

УДК 339.565

ТРАНЗИТНАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ РЕСПУБЛИКИ
БЕЛАРУСЬ
TRANSIT ATTRACTIVENESS OF REPUBLIC OF BELARUS

Белькевич А.В., Волосюк Д.А.

Научный руководитель – Осипова Ю.А., м.э.н., ст. преподаватель
Белорусский национальный технический университет,

г. Минск, Беларусь

belkevich2002@bk.ru

A. Belkevich, D. Volosuk

Supervisor – J. Osipova, Master of economic sciences, Senior lecturer
Belarusian national technical university, Minsk, Belarus

Аннотация. Данная статья посвящена транзиту грузов через территорию Республики Беларусь. В статье рассмотрены основные критерии транзитной привлекательности и приоритетные направления развития транзитного потенциала Беларуси.

Abstract. This article is devoted to the transit of goods through the territory of the Republic of Belarus. The article considers the main criteria of transit attractiveness and priority directions of development of transit potential of Belarus.

Ключевые слова: транзит, грузовые перевозки, логистика, международные перевозки.

Key words: transit, freight traffic, logistics, international traffic.

Введение.

В 2018 году общий объем доходов Республики Беларусь от транзита всеми видами транспорта, включая трубопроводный, по территории страны составил 1 604,7 млн долларов США, что на 5,2 % выше значения за 2017 год (1 526,1 млн. долларов США) и на 6,2 % превышает программное задание на 2018 год (1 510,8 млн долларов США) [1].

Отсюда следует вывод о необходимости развития транзитного потенциала республики.

Основная часть.

Географическое расположение Республики Беларусь создает объективные предпосылки для развития международных грузоперевозок различными видами транспорта, в том числе и транзита.

Транзитные перевозки – грузоперевозки, при которых транспорт, следуя от пункта отгрузки к конечному пункту доставки, проходит через территорию одной или нескольких стран. Транзитные перевозки являются важной ценовой составляющей логистического процесса транспортировки груза от производителя к потребителю, имеют сложную структуру и требуют соблюдения правил безопасности, а также законодательных норм не только международного уровня, но и государства, через территорию которого проходит транзит.

В настоящее время существует большое количество трактовок понятия «транзит». С точки зрения профессора А.Н. Азрилияна «международный транзит – перевозки иностранных грузов, при которых пункты отправления и назначения находятся за пределами данной страны» [2, с. 658].

По мнению профессора, доктора экономических наук В.И. Арсенова, международный транзит является экспортом транспортных услуг, предоставляемых национальными компаниями грузовладельцу и перевозчику при следовании иностранного груза и/или транспортного средства по территории данной страны. Набор этих услуг зависит от уровня развития национальной товаропроводящей сети и ее качества. Прежде всего, это услуги национальных перевозчиков, экспедиторов, связистов. Кроме того, транзит является катализатором развития широкого спектра сопутствующих услуг по заправке транспортных средств топливом, организации торговли и питания, ремонту транспортных средств и его сервисному обслуживанию [3].

Решение задачи по расширению транзитных возможностей национальной транспортно-логистической системы (НТЛС) предопределяет необходимость разработки системы критериев транзитной привлекательности для перевозчиков.

Для международных перевозчиков конкретными критериями транзитной привлекательности страны выступают: высокая скорость доставки, выражающаяся в минимизации транзитного времени, минимум логистических издержек, сохранность груза при

транспортировке и высокое качество логистического обслуживания транзитного грузопотока.

Наиболее известным показателем, используемым в международной практике, для комплексной оценки условий выполнения международных, в том числе транзитных, перевозок является Индекс эффективности логистики – Logistics performance index (LPI). При выгодном географическом положении, Республика Беларусь занимает 103 местов рейтинге индекса эффективности логистики по состоянию на 2018 год [4].

Одними из наиболее приоритетных направлений повышения индекса эффективности логистики, а значит и транзитной привлекательности Республики Беларусь, являются такие направления как:

- таможенное регулирование;
- логистическая инфраструктура.

Для обеспечения максимальной эффективности таможенной логистики необходимо:

- упростить процедуру таможенного декларирования товаров, находящихся под таможенным контролем в транспортно-логистических центрах;

- внедрять по периметру всей таможенной границы в автомобильных пунктах пропуска современные информационные технологии таможенного контроля (мобильные инспекционно-досмотровые комплексы (МИДК)). Применение МИДК позволит проводить таможенный досмотр автомобильных транспортных средств не более, чем 0,5 % транспортных средств, перемещающихся транзитом;

- для сокращения времени и упрощения документооборота при оказании логистических услуг использовать средства автоматизации и унификации транспортных и товарно-транспортных документов, поэтапно внедрять автоматизированные системы управления транспортно-логистическими центрами, в соответствии с государственными программами информатизации, автоматизации и развития транзитного потенциала Республики Беларусь.

В настоящее время основной проблемой логистических центров и операторов в Беларуси выступает низкая комплексность услуг и недостаточная развитость сектора аутсорсинга на логистическом

рынке республики. Сегодня республике требуются качественные логистические центры с полным циклом услуг, что позволит экспортерам и импортерам при передаче логистики на аутсорсинг минимизировать логистические затраты в конечной цене товара, а качественная переработка транзитного грузопотока увеличит доходы Республики Беларусь и повысит транзитную привлекательность ее территории

В Концепции развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года, утвержденной Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 28.12.2017 № 1024, предусмотрен ряд мероприятий, позволяющих улучшить качество обслуживания участников экономической деятельности на всех видах обеспечения логистических схем товародвижения: финансовом, тарифном, страховом, транспортном и других.

Заключение.

Транзит занимает важное место в экономике Республики Беларусь, т. к. транспортный сектор обеспечивает значительные поступления в бюджет за счет транзитных услуг, способствует развитию внутренней и внешней торговли. На долю транспортного сектора приходится 6,6 % валовой добавленной стоимости Беларуси. Одним из перспективных направлений развития транзитного потенциала Республики является улучшение транспортно-логистической инфраструктуры, и таможенного сервиса, что предусмотрено Концепцией развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года.

Литература

1. Зиневич, А.С. Транзитная привлекательность как характеристика национальной транспортно-логистической системы / А.С. Зиневич // Материалы V Международной заочной научно-практической конференции. – 2019. – С. 120-128.
2. Азрилиян, А.Н. Большой экономический словарь / А.Н. Азрилиян, М.Ю. Агафонова, О.М. Азрилиян, и др. – Москва: Институт новой экономики. Под редакцией Азрилияна А.Н., 1994. – 574 с.
3. Арсенов, В. И. Перспективы интеграции российского транспорта в систему евроазиатских транспортных связей / В. И. Арсенов // Транспорт Российской Федерации. – 2007. – № 10. – С. 4-7.

4. Гольдман, Г.Э. обоснование целевых показателей, характеризующих эффективность использования транзитного потенциала Республики Беларусь / Г.Э. Гольдман, А.А. Исупов // Материалы VI Международной заочной научно-практической конференции. – Минск, 2021. – С. 83-92.

5. Борисюк, С.В. Отечественный и зарубежный опыт логистизации перемещения товаров автомобильным транспортом через таможенную границу / С.В. Борисюк // Экономическая наука сегодня. – 2016. – №4. – С. 196-203.

Представлено 04.11.2021