

БЕЛОРУССКИЙ ЭКСПОРТ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ*Т. А. БАРАНОВСКАЯ, В. В. ЗЕКОВА**Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В настоящее время рынок транспортных услуг в Республике Беларусь является динамично развивающимся. Этот рынок предлагает услуги по перевозке грузов всеми видами транспорта, существующими в нашей стране, в международном сообщении. Основополагающую роль в оказании таких услуг играет автомобильный и железнодорожный транспорт, которые в наибольшей степени способствуют развитию внешнеторговых связей Республики Беларусь.

Транспортные услуги длительный период занимают лидирующую позицию в экспорте услуг и являются источником поступления валюты в бюджет страны. Статистические данные показывают, что объем перевозок грузов на протяжении многих лет имеет положительную динамику, что говорит об увеличении спроса в области транспортных услуг. Повышение экспорта транспортных услуг является перспективной тенденцией для развития экономики Республики Беларусь. Выгодное экономико-географическое положение, высокий уровень транзитности позволяют раскрыть потенциал для осуществления международных перевозок. В целом по объему экспорта транспортных услуг Беларусь по данным UNCTAD в текущий момент находится на 18-м месте среди развивающихся стран мира.

К вопросам анализа рынка транспортных услуг, а также прогнозированию экспорта обращались белорусские авторы А. А. Королева, А. А. Дутина. В их работах отмечается, что динамика экспорта транспортных услуг к 2020 г. достигнет 4,87 млрд дол. США. В конечном итоге уровень оказания транспортных услуг в период 2011–2018 гг. не поднимался выше отметки в 3,8 млрд дол. США, поэтому целесообразным становится выявление причин, сдерживающих их рост.

В современных условиях существует много возможностей для расширения деятельности в сфере оказания транспортных услуг и увеличения объема их экспорта. Данные за 2011–2017 гг. показывают, что ситуация, сложившаяся на этом рынке, имеет положительную тенденцию развития. В экспорте транспортных услуг большую их часть занимает перевозка грузов, в которой максимальный доход от перевозок приходится на автомобильный (39,5 %) и железнодорожный транспорт (26,72 %). При оказании услуг населению в перевозках пассажиров наибольшая часть поступлений в бюджет осуществляется от пользования воздушным транспортом (73,3 %), что обуславливается его более высокой стоимостью по отношению к другим конкурирующим видам транспорта.

Стоит отметить, что в 2017 г. экспорт транспортных услуг составил 3455,1 млн дол. США и превысил импорт (1542,7 млн дол. США) почти 2,5 раза, что говорит о правильном выборе курса в развитии сферы транспортных услуг.

Оценивая результаты транспортной работы по грузообороту за 2018 г., можно утверждать, что основная часть перевозок приходится на трубопроводный транспорт (41,8 %). На сегодня наиболее экспортируемыми видами груза является нефть и ее производные.

Ключевая роль в развитии экспорта транспортных услуг отводится железнодорожному транспорту. За 2017 г. железнодорожным транспортом перевезено 11860,10 тыс. т груза, где также преобладает перевозка нефти и нефтепродуктов. При этом наибольшая доля экспортируемых грузов приходится на Российскую Федерацию. Кроме того, часть вагонов и контейнеров следует в морские порты с последующей перевалкой на морское судно для дальнейшей отправки через океан. В структуре грузооборота по видам транспорта за 2018 г. доля железнодорожного транспорта составляет 37,9 %.

Для деятельности железнодорожного транспорта важным является наличие необходимого подвижного состава. В 2018 г. в целях обновления инвентарного парка, увеличения перевозок грузов, а также повышения качества оказываемых услуг Белорусской железной дорогой приобретено 429 единиц подвижного состава, из которых 416 – полувагоны, 10 – крытые вагоны, 3 – фитинговые платформы.

Стоит подчеркнуть, что в настоящий момент сфера транспортных услуг не настолько развита, чтобы быть достаточно конкурентоспособной и привлечь грузопотоки с третьих стран, поэтому доход, получаемый в текущее время, считается не существенным.

