

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ БЕЛАРУСИ: ПЛАНЫ И РЕАЛЬНОСТИ

И.В. Жук, В.С. Миленский*

В статье дан анализ определения термина «транзит» на основе отечественных и зарубежных публикаций. Проведена оценка использования транзитного потенциала республики в разрезе основных направлений, по которым крупные организации страны получают доходы от этого вида деятельности. Описан ход реализации в Республике Беларусь Государственной программы развития транзитного потенциала на 2011–2015 годы. Приведена информация о ситуации по развитию транзита в сопредельных с Беларусью государствах: России, Украине, Латвии и Литве. Раскрыт ход реализации задач по созданию в республике условий для развития транзита через ее территорию и логистики. Сформулированы предложения по совершенствованию транзита по территории Беларуси.

Ключевые слова: транзит, логистика, доходы от транзита, объемы перевозки транзитных грузов, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, воздушный транспорт, автомобильные дороги, придорожный сервис.

JEL-классификация: L91, L92, L 93, R42.

Понятие транзита и его актуальность для Республики Беларусь

Понятие транзита не нашло нормативного закрепления в законодательных актах Республики Беларусь и Российской Федерации (Гречуха, 2002). В научной литературе оно трактуется по-разному. Одни авторы под транзитом понимают сообщение, при котором перевозки между пунктами отправления и назначения одной страны осуществляется по территории одного или нескольких иностранных государств (Садиков, 1981). Другие авторы относят к транзитным перевозкам перевозки через территорию страны (Быков, Половинчик, 1980). В некоторых источниках выделяют понятие внутреннего таможенного транзита, которое трактуется как перевозка товаров под таможенным контролем от таможи отправления до таможи назначения (Дегтеренко и др., 1997).

Транзитный потенциал любого государства складывается из двух ключевых составляющих: наличия в пределах разумной доступности емких, динамично развивающихся

рынков и транспортных инфраструктур, в том числе на территориях сопредельных государств¹. Исходя из этого определения Беларусь, обладающая развитой транспортной инфраструктурой и располагающаяся на пересечении кратчайших путей, соединяющих страны Евросоюза с Россией, Казахстаном, Китаем, Японией и другими странами, имеет потенциальные возможности для осуществления через свою территорию транзита пассажиров, грузов и транспортных средств. Так, например, железнодорожный транспорт при наличии соответствующего спроса на перевозки грузов мог бы перевезти их в три раза больше, хотя пропускная способность железных дорог в направлении Литвы и Латвии практически исчерпана, а пропускная способность железной дороги в направлении Восток – Запад используется не более чем на четверть. Провозные возможности автомобильного транспорта республики использу-

¹ Мухаметжанова А.В. Анализ состояния и перспективы роста грузооборотов в системе развития транзитного потенциала транспортной инфраструктуры Республики Казахстан (<http://www.eg-online.ru/article/53547/>).

* Жук Иван Васильевич (belnit@open.by), доктор технических наук, профессор, генеральный директор БелНИИТ «Транстехника» (г. Минск, Беларусь);

Миленский Валерий Семенович (belnit@open.by), кандидат технических наук, доцент, ведущий научный сотрудник БелНИИТ «Транстехника» (г. Минск, Беларусь).

ются на две трети, а пропускная способность республиканских автомобильных дорог по основным направлениям – на одну треть.

В одном из своих посланий к белорусскому народу и Национальному собранию Президент Республики Беларусь А. Г. Лукашенко отметил, что «транзитная стратегия, предусматривающая расширение транспортных, коммуникационных и финансовых коридоров, должна стать тем основным звеном, которое обеспечит качественный рывок в экономическом развитии страны и позволит, используя географические преимущества Беларуси, занять свою нишу в международном разделении труда...».

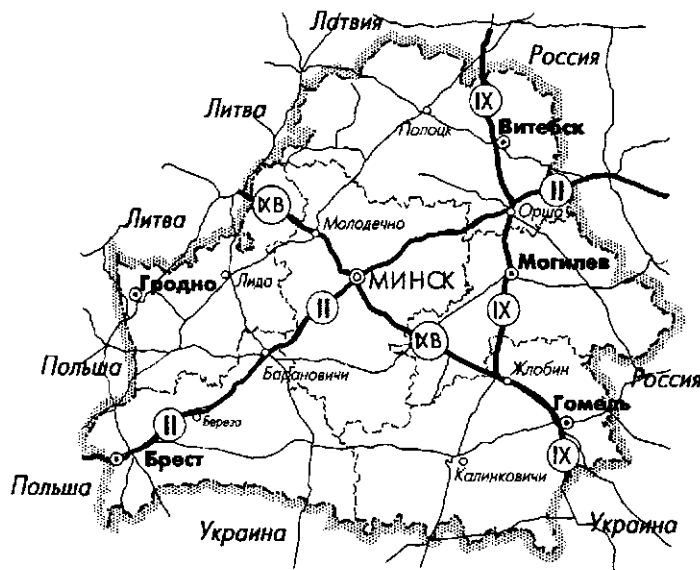
Особый импульс развитию транзита придала Декларация о евразийской экономической интеграции Беларуси, Казахстана и России. Благодаря этому документу государства перешли к новому этапу интеграции – Единому экономическому пространству, которое создало условия для увеличения свободы движения товаров и эффективного использования транзитных возможностей интегрирующихся стран.

