

методов и процессов значительно более рискованное занятие, нежели строить завтрашний день.

Г.С. Зубрицкая, БГЭУ (Минск)

ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ВАЖНЕЙШАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЭКСПОРТА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Удовлетворяя потребности экономики в пространственном перемещении ресурсов и товаров транспорт осуществляет как внутренние, так и транзитные перевозки. Их эффективность во многом зависит от четкости взаимодействия отдельных частей транспортного комплекса, как единого организма. Организация его работы, комплексно реализующей внутренние и транзитные перевозки, является одновременно и сложной задачей и насущной для экономики страны потребностью, которая соответствует интеграционным тенденциям современного глобально взаимосвязанного мира, требованиям научно-технического прогресса и стратегическим интересам Республики Беларусь.

Находясь практически в географическом центре Европы, Республика Беларусь объективно может стать геополитическим мостом между странами Запада и Востока. Особая роль в этом процессе принадлежит железнодорожному транспорту, имеющему достаточные резервы пропускной и провозной способностей железнодорожных перегонов и станций, необходимое количество подвижного состава.

Белорусская железная дорога способна обеспечить весь комплекс транспортных услуг при осуществлении транзитных перевозок. Они способствуют развитию внешнеэкономических связей республики и являются для Белорусской железной дороги главным звеном экспортируемых ею услуг. Оказание транспортных услуг по перевозке транзитных грузов выступает значительным источником доходов для Белорусской железной дороги и валютных поступлений в целом для страны. Ввиду того, что в сравнении с промышленным производством развитие железнодорожного транспортного обслуживания является более инвестиционно емким, реализация преимуществ удобного географического расположения государства в части осуществления транзитных перевозок грузов требует проведения эффективной транспортной политики, способствующей развитию приграничной инфраструктуры и внедрению современных технологий. Все это предусмотрено Программой развития Белорусской железной дороги до 2010 года, принятой Правительством республики. Выгоды, которые получит республика от реализации программы, многоплановы. Во-первых, это прямые поступления в виде оплаты транспортных и сопутствующих услуг. Во-вторых, это возможность получения иностранных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры и технологий. В-третьих, – улучшение условий для национальной внешней торговли и внутренних перевозок за счет развития коммуникаций в транзитных коридорах. Все это будет способствовать созданию новых предприятий, рабочих мест и экономическому развитию регионов. И будет обеспечивать

устойчивое международное позиционирование государства, поскольку осложнять отношения с транзитной страной не выгодно ни странам-отправителям, ни партнерам по работе в транспортном коридоре, ни странам получателям.

Транзитные грузоперевозки для Белорусской железной дороги являются основным источником прибыли. Главное место в структуре транзитных перевозок занимают нефтепродукты, черные металлы, хлебные грузы, стройматериалы. В течение последнего десятилетия на территории Беларуси сложился ряд устойчивых железнодорожных направлений транзитных грузопотоков. Это перевозки российских и казахстанских внешнеторговых грузов к портам Балтийского моря (Вентспилс, Калининград и Клайпеда) и стран Центральной и Западной Европы по 11 трансъевропейским транспортным коридорам. При этом доля российских грузов в этих перевозках составляет около 90%. Менее значительными являются направления грузопотоков в сообщении между Украиной, странами Юго-Западной Европы и странами Балтии, в том числе в рамках IX трансъевропейского транспортного коридора, на их долю приходится не более 5% от общего объема транзита. Это является недостаточным и несоответствующим мировым тенденциям развития транспортных потоков развитых стран.

В условиях усиливающейся конкуренции на рынке транспортных услуг выгодное географическое положение и потенциальные возможности дороги сами по себе не могут обеспечить привлечение дополнительных грузопотоков. Для сохранения существующих позиций и их укрепления на транспортном рынке требуется проведение постоянной и последовательной маркетинговой работы. В контексте ее осуществления Белорусской железной дорогой принимаются меры технического и технологического характера по обеспечению передвижения грузопотоков на Калининградском направлении.

Повышению эффективности и прибыльности работы Белорусской железной дороги способствует освоение современных перевозочных технологий. Они дают возможность значительного ускорения грузоперевозок прямыми поездами. Уже несколько лет Белорусская железная дорога совместно с партнерами обеспечивает ускоренную обработку грузов, следующих из Европы в страны СНГ контейнерными поездами. Контейнеры, доставляемые в Брест из Западной Европы, как по железной дороге, так и автотранспортом, накапливаются в Бресте, а затем ускоренными поездами направляются в Монголию, Казахстан, страны Средней Азии. Об эффективности этих технологий говорит следующее: время движения поезда Монгольский вектор от станции Брест до Монголии составляет около 8 суток. Учитывая, что расстояние от порта Гамбург до портов Китая около 21 тысячи километров, а срок доставки морским путем – 30-40 суток, можно говорить об имеющейся реальной возможности переключить поток в этом направлении на железнодорожный транспорт.

