

УДК 656.078

ТРАНЗИТНАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ НАЦИОНАЛЬНОЙ  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
TRANSIT ATTRACTIVENESS OF THE NATIONAL TRANSPORT  
INFRASTRUCTURE

Д.М. Антюшеня, канд. экон. наук, доц.  
Белорусский национальный технический университет,  
г. Минск, Беларусь

D. Antjushenja, Ph.D. in Economics, Associate Professor,  
Belarusian National Technical University, Minsk, Belarus

В статье рассмотрены факторы, оказывающие влияние на транзитную привлекательность Республики Беларусь. Проанализированы проблемы логистических центров и операторов. Определены направления развития транзитной привлекательности транспортно-логистической инфраструктуры Беларуси.

This article examines factors influencing transit attractiveness of the Republic of Belarus are presented. the problem of logistics centres and operators. Directions transit attractiveness of transport and logistics infrastructure of Belarus.

## ВВЕДЕНИЕ

Высокая степень транзитивности Республики Беларусь определяется тем, что через ее территорию проходят 2-й и 9-й международные транспортные коридоры.

Расположение республики в центре Европейского континента позволяет ей стать связующим звеном между странами Европы и Азии и обеспечить беспрепятственное движение транзитных грузопотоков по основным транспортным коридорам, проходящим через Беларусь.

На территории Беларуси эксплуатируется около 87 тыс. км обустроенных автомобильных дорог и 5,5 тыс. км железнодорожных путей общего пользования, из которых более 1100 км электрифицировано.

## РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА БЕЛАРУСИ

Одним из основных индикаторов транзитного потенциала республики являются доходы от транзита всеми видами транспорта по ее территории, которые в 2017 году составили 957,9 млн. дол. США. В структуре объема осуществляемых транзитных перевозок через территорию Республики Беларусь наибольший удельный вес имеют железнодорожный и автомобильный транспорт. На их долю приходится около 87 % транзитных грузов без учета транспортировок магистральным трубопроводным транспортом. Транзит грузов через территорию Беларуси осуществляют перевозчики более 50 государств[1].

Большая часть транзитных перевозок осуществляется по направлениям: Германия – Россия – Германия и Польша – Россия – Польша. Увеличивается объем транзитных грузопотоков по направлению Калининграда, а также на 9-м коридоре между балтийскими странами и Украиной, Молдовой, Турцией. Вместе с тем, транзитный потенциал Беларуси далеко не исчерпан.

Мировой опыт свидетельствует о том, что эффективным фактором транзитной привлекательности государства является формирование и развитие на его территории транспортно-логистической системы.

В этих целях в Беларуси принята Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы[2]. Программой предусмотрено, что доходы от транзита составят 1525,1 млн долларов США.

Работа, проводимая в Республике Беларусь по развитию логистики, оценена в рамках индекса эффективности логистики Всемирного банка на уровне 74-го места в 2010 г., 91-го – в 2012 г., 99-го – в 2014 г. и 120-го – в 2016 г. Несмотря на то, что Беларусь уделяет данному вопросу большое внимание, результат оказался прямо противоположным.

Основной проблемой логистических центров и операторов в Беларуси является низкая комплексность услуг и недостаточная развитость сектора аутсорсинга на логистическом рынке республики. Комплексность услуг логистических компаний в странах Евросоюза составляет около 73%, в то время как в Беларуси – едва достигает 20%.

## *Секция «ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА»*

Совокупность работ, выполняемых в логистических центрах Европы и Беларуси, существенно отличаются: установлено, что в центрах республики предоставляется не более 15 видов услуг из 88, установленных СТБ 2306 – 2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации», при наличии более чем 770 функций в мировой практике логистического процесса.

В целях повышения эффективности логистики утверждена Концепция развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года[3]. Концепцией определены целевые ориентиры развития логистической системы Республики Беларусь к 2030 году.

Создание Евразийского экономического союза (ЕАЭС) увеличило транзитные грузопотоки через территорию Беларуси между Евросоюзом и Средней Азией, Казахстаном, Китаем. Согласно данным Интеграционного Комитета ЕврАзЭС к 2020 году объем транзитных грузопотоков из стран ЕврАзЭС, а, следовательно, в основном стран ЕАЭС, в третьи страны через территорию государств-членов ЕАЭС и обратно достигнет 300 млн. тонн.

На территории Беларуси, России, Казахстана расположены важные железнодорожные и автомобильные коридоры, позволяющие выполнять доставку грузов как по направлению Восток–Запад, так и по направлению Север–Юг, но фактически лишь половина возможного объема грузопотоков проходит через эти страны, и причин этому можно назвать несколько.

Во-первых, налоговые системы трех стран отличаются как по составу налогов, ставкам, так и по налогооблагаемой базе (социальный налог, НДС и косвенные налоги).

Во-вторых, не в полной мере обеспечена конкурентоспособность транспортных коридоров. Скорость движения автомобиля по территории ЕАЭС в среднем составляет около 280 км в сутки, в то время как западные перевозчики обеспечивают пробег в 800 км. Во многом по этой причине увеличивается и время осуществления товарообменных операций.

В-третьих, действие принципа национального резидентства при декларировании товаров в рамках ЕАЭС, необходимость наличия разрешений на автоперевозки из третьих стран под таможенным контролем для автоперевозчиков при перевозке грузов через территорию страны ЕАЭС.

## *Секция «ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА»*

В-четвертых, имеются сложности с Таможенным кодексом стран ЕАЭС, который так и не введен в действие в полной мере.

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Создание ЕАЭС сформировало положительные предпосылки для развития транспортной привлекательности Республики Беларусь. Во-первых, перенос границы на внешние контуры ЕАЭС открыл перед республикой потенциальные возможности переориентации части транзитных грузов, следующих в настоящее время через российские пункты пропуска, на свою территорию за счет создания более привлекательных условий грузоперевозок. Во-вторых, отмена таможенного и транспортного контроля на внутренних границах стран ЕАЭС повысила скорость движения транспортных средств, следующих транзитом. С 1 апреля 2011 г. на внешних границах Беларуси и России осуществляется единый контроль автотранспортных средств по принципу «одной остановки».

Важнейшее значение для увеличения транзита через Беларусь имеют перевозки грузов по Новому Шелковому пути. Однако решение данного вопроса в ближайшей перспективе не представляется возможным ввиду необходимости вложения огромных инвестиций в развитие инфраструктуры Нового Шелкового пути на всем его протяжении, а не только на белорусском участке.

Еще одно направление – развитие экспортных перевозок грузов, связанное с введением в эксплуатацию индустриального парка «Великий камень», что позволит расширить географию экспорта как в Западную Европу, так и в Российскую Федерацию.

### ЛИТЕРАТУРА

1. Антюшения Д. М. Транспортно-логистическая система Республики Беларусь: становление и развитие: монография/Д. М. Антюшения. – Минск: БНТУ, 2016. – 222с.
2. Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016 – 2020 годы. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 18 июля 2016 г. № 560.
3. Концепция развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 28 декабря 2017 г. № 1024.