Общеизвестно, что транзитные товары и пассажиры через территорию Беларуси перемещаются по двум трансевропейским транспортным коридорам, определенным по международной классификации под номерами II и IX с ответвлением IXB, а также по магистральным газо- и нефтепроводам, современным линиям связи и линиям электропередач. Схема международных транспортных коридоров, проходящих через территорию Республики Беларусь, приведена на рис. 1.

Государственная программа развития транзитного потенциала на 2011–2015 гг.

В Беларуси работа по созданию условий для перемещения пассажиров и грузов через территорию республики проводится в рамках Государственной программы развития транзитного потенциала на 2011–2015 годы². Этот документ носит комплексный характер, поскольку предусматривает совместную работу по ее реализации 17 республиканских органов государственного управления и облисполкомов. Программой предусмотрено выполнение 67 мероприятий по шести разделам – совершенствование законодательства в области обеспечения транзита, организационно-технические мероприятия, реконструкция и модернизация транзитной инфраструктуры, развитие международного сотрудничества, расширение финансовых коридоров, научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. Общий анализ ситуации в области транзита по территории республики показывает, что заложенные в этом программном документе подходы дали положительный результат.

В рамках Программы по развитию инфраструктуры коммуникационных коридоров Министерством связи Республики Беларусь проводилась модернизация внутризоновых



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Критские коридоры

- II — Берлин–Варшава–Минск–Москва–Нижний Новгород
- IX — Хельсинки–С.-Петербург–Москва–Киев–Кишинев–Бухарест–Димитровград–Александрополис
- IXB — Калининград/Клайпеда–Вильнюс–Минск–Киев

Рис 1. Схема международных транспортных коридоров, проходящих через территорию Республики Беларусь.

Источник. Троицкая, 2000.

² Постановление Совета Министров Республики Беларусь «Об утверждении Государственной программы развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы» от 20.12.2010 г. № 1852. Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 31.12.2010, № 312, пер. № 5/33044 от 24.12.2010 г.

лась модернизация внутризональных транспортных сетей передачи данных с применением оборудования нового поколения и по увеличению ширины внешнего шлюза доступа к сети Интернет. Емкость внешнего шлюза за 2013 г. увеличена на 100 Гбит/с и составляет 450 Гбит/с. Это позволило увеличить экспорт услуг связи с 6,3 млн долл. США до 6,6 млн долл., или на 4,7%. Кроме того, для повышения эффективности пограничного контроля и сокращения затрат времени на его проведение органами пограничной службы осуществлялось строительство беспроводных локальных вычислительных сетей передачи данных.

В рамках расширения финансовых коридоров Национальным банком совместно с коммерческими банками проводилась работа по совершенствованию банковской системы. Помимо того, совместно с транспортными и торговыми организациями продолжалось совершенствование системы безналичных расчетов на объектах транспорта и придорожного сервиса – оплата транспортных услуг, услуг, предоставляемых на объектах придорожного сервиса с использованием банковских пластиковых карточек. Минфином проводилась работа по развитию рынка ценных бумаг и национальной системы страхования.

Основным финансовым показателем Программы, характеризующим эффективность использования транзитного потенциала республики, является общий объем доходов, которые к концу 2013 г. составили 3,137 млрд долл. США, что на 4,5% выше доходов 2012 г. и на 8,8% выше прогноза, приведенного в Программе.

Динамика изменения доходов от транзита грузов по территории Беларуси приведена на рис. 2.

За этот же период отчисления в бюджет от транзита нефти увеличились на 12,1% и составили 74 млн долл. США, а от транзита природного газа – 104,4 млн долл. США. Экспорт услуг связи (аренда каналов) составил 6,36 млн долл. (116%).

Транзит нефти по магистральным трубопроводам осуществлен в объеме 50,4 млн т, что на 5,6% меньше по сравнению с предыдущим годом. Снижение объема транзита нефти связано с уменьшением на 11,3% ее

поставок в Польшу. Вместе с тем доходы от транзита нефти увеличились и составили 265,6 млн долл. США (102,7% к 2012 г.).

Транзит природного газа осуществлен в объеме 48,8 млрд куб. м (110,2% к 2012 г.). Стоимость услуг по его транспортировке составила 537,4 млн долл. США, отчисления в бюджет – 123,5 млн долл. (108,2 и 118,3% к 2012 г. соответственно). Транспортирует природный газ через территорию республики ОАО «Газпром трансгаз Беларусь» на основании контракта, заключенного с ОАО «Газпром» на 2012–2014 гг. В основе закрепленных контрактом на транспортировку газа объемных параметров лежат договоренности ОАО «Газпром» с западноевропейскими газовыми компаниями.