В последнее время в мире набирают популярность перевозки грузов в контейнерах автомобильным и железнодорожным транспортом. Преимущество развития контейнерных перевозок состоит в том, что достигается интеграция функционирования всех видов транспорта, а также улучшается качество обслуживания экономики и населения. Сегодня в Республике Беларусь контейнеризация не получила массового распространения и в общем объеме железнодорожных перевозок занимает только 2 %, а учет автомобильных контейнерных перевозок на государственном уровне вовсе отсутствует. Перевозки контейнеров внутренним водным транспортом не осуществляются. Причиной выступает отсутствие спроса со стороны грузовладельцев. Как правило, это связано с его недостатками: низкая скорость доставки, малая доступность в географическом плане, а также сезонность работы.

Наиболее существенное развитие получили транзитные железнодорожные контейнерные перевозки. По территории республики регулярно курсирует 10 контейнерных поездов: «Восточный вектор», «Казахстанский вектор», «Монгольский вектор», «ZUBR», «Викинг», «Фольксваген РУСС», «Пежо-Ситроен», «Москвич», «Находка-Брест», «Чунци-Дуйсбург».

Низкий уровень контейнеризации в Республике Беларусь (3 %) обусловлен отсутствием технических возможностей для работы с контейнерами во многих организациях. При этом общий уровень контейнеризации в мире – 50–60 %, а в ряде европейских портов достигает 90 %. Предполагается, что росту контейнерных перевозок может поспособствовать участие нашей страны в проекте «Китайско-Белорусский индустриальный парк «Великий камень» и инициативе «Экономический пояс Шелкового пути».

Совершенствование взаимодействия подразделений Белорусской железной дороги с органами пограничной, таможенной службы позволит ускорить обработку контейнерных поездов, увеличить пропускную способность, что сделает привлекательным транзит по территории Республики Беларусь.

Центральное место в организации железнодорожных транзитных перевозок играет развитие безбумажной технологии. Использование одной накладной ЦИМ/СМГС на весь путь следования позволит сократить время на оформление перевозочных документов, ускорить доставку грузов, тем самым увеличивая дополнительные объемы транзитных потоков на железнодорожном транспорте.

Осуществление перевозок грузов в контейнерах автомобильным транспортом не получило особую популярность на территории республики, так как отсутствует развитая инфраструктура для их осуществления. В настоящее время возможность работы с контейнерами, перевозимыми автотранспортом, имеют РУП «Белтаможсервис» в Гомеле, Бресте, Могилеве, Витебске, а также на двух ТЛЦ недалеко от Минска.

Современное развитие автомобильных грузовых перевозок, в том числе и контейнерных, заключается в постоянной оптимизации маршрутной сети на основе рациональной организации перевозок грузов; внедрении современных технических средств; обновлении парка автотранспортных средств; развитии аутсорсинга деятельности в области автомобильного транспорта.

В соответствии с Концепцией развития контейнерных перевозок в Республике Беларусь, ввиду отсутствия спроса на перевозки внутренним водным транспортом, финансирование в инфраструктуру в речных портах не производится.

Развитие транспортных услуг имеет поддержку со стороны государства, так как они являются основополагающими в структуре экспортируемых услуг. Анализ показал, что для роста экспорта транспортных услуг необходимо и дальше заниматься совершенствованием и модернизацией инфраструктуры, осуществлять обновление подвижного состава, заниматься оптимизацией технологии взаимодействия транспорта с государственными контролирующими органами, также продолжать внедрение электронного обмена данными, что позволит ускорить доставку грузов и привлечь дополнительный объем перевозок.

Влияние на развитие транзитных перевозок, в том числе и контейнерных, могут оказать геополитические риски, которые в свою очередь обусловлены взаимоотношениями между Европейским Союзом (ЕС) и Российской Федерацией, ЕС и Китаем.

