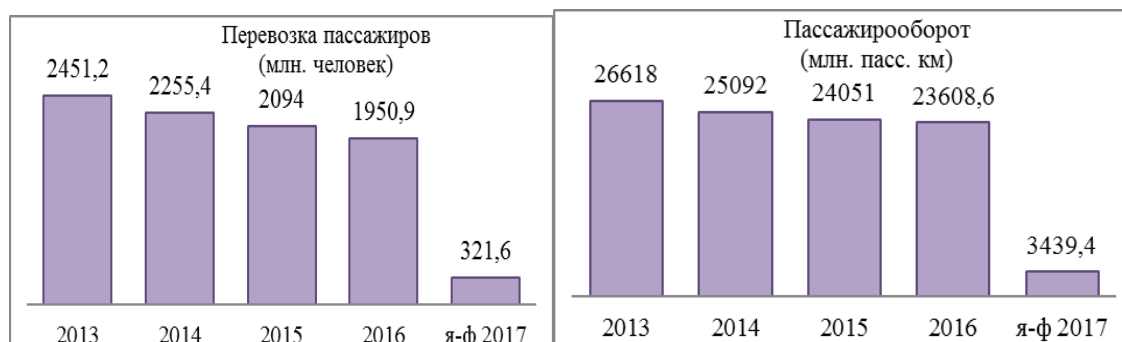


Рис. 1.5 Динамика перевозки пассажиров, [5]

На январь-февраль 2017 года уже перевезено 321,6 млн. человек, что говорит о притормаживании сокращения пассажиров и до конца года количество пассажиров снизится всего на 1 %. Динамика этого показателя хоть и также отрицательна, но имеет стабильный характер.

Можно проанализировать пассажиропоток по видам транспорта.

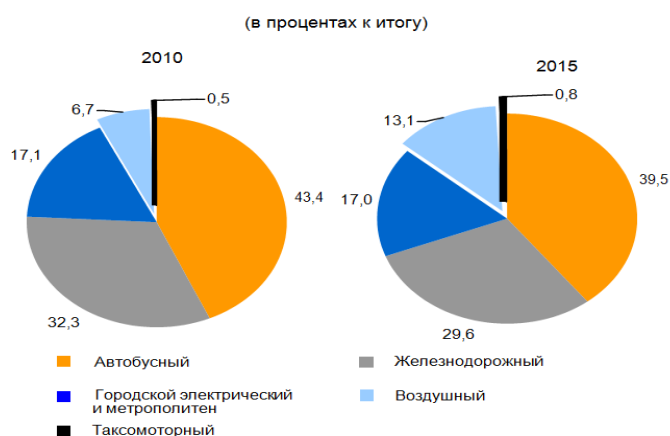


Рис. 1.6 Пассажирооборот по видам транспорта [4, с.49]

По диаграммам на рисунке 1.6 видно, что преобладающие позиции в пассажирообороте принадлежат автобусному и ж/д транспорту, так же достаточную долю занимает городской электрический транспорт и метрополитен. Прослеживается достаточно резкое увеличение доли воздушного транспорта и немного увеличивается значимость таксомоторных перевозок. Хоть и не существенно, но к 2015 году автобусам и поездам пришлось уступить пару позиций.

Обобщая необходимо отметить, что на транспортные услуги в стране приходится свыше 43 % от общего объема экспорта услуг. От транспортной деятельности республики получено почти 16 % совокупного объема чистой прибыли и около 11 % налоговых поступлений в бюджет.

Вместе с тем в 2016 году в целом по виду экономической деятельности «транспорт» обеспечен опережающий на 0,6 процентных пункта темп роста объемов производства продукции и услуг над темпом роста затрат. Чистая прибыль составила 748,9 млн. руб. Количество убыточных организаций снизилось, а их удельный вес в общем количестве организаций данного вида деятельности составил 12,2 %.

Резюмируя, сокращение объема грузопотока и пассажиропотока в последние годы отрицательно сказывается на результатах функционирования транспортного комплекса. Для наращивания конкурентоспособности необходимо ускорять процесс

интеграции Беларуси в европейскую транспортную систему, что требует обеспечить более высокое качество и расширение спектра транспортных услуг.

Для увеличения транзитных грузопотоков и возрастания пассажиров через территорию Беларуси предстоит большая работа по созданию надлежащих условий дорожного сервиса, поиску источников финансирования и механизмов реализации разработанных программ и мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры и коммуникаций.

Литература

1. Экономика и право: словарь-справочник. – М.: Вуз и школа. Л.П. Кураков, В.Л. Кураков, А.Л. Кураков. 2004.
2. Савенко С.В., ассистент кафедры международного бизнеса БГЭУ – URL: <http://www.twirpx.com/file/323831>.
3. http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport/godovye-dannye_12/passazhirooborot-po-vidam-transporta
4. Транспорт и связь в Республике Беларусь: статистический сборник. – М: Национальный статистический комитет Республики Беларусь. 2016, 115с.
5. http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport/godovye-dannye_12/gruzooborot-po-vidam-transporta/

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ВНЕШНЕГО ДОЛГА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ THE MODERN STATE EXTERNAL DEBT OF THE RUSSIAN FEDERATION

Хаирова Э.А., к.э.н., доцент

*Канатаева С.Р., студентка 4 курса ГБОУВО РК «Крымский инженерно-педагогический университет,
г.Симферополь, Республика Крым, Россия*

Khairova E.A., Candidate of Economics, Associate Professor Department of world economy and economic theory,

Kanatieva S.R, 4th year student, GBOWO RK "Crimean engineer-pedagogical University", Simferopol, Republic of Crimea, Russia

Аннотация.

В статье рассматриваются проблемы российской внешней задолженности, определяются её закономерности, причины, условия роста внешнего долга страны, проведен анализ структуры внешнего долга, а также методы урегулирования долговых обязательств, которые имеют практическое значение для современного этапа экономического развития России.

Summary

The article deals with the problems of the Russian external debt, determined its laws, reasons, conditions of growth of external debt of the country, the analysis of the structure of external debt, as well as methods for the settlement of debt obligations, which are of practical importance for the present stage of economic development of Russia.

В современных экономических условиях, проблема обслуживания государственного внешнего долга - один из ключевых факторов макроэкономической стабильности в стране. Развитие глобализационных процессов в мировой экономике обуславливает взаимовыгодное сотрудничество стран мира, что непременно при-