По линии рабочей группы Восточного партнерства в области транспорта в перечне приоритетных инфраструктурных проектов закреплены белорусские предложения о скоростном железнодорожном пассажирском сообщении Минск – Вильнюс (160 млн долл. США), а также реконструкции автомобильной дороги Минск – Вильнюс (300 млн долл. США) и расположенного на ней пограничного пункта пропуска «Каменный Лог». С целью привлечения финансирования на реализацию этих проектов при содействии МИД проводилась работа в рамках Программы трансграничного сотрудничества Европейского инструмента добрососедства и партнерства (ЕИДП) «Латвия–Литва–Беларусь».

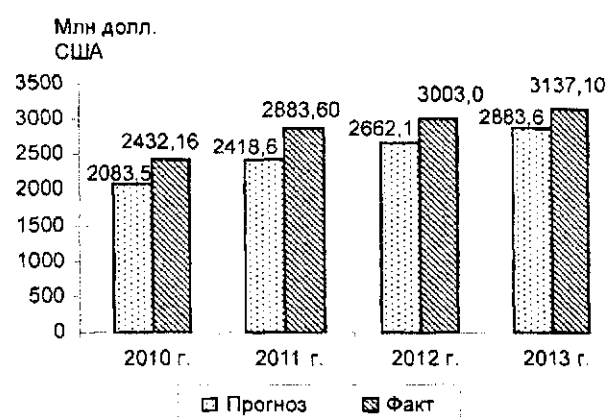


Рис. 2. Динамика изменения доходов от транзита грузов по территории Беларуси.

Источник. Составлено по данным концерна «Белнефтехим», Министерства энергетики Республики Беларусь, Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Важное значение для повышения эффективности использования транзитного потенциала имеет также работа, проводимая в рамках Комиссии Таможенного союза по вопросу присоединения государств – членов Таможенного союза к Конвенции об упрощении формальностей в торговле товарами 1987 г. и Конвенции о процедуре общего транзита 1987 г. Унификация таможенного законодательства Таможенного союза с нормами, действующими в ЕС, позволит существенно сократить временные и материальные затраты для совершения таможенных операций, а также сократить количество административных барьеров на пути товаров, в том числе перемещаемых транзитом через территорию республики.

Координатором работы по присоединению государств – членов Таможенного союза к Конвенциям определен Секретариат Комиссии Таможенного союза (далее – Комиссия). Комиссией проведен ряд мероприятий, касающихся получения актуальных текстов Конвенций и осуществления их перевода, запроса в уполномоченный орган Европейского союза о возможности и условиях присоединения к Конвенциям, а также сделан предварительный анализ их положений.

Привлечению дополнительных транзитных грузопотоков способствует и белорусско-украинское сотрудничество в сфере транспорта. Выполняются мероприятия по развитию международного транспортного коридора IXB, предусмотренные Планом совместных действий по реализации белорусско-украинских инфраструктурных проектов в транспортной сфере.

Участие железнодорожного транспорта республики в транзите грузов и пассажиров

На территории республики сформирован ряд устойчивых направлений перевозок транзитных грузов железнодорожным транспортом. Около 92% из них являются экспортными или импортными грузами государств – членов Таможенного союза – России и Казахстана. Вместе с тем, как и в любом сложном процессе, при реализации ряда запланированных мер возникли определенные сложности. Например, из-за падения на 11% поставок нефти в Польшу и на 13% в Украину

доходы от транзита нефти снизились на 10%. При этом в 2012 г. в сфере железнодорожного транспорта вместо запланированного роста объемов транзитных перевозок грузов произошло их падение (рис. 3).

Это обусловлено тем, что часть российских экспортных грузов из портов Литвы и Латвии была переориентирована в порты Ленинградской области (Усть-Луга, Приморск, Высоцк). Кроме того, на снижение транзита грузов повлияло падение спроса на Российскую сырьевую продукцию в странах Евросоюза. В результате доходы предприятий железнодорожного транспорта от транзита грузов сократились на 2%. Однако доходы от транзитных перевозок по направлениям из Литвы (112%), Эстонии (142%), Казахстана (110%), Польши (138%), Германии (115%) и Чехии (107%) увеличились.

В 2013 г. железнодорожным транспортом перевезено 46,7 млн т транзитных грузов, что на 2,7% больше по сравнению с уровнем предыдущего года. Увеличились объемы транзитных перевозок нефтепродуктов (на 1,1 млн т), жмыхов (на 0,3 млн т), строительных грузов (на 0,3 млн т) и черных металлов (на 0,2 млн т).

Для достижения этого результата ГО «Белорусская железная дорога» проведены мониторинг и анализ рынка транспортных услуг, а также переговоры с крупными иностранными грузоотправителями, железнодорожными администрациями, экспедиторскими, операторскими и стивидорными компаниями, сбалансирована тарифная политика.

