

7 СЕКЦИЯ. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ

УДК 339.565:656 (476)

Адамович Ю. А., Власюк Н. Н., студенты,
УО «Брестский Государственный технический университет»
г. Брест, Республика Беларусь

РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Транзитный потенциал страны является одной из составляющих совокупного экономического потенциала. С давних пор Беларусь занимает доминирующее положение на перекрестке транспортных направлений, связывающих народы Западной Европы с Евроазиатским регионом, регионы Черноморского побережья со странами Балтийского моря. Высокая степень транзитивности нашей страны связана с тем, что через ее территорию проходят 2-й и 9-й международные транспортные коридоры. Процессы глобализации создали условия для использования Беларусью ее выгодного географического положения, обеспечивающего кратчайший путь прохождения грузов между различными странами. Выгодное геополитическое положение Республики и ее транспортный потенциал способствуют развитию транзитных возможностей. А развитие транзитного потенциала способствует увеличению прямых денежных поступлений в виде оплаты транспортных и сопутствующих услуг, прямые инвестиции в развитие собственной транспортной инфраструктуры, внедрение самых современных транспортных технологий, создание новых рабочих мест, доходы от транзита в бюджеты всех уровней.

Ежегодно через территорию Беларуси перемещается около 170 млн т транзитных грузов и две трети всего транзита из Европы в Россию. В 2011 г. экспорт транспортных услуг составил 3538 млн долл., а их импорт – 1531,1 млн дол. [1, с. 92]. Однако на сегодняшний день Беларусь как международный перевозчик грузов стала терять свои позиции.

Сейчас вклад транспортного сектора в ВВП составляет около 8%. Из всех видов транспорта автомобильный и ж/д транспорт являются значимыми экспортерами. Так, в течение 2008–2014 гг. объемы перевозок транзитных грузов ж/д транспортом колебались в пределах 50,6 млн т, в 2008 г. до 45,1 млн т в 2014 г. Положение существенно изменилось с вхождением нашей страны в затяжной кризисный период. Начиная с 2013 г., ж/д транзитный товаропоток начал снижаться, и уже в 2015 г. он сократился по сравнению с 2014 г. на 15,9%. Тенденция падения сохранилась и в следующем году. Так за первую половину 2016 г. объем перевозок грузов по железной дороге сократился еще на 20,5% по сравнению с этим периодом прошлого года.

Большинство поступлений в секторе автомобильных дорог обеспечивается за счет транзитных транспортных перевозок в третьи страны и из них. В структуре транзитных автоперевозок продолжают преобладать транзитные грузы, перевозимые российскими автоперевозчиками. Второе место по объемам перевозок занимают польские автомобильные перевозчики. Традиционно максимальный грузопоток через территорию Республики идет из Российской Федерации. В 2016 году - около 90% и направляется в Литву, Латвию и Польшу. Что касается направлений перевозок, при безусловном преобладании грузов, перевозимых в/из России, чаще других странами назначения транзитных грузопотоков через территорию Беларуси являются Польша, Германия, Литва, Украина, Бельгия, Нидерланды, государства Средней Азии и Кавказского региона.

Так, за период с 2010 по 2015 г. доля российских перевозчиков была практически на одном уровне: 91,4–93,6%. Имеет место ярко выраженный однополярный вектор в транзитных перевозках через Республику Беларусь, что влечет за собой повышенные риски при неблагоприятной экономической ситуации в российской экономике. Этот вывод подтверждает введение запрета на ввоз в РФ сельхозпродукции, сырья и продовольствия, страной происхождения которых являются США, страны ЕС, а также Канада, Австралия и Норвегия. Ответные санкции со стороны России еще более усугубили проблему автомобильного транзита через Республику Беларусь. В сложившихся условиях следует, прежде всего, сделать вывод о необходимости диверсификации географии автомобильных перевозок.