Важнейшим экономическим инструментом привлечения транзитных грузопотоков является уровень железнодорожных тарифов. Белорусская железная дорога проводит достаточно гибкую тарифную политику,

направленную на стимулирование транзитных перевозок, а также обеспечивает качество транспортного обслуживания.

При формировании стратегии ценообразования Белорусская железная дорога должна учитывать уровень показателей качества обслуживания клиентуры, эффективность транспортного производства и надлежащую конкурентоспособность транспортных услуг. Чтобы выстоять в условиях жесткой конкуренции, производитель должен оказывать услуги на достаточно высоком профессиональном уровне.

Появляется необходимость дополнить применение классических схем государственной поддержки современными механизмами привлечения частного капитала, - таких, как транспортные концессии. Главной задачей представляется создание экономической и законодательно-нормативной основы работы транспорта, направленной на стимулирование развития производства и повышение конкурентоспособности экспортной продукции предприятий, совершенствование системы таможенных и транзитных тарифов.

Европейская интеграция предопределяет ускоренное развитие транспортного комплекса нашей страны с целью вовлечения экономики Республики Беларусь в европейские хозяйственные процессы.

Важное значение в решении этой задачи принадлежит Брестскому и Гродненскому погрузочным районам, где осуществляется переход с железнодорожной колеи шириной в 1520мм на западноевропейскую шириной 1435мм. Автоматизация этого трудоемкого процесса и обновление железнодорожной колеи будет способствовать привлечению дополнительного международного транзитного потока. На решение данной задачи нацелено и развитие пограничных переходов, терминального хозяйства, обеспечивающих ускорение технологической и таможенной обработки, комфортных условий для грузоперевозчиков и пассажиров. Рассмотренный комплекс мер позволит реализовать цели, намеченные программой Белорусской железной дорогой по развитию Белорусской железной дороги.

Транспорт является важнейшим направлением и движущей силой интеграции. Интеграционные процессы, внедрение новейших электронных информационных систем приводят ко все большей унификации производственных процессов, использованию однотипных машин при производстве идентичных товаров, услуг, внедрению сходных или даже идентичных технологий. Очевидно, что на все стороны развития транспорта будет оказывать влияние организация производственных процессов, прежде всего в основных отраслях промышленности. Поэтому, необходимо интенсивно развивать транспортную и информационную инфраструктуру, создавать благоприятные экономические условия и механизмы для переключения транзитных перевозок на Беларусь, как наиболее короткий и экономически выгодный путь для зарубежных транзитных перевозчиков.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТОРГОВЛИ РОССИИ

За прошедшие 10 лет перехода к рыночной экономике в отрасли торговля России произошли существенные изменения.

Удельный вес сектора торговли в ВВП России повысился с 5 % в 1990 г. до 25 % в 2002 г. Торговля стала одной из самых весомых бюджетообразующих отраслей практически по всем регионам России. Численность работников занятых в торговле за этот период увеличилась с 5,9 млн чел до 10,8 млн или в 1,83 раза. и достигла 16,6 % от общей численности занятых в народном хозяйстве против 7,5 % до 1990 г..

Согласно данным единого государственного реестра предприятий и организаций (ЕГРПО), в котором распределение регистрируемых предприятий по отраслям ведется по виду деятельности, заявленному первым в учредительных документах при постановке на учет в органах государственной статистики, на начало 2003 г численность предприятий торговли составляет 1/3 всех предприятий страны. Частный сектор в торговле является определяющим.

На первом этапе приватизации в собственность трудовым коллективам было передано 70% предприятий, другим юридическим лицам 22%, физическим лицам 8%. При этом 40% сделок было совершено посредством выкупа арендованного имущества, около 40% посредством купли-продажи по конкурсу, на аукционе продано 11% предприятий. Большинство приватизированных предприятий по методологии, принятой в России, отнесены к малым предприятиям.

На начало 2001 г. доля малых предприятий в общем числе организаций розничной торговли России составляла 87,5%, оптовой торговле 96,7%, в общественном питании 69,7%. Форма собственности малых предприятий в подавляющем большинстве частная.

В 2002 г. в структуре розничного товарооборота по формам торговли доля торговых организаций (крупных и средних) составляла всего 54%, 21% приходилось на предприятия других отраслей промышленности и 25% это торговля на так называемых вещевых, смешанных и продовольственных рынках.

Доля рынков, занимающая в 1990 г. 6% объема розничного товарооборота, в 1992 г. составила 22%, а с 1994 составляет в среднем по России 25-27%, а по ряду регионов свыше 40%. Рынки конкурируют с предприятиями торговли по цене за счет неучтенного объема продаж, уводимого из под налогообложения, а также благодаря удобному месторасположению – как правило около транспортных развязок. На рынках работает около 1 млн. человек. На рынках реализуется до 40% мяса и птицы от общей их розничной продажи, 20% масла растительного и яиц, 60-70% швейных, меховых, бельевых изделий, верхнего трикотажа и обуви, 30% ковровых изделий.