Благодаря росту объемов перевозок транзитных грузов железнодорожным транспортом удалось не допустить увеличения темпов снижения доходов и отчислений в бюд-

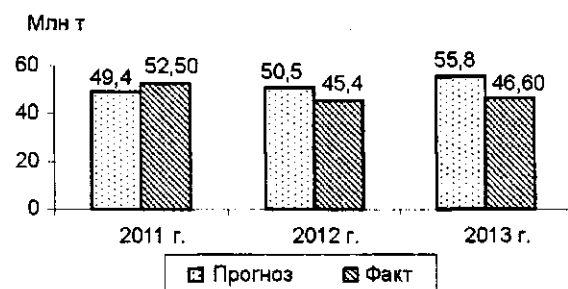


Рис. 3. Динамика изменения объемов транзита на железнодорожном транспорте.

Источник. Построено по данным ГО «Белорусская железная дорога».

Транзитный потенциал Беларуси: планы и реальности

жет от этого вида деятельности. За 2013 г. доходы составили 522,6 млн долл. США, а отчисления в бюджет – 84,0 млн долл. Снижение показателей относительно уровня, достигнутого за предыдущий год, составило, соответственно, 5,5 и 28,9%.

Несмотря на определенные сложности, возникающие в процессе реализации программ по развитию транзита грузов, республика занимает вполне достойное место. Так, например, по объему транзита грузов железнодорожным транспортом Беларусь опережает такие страны, как Украина и Россия (рис. 4).

Секрет таких достижений республики кроется в том, что в последнее десятилетие сформировались устойчивые направления

транзитных грузопотоков. В первую очередь, это перевозки российских и казахстанских внешнеторговых грузов в порты Латвии (около 46% от всего транзита), Калининградской области и Литвы (суммарно около 36% от всего транзита). Продолжают осуществляться перевозки товаров в Центральную и Западную Европу в сообщении «Восток – Запад – Восток» через пограничные переходы с Польшей (около 14% от всего транзита) (рис. 5).

Для поэтапного улучшения условий транзита железнодорожным транспортом по территории республики Минтранс реализуются планы по электрификации ряда участков железной дороги, входящих в IX трансевропейский транспортный коридор и его ответвление IXB. В 2013 г. уже сдан в эксплуатацию участок Осиповичи – Бобруйск. Завершаются подобные работы на участке Бобруйск – Жлобин. Кроме того, в ближайшие годы планируется электрифицировать участки Жлобин – Гомель и Молодечно – Гудогай до границы республики. Работы, проведенные по электрификации железнодорожных путей, позволяют организовать движение транзитных грузовых и пассажирских поездов на электротяге на белорусских участках IX трансевропейского транспортного коридора и его ответвления IXB.



Рис. 4. Объемы транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом ряда государств за 2012 г.

Источник. Построено по данным ГО «Белорусская железная дорога».

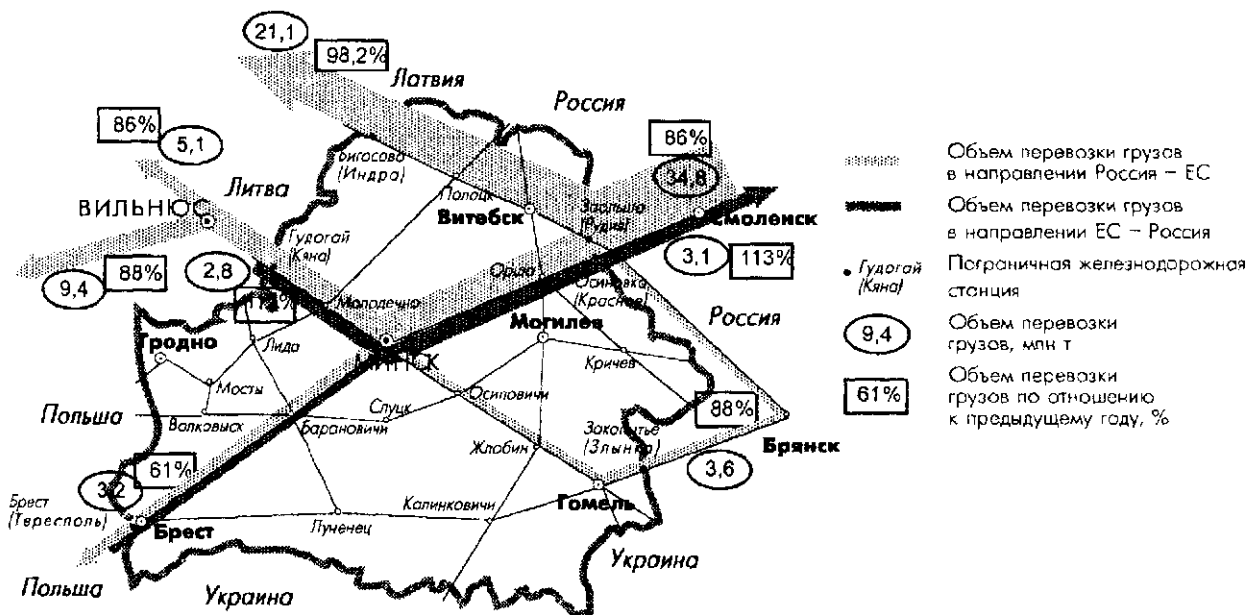


Рис. 5. Схема основных транзитных грузопотоков железнодорожного транспорта на территории Республики Беларусь.