Оказать влияние на транзит из/в РФ Беларусь не может. Поэтому важнейшее значение для увеличения транзита через Беларусь имеют перевозки грузов по Новому Шелковому пути (далее – ШП). Наиболее перспективные маршруты этого пути проходят именно через территорию Беларуси (Брест). Наивысшая пропускная способность железнодорожных перевозок относится к маршрутам Китай – Россия – Беларусь и Китай – Казахстан – Россия – Беларусь. О потенциале контейнерных перевозок в данном направлении свидетельствует тот факт, что объем перевозок грузов контейнерными поездами по Белорусской железной дороге в сообщении Китай – ЕС – Китай в 2015 году более чем в 3 раза превысил уровень 2013 года. Развитая железнодорожная, автомобильная инфраструктура, а также небольшая удаленность от прибалтийских и черноморских портов способствуют тому, что Беларусь может превратиться в крупный транспортно-логистический узел в рамках ШП, а сотрудничество с прибалтийскими и черноморскими портами позволит Беларуси подключиться и к «Морскому шелковому пути XXI века». Однако решение данного вопроса в ближайшей перспективе не представляется возможным ввиду необходимости вложения огромных инвестиций в развитие инфраструктуры Нового ШП на всем его протяжении, а не только на белорусском участке. Выход из создавшегося положения есть, но он требует не только затрат капитала, но и времени для реализации этого перспективного процесса.

Поэтому необходимо рассмотрение следующих предложений по развитию транзитного потенциала страны:

1. Находясь на пересечении транспортных магистралей, Беларусь могла бы стать крупным центром международного перемещения товаров. Одним из существенных препятствий на пути развития сектора международных транспортных услуг, которые, по прогнозам специалистов, будут преобладать среди международных услуг, является неразвитость нашей транспортной логистики. В создавшихся условиях необходимо не допустить падения существующих транзитных грузопотоков, а также разработать новые конкурентоспособные транспортно-логистические схемы для переключения транзитных грузопотоков с альтернативных маршрутов, расширять практику организации перевозок ускоренными контейнерными поездами, как по сложившимся маршрутам, связывающим государства – члены ЕС с государствами – членами ЕАЭС, Китаем и Юго-Восточной Азией, так и по вновь организуемым.

2. Ключевым аспектом развития транзитного потенциала Беларуси также выступает информационное обеспечение транзитной привлекательности страны путем внедрения современных информационных технологий сопровождения транспортных и логистических процессов и других систем информатизации. Для продолжения работ по развитию и модернизации инфраструктуры транзита необходимо: продолжить работу по электрификации отдельных участков железной дороги; повысить скорости движе-

ния по железной дороге; разработать и внедрить информационные и информационно-управляющие технологии в сфере транспорта и логистики.

3. Необходимо продолжить работу по совершенствованию пограничного, таможенного и иных видов контроля. Произвести совершенствование правовых и экономических условий для эффективного использования транзитного потенциала.

В нашей стране разработана Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы, целью которой является совершенствование условий логистической деятельности, повышение эффективности использования инфраструктуры, необходимой для оказания логистических услуг, и транзитного потенциала Республики Беларусь. При благоприятных внешних условиях она подразумевает рост объема логистических услуг в 1,5 раза; увеличение общей складской площади логистических центров в 1,64 раза и увеличение к 2020 году доходов от транзита, до 1,5 млрд долларов США [2].

Таким образом, реализация в Республике предложений, направленных на развитие транзитного потенциала, позволит более эффективно использовать геополитическое расположение страны и увеличить доходы отечественных организаций от оказания услуг нерезидентам Беларуси.

Литература

1. Беларусь в цифрах: стат. справ / Национальный статистический комитет Республики Беларусь. – Минск, 2012. – 100 с.
2. Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров Республики Беларусь 18.07.2016 № 560. Доступ из справочно-правовой системы «Консультант Плюс».

УДК 339.9

Кубасов А. И., магистрант кафедры менеджмента,
УО «Брестский государственный технический университет»,
г. Брест, Республика Беларусь

РОЛЬ МИРОВОГО РЫНКА ТЕХНОЛОГИЙ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Развитие государств в условиях глобализации способствует регулярному расширению их взаимных хозяйственных связей. В мировой экономике государства стремятся к одной наиважнейшей цели – максимально эффективно использовать свои конкурентные преимущества на международной арене. Быть конкурентноспособным – значит не только отслеживать нынешние условия рынка и действовать согласно им, но и прогнозировать свои действия на будущее. Экономика будущего – экономика технологий и инноваций.

Важнейшими инновационными регионами мира остаются США, Европа и Япония – на них приходится 93% корпоративных инвестиций в исследования и разработки [2]. Как ни странно, но именно эти страны представляют большую семерку ведущих держав мирового сообщества. Согласно проведенным статистическим данным The Boston Consulting Group, в топ-5 инновационных компаний мира входит Apple, Google, Tesla Motors, Microsoft и Samsung [3]. И опять же, эти компании являются ведущими мировыми транснациональными корпорациями.