

Рохацевич Карина

студентка

Научный руководитель: к.э.н., доцент Зазерская В.В.

Брестский государственный технический университет

г. Брест, Республика Беларусь

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Транспорт является важной составной частью социальной и производственной инфраструктуры любой страны. Вместе с другими отраслями инфраструктуры, транспорт обеспечивает основные условия жизнедеятельности общества, являясь базовым инструментом не только экономики, но и социальной сферы Республики Беларусь.

Чем лучше развита транспортная инфраструктура, тем выше конкуренция и свобода экономической деятельности, тем более возможностей для улучшения условий и повышения уровня жизни населения. Таким образом, в современных условиях экономического роста, транспорт рассматривается не столько как отрасль, перевозящая людей и грузы, а прежде всего, как отраслевая система, меняющая базовые условия жизнедеятельности человека.

Трансьевропейские транспортные коридоры. Республика Беларусь занимает выгодное географическое положение в центре Европы. На севере и востоке Республика Беларусь граничит с Российской Федерацией, на юге – с Украиной, на западе – с Польшей, на северо-востоке – с Литвой и Латвией. По существу, Беларусь превращается в трансьевропейскую ось. Через Республика Беларусь пролегают такие трассы, как Берлин – Брест – Минск – Москва, Хельсинки – Санкт-Петербург – Витебск – Гомель – Киев, юго-восток Европы – Львов – Барановичи – Минск, далее – Вильнюсское направление, проведены газопроводы из Ямала в Европу, системы нефтепроводов, сверхмощные *линии электропередачи* России и Европейского экономического союза.

Республику Беларусь пересекают два международных транспортных коридора в направлении Запад – Восток – коридор II; в направлении Север-Юг коридор IX (и его ответвление IXB через Беларусь. Протяженность второго транспортного коридора более 600 км. Преимуществом использования белорусского участка данного коридора является сокращение на 30–35% расстояния перевозок по сравнению с вариантом объезда территории Республики Беларусь через страны Балтии.

Транзитный потенциал. Беларусь, занимая важное геостратегическое положение: три из девяти европейских коридоров заходят в Беларусь: II – Берлин – Москва, IX (порты Черного моря, Кишинев – Киев, Санкт-Петербург – Хельсинки), IXB на Калининград/Клайпеду через Вильнюс/Минск, имеет значительный транзитный потенциал. Пропускная способность коридоров

используется примерно на одну треть, пока только коридор II имеет несущую способность по нагрузке на ось в 11,5 тонн.

Статистика транспорта. С помощью системы статистических показателей определяются объемы, структура, динамика и взаимосвязь результатов и факторов производственного процесса. Таким образом, статистика придает закономерностям и взаимосвязям в развитии транспорта количественное выражение.

Статистика должна перевести экономические категории и понятия в статистические показатели. Например, продукция грузового транспорта - это экономическая категория, а объем перевезенного груза и грузооборот – система показателей для характеристики этой категории.

Единицей наблюдения в статистике перевозок грузов является отправка, т.е. партия груза, перевозка которой оформлена соответствующим документом (договором перевозки).

В 2015 году было перевезено 447,2 млн. тонн различных грузов, по сравнению с 2014 годом этот показатель снизился на 4,3% [1]. Лидером по перевозке является автомобильный транспорт – в совокупности было перевезено 40,3% грузов или 180,2 млн. тонн [1]. В 2015 году грузооборот всеми видами транспорта составил почти 126 млрд. тонн-км, и по сравнению с 2014 годом снизился на 4,1% [1]. В среднем за 5 лет пассажирооборот снизился по таким видам транспорта как автомобильный на 1,9%, железнодорожный на 2,7%, внутренний водный на 15,9% [1]. В 2015 году по сравнению с 2014 годом экспорт перевезенных грузов снизился по таким видам транспорта как трубопроводный на 19,64%, железнодорожный на 24,2%, автомобильный на 21,8%, воздушный на 14,57%, внутренний водный на 25,10% [1]. В 2015 году по сравнению с 2014 годом импорт перевезенных грузов снизился по таким видам транспорта как железнодорожный на 3,8%, автомобильный на 14,7%, внутренний водный на 29,1% [1]. Для выравнивания ситуации необходимо улучшить экспортный потенциал транспорта.

Распределение перевозок внешнеторговых и международных грузов между видами транспорта показывает, что сокращается роль железнодорожного транспорта, растет значение автомобильного и воздушного видов транспорта в доставке внешнеторговых и международных грузов. При этом значительная часть экспорта транспортных услуг приходится на грузовые перевозки.

В 2015 году доля транспорта в валовом внутреннем продукте (ВВП) Республики Беларусь составила 7,7%, что на 0,2 п.п. меньше, чем в 2014 г. [1]; в основных фондах страны – в 2015 г. составила 15,4% [1], структуре инвестиций в основной капитал – в 2015 г. составила 8,5% [1]. Относительно низкий вклад транспортных услуг республики в ВВП во многом объясняется недостаточно рациональным использованием имеющихся в отрасли ресурсов, а также высокой ресурсоемкостью отрасли.

Достаточно стабильное развитие экономики стало основой для роста доходов населения. Номинальная начисленная среднемесячная заработная плата работников транспорта в 2015 году составила 7089,0 тыс. руб. [2]. В транспортном комплексе трудится 7,4% занятых в экономике. Чистая прибыль организаций транспорта в этом же году составила 8117 млрд. руб. [2]. Рентабельность реализованной продукции, товаров, работ, услуг организаций транспорта в 2015 году составила 11,9% [2].

Что касается таких социально значимых макропараметров, как уровень безработицы и уровень жизни населения, то и здесь влияние развития транспортного сектора очевидно. И если полная занятость трудоспособного населения - основа социального благополучия, то транспорт является важным потенциальным источником рабочих мест – развитие дорог прямо или косвенно влияет на занятость населения. Это обстоятельство обусловлено не только прямым созданием рабочих мест непосредственно при строительстве, управлении, эксплуатации путей сообщения, но и привлечением к этому процессу смежных отраслей. В результате мы имеем увеличение доходов населения и рост вторичной занятости в тех отраслях, которые производят товары потребительского назначения. В итоге это ведет и к росту национального дохода.

Перед транспортной отраслью стоит важная задача развиваться опережающими темпами по сравнению с другими отраслями экономики. Транспорт не должен стать «узким местом» и фактором, сдерживающим экономический и социальный рост территории. Напротив, согласно социально-экономическим прогнозам, опережающее развитие транспорта должно стать основой социально-экономического развития Республики Беларусь. Именно такой подход закономерно приведет экономику Республики Беларусь и ее регионов к инновационным переменам и устойчивому экономическому росту.

Список использованных источников

1. Транспорт и логистика Республики Беларусь [Текст] : справочник / Н. В. Горбанева, А. В. Орлович ; под редакцией И. И. Карбановича – Минск, Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, 2012.
2. Национальный Интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Национальный статистический комитет Республики Беларусь. – Режим доступа : [http:// belstat.gov.by](http://belstat.gov.by)