Источник. Составлено по данным ГО «Белорусская железная дорога».

Еще одним важным проектом по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта является организация скоростного движения поездов по участкам направления Красное – Брест I второго трансевропейского транспортного коридора. Для его реализации проводится масштабная модернизация железнодорожной инфраструктуры, обновляется парк электровозов и пассажирских вагонов.

Модернизация инфраструктуры железнодорожного транспорта республики позволяет организовать перевозки грузов прямыми ускоренными контейнерными поездами транзитом через территорию Беларуси как по сложившимся маршрутам, связывающим государства – члены ЕС с государствами – членами ЕЭП, так и по новым. Например, только за последнее время организовано движение контейнерных поездов по маршрутам Гинген (Германия) – Брест – Москва – Гинген, Тересполь (Польша) – Брест – Елабуга (Россия) – Тересполь, а также пилотное курсирование контейнерного поезда «Рысь» по маршруту ст. Кутно (Польша) – ст. Новоиерусалимская (Московская ж.д.) (рис. 6).

В 2013 г. в рамках мероприятий по развитию и модернизации транзитной инфраструктуры завершена электрификация участка железной дороги «Жлобин – Осиповичи», выполнялся ремонт пути, проводилась модернизация устройств системы централизованной блокировки и контактной сети на участках железной дороги, входящих во второй и девятый международные транспортные коридоры.

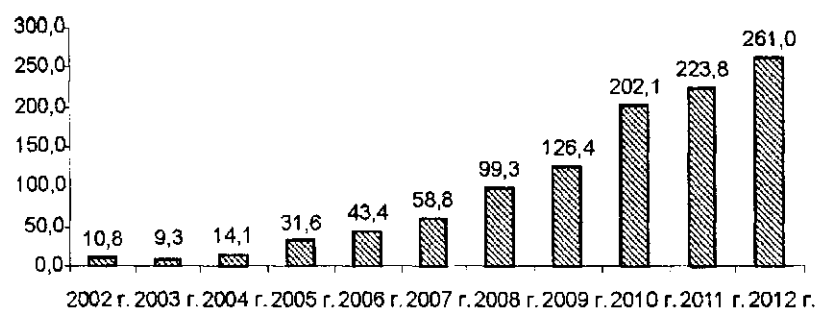


Рис. 6. Динамика изменения объемов перевозки грузов в контейнерах, доставляемых прямыми ускоренными поездами транзитом через территорию Республики Беларусь, тыс. ДФЭ.

Источник. Построено по данным ГО «Белорусская железная дорога».

Для сокращения времени простоя транзитных поездов под таможенными операциями Коллегией Евразийской экономической комиссии 17 сентября 2013 г. принято решение (№ 196) о введении с 1 октября 2014 г. обязательного предварительного информирования железнодорожным перевозчиком таможенных органов о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом.

В соответствии с принципами, провозглашенными в рамках единого экономического пространства, в Беларуси унифицированы тарифы на перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования, в том числе на перевозки во внутрисреспубликанском сообщении. Это позволило обеспечить равный доступ к данной услуге потребителей всех государств – членов ЕЭП. Кроме того, унификация тарифов дала возможность предприятиям республики, осуществляющим экспортные поставки или доставляющим в республику сырье и комплектующие, снизить транспортные расходы и за счет этой меры повысить конкурентоспособность своей продукции на международных рынках.

Для дальнейшего повышения уровня интеграции транспортных систем стран ЕЭП следовало бы расширить доступ к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта. Это позволит получить ряд существенных преимуществ. Например, увеличить объем экспорта услуг за счет взимания платы при перевозках грузов на участках Российской инфраструктуры или при оказании услуг иностранным перевозчикам на территории республики.

Несмотря на обеспечение потребности сопредельных железнодорожных администраций в транзитных перевозках пассажиров по территории Республики Беларусь, их объем в 2012 г. составил 1,26 млн чел., что на 15,8% меньше уровня, достигнутого в предыдущий год. Тенденция снижения транзитных перевозок пассажиров железнодорож-

ным транспортом прослеживается с 2008 г. после присоединения к Шенгенскому соглашению Чехии, Словакии, Венгрии, Польши, Эстонии, Латвии и Литвы, а также в связи с увеличением стоимости билетов, которое произошло в результате перехода в отношениях между ОАО «РЖД» и железнодорожными администрациями Германии, Франции и Польши на глобальные тарифы. Повышение стоимости железнодорожных билетов изменило привлекательность этого вида транспорта по отношению к автомобильному и воздушному. Стоимость поездки в купейном вагоне для пассажира стала сопоставима со стоимостью авиаперелета. Однако доходы от перевозок пассажиров железнодорожным транспортом по сравнению с предыдущим годом увеличились на 1,9% и составили 60,2 млн долл. США. Отчисления в бюджет составили 15,9 млн долл., что на 4,8% меньше уровня предыдущего года.

