

ПРОБЛЕМЫ БЕЛОРУССКОГО СЕКТОРА В ПРЕДОСТАВЛЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Транспортная отрасль является системообразующей отраслью любой экономики, оказывает непосредственное влияние на социально-экономические процессы, происходящие в государстве. Успешное развитие транспортной отрасли содействует экономическому росту. Транспортные услуги занимают достаточно высокую долю в мировом экспорте, однако рынки транспортных услуг многих стран остаются достаточно закрытыми. Без взаимосвязанного функционирования транспортных систем партнеров по интеграции невозможно обеспечить свободное перемещение товаров, услуги рабочей силы в рамках интеграционного объединения.

Международные транспортные услуги, являясь специфическим товаром, продаются и покупаются на международных транспортных рынках, которые различаются в зависимости от видов транспорта, географических районов перевозки и видов перевозимых грузов.

Международная транспортная инфраструктура, включая транспортные терминалы, чаще всего создается за счет государства и им контролируется. Наличие частных железных и автомобильных дорог не противоречит общему правилу. Однако транспортные средства, как правило, находятся в частной собственности, а на рынке транспортных услуг оперируют почти исключительно частные компании.

Железные дороги являются наиболее рентабельным видом транспорта для перевозок вагонных партий грузов навалом: каменного угля, руды, песка, сельскохозяйственной и лесной продукции на дальние расстояния. Железные дороги увеличивают число услуг с учетом спецификации клиентов. Создаётся новое оборудование для более эффективной грузообработки отдельных категорий товаров, стали предоставляться услуги в пути, такие как переадресование уже отгруженных товаров в другой пункт назначения прямо на маршруте и обработка товаров в ходе перевозки.

Грузовой автотранспорт постоянно увеличивает свою долю в перевозках. Этот вид перевозок чрезвычайно гибок в отношении маршрутов и графиков движения. Грузовики в состоянии перевозить товар «от двери до двери», избавляя отправителя от необходимости лишних перевозок. Во многих случаях автотранспортные тарифы конкурентно сопоставимы с тарифами железных дорог, но при этом грузовики обычно обеспечивают более высокую оперативность оказываемых услуг.

Трубопроводы – специфическое средство транспортировки нефти, каменного угля и химических продуктов от мест их происхождения к рынкам. Транспортировка нефтепродуктов по нефтепроводам обходится дешевле, чем по железной дороге, но несколько дороже, чем по воде. Большинство трубопроводов используются владельцами для транспортировки их собственных продуктов.

Воздушный вид транспорта имеет большую значимость. Хотя тарифы авиаперевозок гораздо выше железнодорожных или автомобильных тарифов, транспортировка по воздуху оказывается идеальной в тех случаях, когда основное значение имеет скорость или / и когда необходимо достичь отдаленных рынков. Среди наиболее часто доставляемых по воздуху грузов скоропортящиеся продукты (такие как свежая рыба, живые цветы) и негромоздкие изделия высокой стоимости (такие как приборы, ювелирные изделия). Фирмы убеждаются, что использование авиационного транспорта позволяет снизить требуемый уровень товарных запасов, уменьшить число складов, сократить издержки на упаковку.

Морской вид транспорта обеспечивает перевозки более 80 % объема международной торговли, поэтому основную часть международных грузовых перевозок приходится на него, где в большей степени преобладают массовые наливные и навалочные грузы (нефть, нефтепродукты, уголь, железная руда, зерно и т. д.). Вместе с этим наблюдается увеличение длины автомобильных дорог и воздушных путей.

Транспортные услуги занимают значимое место в экономике Республики Беларусь. Транспортный сектор страны обеспечивает значительные поступления в страну валюты за счет экспорта транспортных услуг, способствует развитию внешней торговли и вносит вклад в платежный баланс страны.

Беларусь является транзитной страной в торговле между ЕС и ЕАЭС, Китаем, а также странами Черного и Балтийского морей. Самые короткие дороги, соединяющие страны Западной Европы, Скандинавии и Балтии со странами ЕАЭС, СНГ, проходят через территорию Беларуси.

По данным Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, белорусский участок внешней таможенной границы ЕАЭС ежегодно пересекает около 7,5 млн автотранспортных средств, оформляется более трех миллионов единиц транзита железнодорожных вагонов, растет количество автомобильных трансграничных перевозок, выполненных белорусскими перевозчиками, которые порядка 50 % перевозок осуществляют в Российскую Федерацию и 30 % перевозок в страны ЕАЭС. К сожалению, стремительный рост экспорта грузовых транспортных услуг сопровождается еще более быстрым ростом импорта транспортных услуг в Республику Беларусь, в основном из-за навязывания белорусским импортерам зарубеж-

ного товара своего грузоперевозчика и более низкой конкурентоспособностью мелких белорусских фирм автоперевозчиков по сравнению с мировыми транснациональными компаниями.

Несмотря на такое большое преимущество транзитной страны, в Беларуси сдерживается спрос на развитие логистики. Предприятиям эффективная логистика удешевляет затраты – выгодно передавать транспортно-логистические операции на аутсорсинг, так как для производственных и торговых организаций логистика не является ключевой компетенцией. Самостоятельно организовать эффективную транспортную логистику, как правило, не под силу белорусским предприятиям.

Таким образом, транспортные услуги – незаменимый вид услуг. Следует отметить, что транспортная сеть в настоящее время продолжает расширяться. Однако международные перевозки грузов растут гораздо медленнее, чем международная торговля.

Белорусский сектор имеет ряд проблем, препятствующих развитию данной отрасли, однако обладает преимуществом географического положения, а также перспективы дальнейшего развития. Основная задача страны для решения проблем в области международных транспортных услуг – повышение транспортной привлекательности государства.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Внешняя торговля Республики Беларусь, 2020 // Белорусский государственный статистический комитет [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.belstat.gov.by/>. – Дата доступа : 15.05.2021.

2 Договор о Евразийском экономическом союзе [Электронный ресурс]: подписан в г. Астане, 29 мая 2014 г.: с изм. от 23.12.2014 г. // КонсультантПлюс: Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр». – М., 2021.

3 Международные экономические отношения : учеб. для студентов экон. спец. / В. Е. Рыбалкин [и др.] ; под ред. В. Е. Рыбалкина. – М. : ЮНИТИ – ДАНА, 2000. – 503 с.

4 **Ковалев, М. М.** Белорусская транспортная логистика: современное состояние и перспективы развития / М. Ковалев, А. Королева, А. Дутина // Вестник Ассоциации белорусских банков. – 2016. – № 9–10 (784–785). – С. 2–20.

V. ROGACHOVA, A. MITRENKOVA

Belarusian State University of Transport, Gomel

**PROBLEMS OF THE BELARUSIAN SECTOR IN THE PROVISION OF
INTERNETIONAL TRANSPORT SERVICES**