Развитию контейнерных перевозок, в том числе и транзитных, будет способствовать формирование необходимой инфраструктуры грузовладельцев для переработки контейнеров, разработка оптимальных маршрутов доставки, формирование конкурентоспособных тарифов, установление предложений об объемах и источниках финансирования по основным направлениям развития контейнерных перевозок, интеграция с системой междунаrodnых контейнеропотоков.

Список литературы

- 1 Горчакова, О. В. Анализ функционирования железнодорожного транспорта в России в системе транспортного обеспечения ВЭД и экспорта транспортных услуг / О. В. Горчакова // Российский внешнеэкономический вестник. – № 4. – 2017. – С. 114–122.
- 2 Ефименко, Д. Б. Современное состояние и перспективы развития рынка международных автомобильных перевозок грузов / Д. Б. Ефименко // Транспорт: наука, техника, управление. – № 11. – 2018. – С. 41–45.
- 3 Информация об экспорте и импорте товаров в торговле с государствами-членами Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/makroekonomika-i-okruzhayushchaya-sreda/vneshnyaya-torgovlya_2/operativnye_dannye_5/eksport-iport-so-stranami-eaes/. – Дата доступа : 21.05.2019.
- 4 Королева, А. А. Трендовое прогнозирование экспорта грузовых транспортных услуг Беларуси / А. А. Королева, А. А. Дугина // Журнал Белорусского государственного университета. Экономика. – 2018. – № 1. – С. 14–19.
- 5 Национальный Банк Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.nbrb.by/bv/articles/10345.pdf/>. – Дата доступа : 24.05.2019.
- 6 Структура экспортных перевозок [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://cargo-report.info/stat/export-country/>. – Дата доступа : 24.05.2019.
- 7 Холопов, К. В. Современное содержание и формы экспорта транспортных услуг / К. В. Холопов, О. В. Соколова // Российский внешнеэкономический вестник. – № 2. – 2018. – С. 25–31.
- 8 Экспорт транспортных услуг за 2018 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://officelife.media/news/the-exports-of-transport-services-increased-over-the-2018-to-3-5-billion>. – Дата доступа : 24.05.2019.

УДК 338.24

МОТИВАЦИИ ТРУДА КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

О. В. БЫЧЕНКО, О. Г. БЫЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Железнодорожная транспортная система отличается от многих других технологических систем тем, что ее технические средства и технический персонал распределены на огромном пространстве и выполняют одновременно множество технологических процессов и операций. Безопасность работы технических средств во многом определяется профессионализмом и работоспособностью персонала, т. е. опирается на кадровый потенциал как важнейший фактор производственной деятельности. Развитие кадрового потенциала – одна из важнейших задач совершенствования организации перевозочного процесса. Одним из направлений его развития является побуждение персонала с помощью различных стимулирующих факторов к активной трудовой деятельности, т. е. процесс мотивирования труда.

С научной точки зрения система мотивации – это механизм «перепрограммирования» сотрудников для достижения целей производственной деятельности. Для Республики Беларусь система мотивации труда считается эффективной, если она разработана для конкретного предприятия с учетом его отличительных особенностей, например, на железной дороге – непрерывного процесса перевозок.

Система мотивации труда персонала может использовать как моральные, так и материальные стимулы. Наиболее ощутимым рычагом воздействия на повышение эффективности трудовой деятельности работников является рост заработной платы.

Работа, обеспечивающая стратегическое направление улучшения использования трудовых ресурсов, формируется в виде кадровой политики на уровне государства и реализуется внутри отраслей национальной экономики и ее предприятий. Так, на государственном уровне осуществляется:

- выбор курса внешней политики государства с возможностью привлечения в страну иностранных инвестиций, инновационных технологий для обеспечения роста заработной платы естественным путем;
- создание благоприятных условий для продуктивной внешнеэкономической деятельности и повышение заработной платы сотрудникам за счет этих источников;
- улучшение демографической политики страны, повышение размеров пенсионных пособий для того, чтобы люди, достигшие пенсионного возраста, могли окончить свою трудовую деятельность с минимальными финансовыми потерями.