Участие воздушного транспорта республики в транзите грузов и пассажиров

Наибольшего прогресса в реализации Государственной программы развития транзитного потенциала на 2011–2015 гг. удалось достичь в области воздушного транспорта. Например, вследствие увеличения транзитных полетов и обслуживаемых транзитных иностранных воздушных судов доходы от этой деятельности возросли на 10% (рис. 7).

Через воздушное пространство Республики Беларусь в 2013 г. выполнено 221 312 транзитных полетов иностранных воздушных

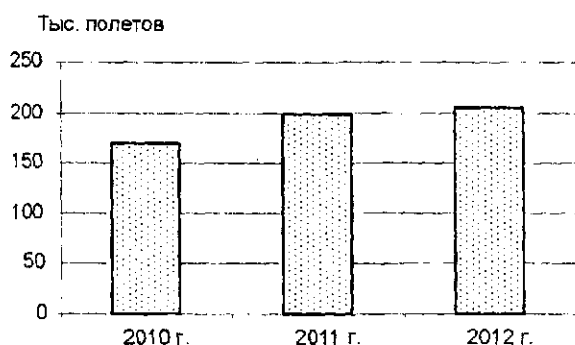


Рис. 7. Динамика изменения количества транзитных полетов на воздушном транспорте.

Источник. Построено по данным Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

судов (105,5% к 2012 г.). Доходы от обслуживания транзитных полетов составили 80,3 млн долл. США (112,8% к 2012 г.), отчисления в бюджет – 25,4 долл. (116,5% к 2012 г.).

Участие автомобильного транспорта республики в транзите грузов и пассажиров

Общий объем транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом через территорию Республики Беларусь в 2012 г. составил 14,89 млн т (рис. 8). При этом выполнено более 1,5 млн транзитных поездок грузовых автомобилей и более 20 тыс. транзитных поездок автобусов, принадлежащих иностранным перевозчикам (рис. 9).

В отличие от транзита грузов железнодорожным транспортом, транзит грузов автомобильным в наибольшей степени зависит от объемов российского импорта, а не экспорта. Это подтверждается тем, что объем транзитных автомобильных перевозок российских импортных грузов практически в 3 раза (3,1 раза в 2012 г. и 2,8 раза в I полугодии 2013 г.) больше, чем экспортных.

Развитие в республике придорожного сервиса для транзита грузов и пассажиров

Повышению привлекательности автомобильного транзита через территорию республики способствует развитие объектов придорожного сервиса. Число пунктов общественного питания, заправочных станций, гостиниц и охраняемых стоянок ежегодно увеличивается (рис. 10).

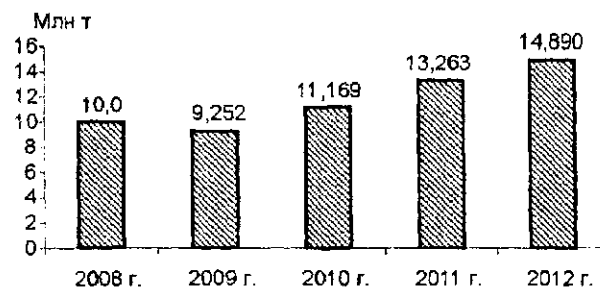


Рис. 8. Динамика изменения объема перевозок грузов автомобильным транспортом через территорию Республики Беларусь.

Источник. Построено по данным Государственного таможенного комитета.

