

ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ БЕЛАРУСИ НА ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

При разработке государственных программ развития транспортной отрасли Республики Беларусь учитывается уровень интеграции её транспортной инфраструктуры в мировой экономике. Во многих странах этот фактор учитывается при формировании на государственном уровне объёма экспорта и импорта. Для Беларуси это является важным с учётом экспортоориентированной экономики.

В последние годы в регионе экономического влияния Беларуси произошли значительные изменения в ориентации экспортного и транзитного потенциала [1]. Экспортный потенциал страны связан с географией поставок, которая включает практически все страны мира. Основными товарами белорусского экспорта являются продукты нефтехимии, металлургии, деревообработки, продукция мясо-промышленного производства, стекло и цемент. Объем внешней торговли распределяется в стране следующим образом: экспорт – 41 %, импорт – 57 %.

До 2022 г. в структуре внешнеторгового оборота преобладал Европейский союз, на долю которого приходилась пятая часть. С 2022 г. расширяется присутствие белорусских производителей на рынках стран Азии, Африки и Латинской Америки. Проводится работа по расширению доступа белорусских товаров на рынки стран «дальней дуги». Этот доступ осуществляется путем заключения соглашений о свободной торговле, в которых транспорт имеет преобладающее значение.

Транспортная система Республики Беларусь хорошо интегрирована в мировую транспортную сеть. Через её территорию проходят два международных транспортных коридора, соединяющих страны Европы и Азии, Скандинавии и Средиземного моря. С учётом того, что Беларусь не имеет прямого выхода к морским портам, важное значение имеет интеграция её сухопутной транспортной сети с морскими портами стран Балтии и Средиземного и Чёрного морей. С учётом деинтеграции европейской транспортной сети по ряду факторов экономического и геополитического характера с повышением тарифов на транзитное проследование грузов в последнее время проводится поиск альтернативных путей доставки экспортных грузов.

На перспективу рассматривается использование Северного морского пути для доставки экспортных грузов из Беларуси в страны Юго-Восточной

Азии. Для этих целей рассматривается использование российских морских портов Архангельск и Мурманск. При формировании пакета экспорта в Иран, Индию и Пакистан рассматривается переориентация грузопотоков портов стран Балтии (Литвы, Латвии и Эстонии) в порт Новороссийск с дальнейшим их продвижением через Суэцкий канал и Индийский океан. Рассматриваемый логистический маршрут имеет значительно меньшую протяжённость и является более экономически выгодным.

При переориентации экспортных грузопотоков широкое освоение транзитного положения отдельных стран, конструирование новых логистических маршрутов осуществляется крупными транснациональными логистическими компаниями, такими как DHL, Shenker, Ryder System, FedEx, CEVA logistics, Sinitrans, которые организуют цепочки поставок по самым разным маршрутам, обеспечивая доставку грузов разного вида и партионности в указанные клиентом сроки [2]. В последние 20 лет новый импульс развитию логистического бизнеса дает бурное развитие трансграничной «электронной» торговли и экспресс-доставок. При этом в результате созданной широкой цифровизации транспорта МТК превращены в платформу коммуникации всех участников транспортного процесса на выбранном транспортном направлении.

Разработка государственных программ развития транзитного потенциала Беларуси предусматривает степень вовлеченности заинтересованных стран в глобальную экономику. При формировании маршрутов перевозки международными логистическими компаниями рассматривается уровень развития национального транспорта и логистики, законодательства, регулирующего транзитные перевозки. При этом время и сложность таможенных процедур может отклонять транзитные потоки транспорта от менее протяженного, но более затратного по времени маршрута перевозки.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Бабаченко, Л. В.** Развитие транспортно-логистических систем в условиях интеграции в мировую экономику / Л. В. Бабаченко // Транспорт в интеграционных процессах мировой экономики : материалы междунар. науч.-практ. конф. – Гомель : БелГУТ, 2020. – С. 8–9.

2 **Вардомский, Л. Б.** Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов / Л. Б. Вардомский, М. О. Тураева. – М. : Институт экономики РАН, 2018. – 64 с.

A. MIKHALCHENKO

Belarusian State University of Transport, Gomel

IMPACT OF THE TRANSPORT INDUSTRY OF BELARUS ON THE INTEGRATION PROCESSES OF THE WORLD ECONOMY