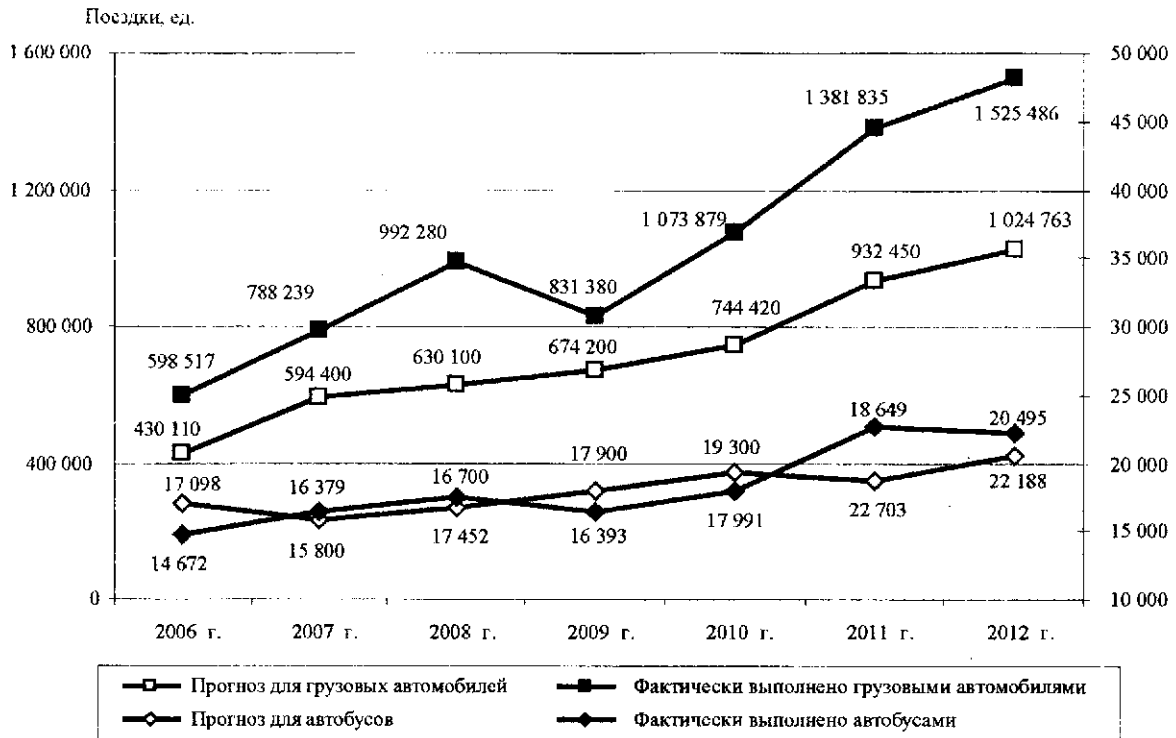


Рис. 9. Динамика изменения количества транзитных поездок иностранных грузовых автомобилей и автобусов.

Источник. Построено по данным Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Всего на автомобильных дорогах общего пользования функционируют 339 автозаправочных станций, 164 газозаправочных пункта, 49 гостиниц, 37 автомобильных моск, 84 охраняемые стоянки, 364 пункта торговли, 483 пункта общественного питания, 91 станция технического обслуживания автомобилей. Среднее расстояние между объектами одного вида на республиканских автодорогах составляет для автозаправочных станций 46 км, для пунктов питания – 32 км, а для пунктов технической помощи – 170 км. Все возводимые

объекты соответствуют современным требованиям, обязательным для выполнения застройщиками, и предоставляют максимальное количество услуг. Для равномерного размещения объектов сервиса постановлением Министерства транспорта и коммуникаций утверждена Генеральная схема развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2015 г. Это позволило местным исполнительным и распорядительным органам, потенциальным инвесторам и другим заинтересованным рассматривать вопросы,



Рис. 10. Количество объектов придорожного сервиса, введенных в эксплуатацию в 2012 г.

Источник. Построено по данным департамента «Белавтодор» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

касающиеся размещения объектов придорожного сервиса вдоль республиканских автомобильных дорог. Кроме того, в рамках развития придорожного сервиса реализуется программа по размещению площадок для отдыха с благоустроенными туалетами на основных транзитных маршрутах. На автомобильных дорогах М-1/Е30 «Брест (Козлови́чи) – Минск – граница

Российской Федерации (Редьки)» и М-6/Е28 «Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги)» введены в эксплуатацию по два объекта сервиса, состоящие из площадки для отдыха со стоянкой для легкового и грузового автотранспорта, теплого туалета с душем, автоматов для продажи штучных товаров. Два аналогичных объекта сервиса возведены на автомобильной дороге М-4 «Минск – Могилев».

Минтранс совместно с облисполкомами, концерном «Белнефтехим» и Белкоопсоюзом в 2013 г. проводились работы по дальнейшему развитию придорожного сервиса. Введены в эксплуатацию: 31 автозаправочная станция, 6 газозаправочных пунктов, 7 гостиниц, 4 мойки, 4 охраняемые стоянки, 38 пунктов общественного питания и 2 пункта технического обслуживания.

Среднее расстояние между объектами одного вида на республиканских автодорогах составляет для АЗС 46 км, пунктов питания – 35 км. Все возводимые объекты соответствуют жестким современным требованиям, обязательным для выполнения застройщиками, и предоставляют максимальное количество услуг. Общедоступная информация о существующей сети действующих объектов придорожного сервиса и о перечне оказываемых на этих объектах услуг размещена на сайте Минтранса.

Иностранцами грузовыми автомобилями в 2013 г. выполнено 154 654 транзитных поездки (110,4% к 2012 г.) и 22 188 транзитных поездок иностранных автобусов (97,7% к 2012 г.). Сумма сборов, взимаемых за проезд иностранных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь, составила 19,5 млн долл. США (125,8% к 2012 г.). Сумма платы за проезд по платным автомобильным дорогам составила 106,2 млн долл. (125,4% к 2012 г.), а за проезд иностранных тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь – 1,817 млн долл. (93,5% к 2012 г.).

В результате совершенствования придорожного сервиса количество поездок иностранных автомобильных перевозчиков по территории республики увеличилось на 25%.

Совершенствование республиканских автомобильных дорог

Автомобильные дороги являются одним из ключевых звеньев в развитии транзита грузов. Для улучшения условий проезда по территории республики проводятся работы по реконструкции и ремонту автомобильных дорог, входящих в международные транспортные коридоры. В результате проведения этих работ повышается несущая способность дорожного покрытия, что позволяет допустить на дороги транспортные средства, имеющие нагрузку 11,5 т на одиночную ось автопоезда. Такая реконструкция проводится на автомобильных дорогах, соединяющих г. Минск с областными центрами: М-4 «Минск – Могилев», М-6 «Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги)», М-5 «Минск – Гомель».

В 2013 г. проводились работы по реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог, входящих в международные транспортные коридоры. За счет республиканского бюджета и кредитных средств Всемирного банка, ОАО «Банк развития Республики Беларусь» и Эксимбанка КНР выполнены работы по реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог, входящих в международные транспортные коридоры, на сумму 2702 млрд руб. В этот период проведена реконструкция автомобильных дорог, соединяющих г. Минск с областными центрами. Завершена реконструкция по параметрам I категории автомобильной дороги М-5 «Минск – Гомель» на участке Пуховичи – Бобруйск протяженностью 52,8 км, сегодня ведутся работы по реконструкции автомобильной дороги на участке Жлобин – Гомель.

Важное значение для развития транзитного потенциала имели экспертные консультации, проведенные Минтрансом и ГТК при содействии МИД с государствами – членами Европейского союза по вопросам подключения Республики Беларусь к финансируемым ЕС проектам по развитию транспортной инфраструктуры, а также по вопросам сотрудничества, касающимся транспортно-таможенной сферы. По результатам переговоров Австрийской компанией «Kapsch TrafficCom AG» реализован инвестиционный проект по созданию те-

лематической системы автоматизированного сбора платы за пользование автодорогами Беларуси (система BelToll). Система BelToll функционирует с 1 июля 2013 г. и в настоящее время охватывает 815 км автодорог. В течение 2014 г. сеть платных автодорог республики увеличится на 118 км и ее общая протяженность составит 933 км.

Увеличение транзита грузов за счет развития логистической инфраструктуры республики

Для повышения эффективности использования транспортных коммуникаций необходимо вкладывать средства не только в их модернизацию и поддержание в работоспособном состоянии, но и в развитие логистики. При этом для эффективной интеграции отечественной транспортной логистики в международную систему распределения финансовых и трудовых ресурсов, а также для повышения транзитной привлекательности страны Программой развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. предусмотрено задействовать 36 земельных участков для строительства и размещения логистических центров (а всего планируется более 50 участков), из которых 21 отведен под создание транспортно-логистических центров³. В настоящее время реализуются 23 инвестиционных проекта по 22 участкам, предусмотренных в Программе, включая 4 по созданию транспортно-логистических центров, каждый с площадью крытых складских помещений более 5000 кв. м (ЗАО «Белтерминал» в Брестской области, ИЧУП «Вестнамус-Логистик» в Гродненской области, ИООО «АОИ Логистик Парк», ЗАО «Лект» в Минской области). При этом 13 логистических центров («Брест-Белтаможсервис», «Минск-Белтаможсервис», «Белмагистральавтотранс», «Двадцать четыре», «БЛТ-Логистик», «Озерцо-Логистик», «БелВингесЛогистик», «ШАТЕ-М Плюс», «Брествнештранс», «Минск-Кристалл», «Королев Стан», «Прилесье», «ИнтерСтрой ПорталПлюс») начали активную работу. Общие инвестиции, направленные на развитие

логистической инфраструктуры республики, составили более 3,35 трлн руб. В 2012 г. совокупный объем товаров, обработанных на транспортно-логистических центрах республики, составил 160 тыс. т, что в денежном выражении превысило 2,2 трлн руб.

С появлением логистических центров значительно возросла оборачиваемость транспортных средств. Например, при международной перевозке груза на плече Минск-Мюнхен-Минск она составила 7 рабочих дней вместо 15 по старой технологии. Простой транспорта под выгрузкой стал в пределах 1,5–3 часов.

Чтобы привлечь дополнительные транзитные грузопотоки, очень важно предлагать грузовладельцу конкурентоспособные тарифы, а также обеспечивать безопасность и надежность доставки грузов в оговоренные договором сроки. Привлекательность страны для транзита товаров через ее территорию во многом определяет уровень транспортно-логистических затрат и рисков для грузовладельца. Одним из наиболее существенных препятствий по развитию логистики в рамках Союза Беларуси и России является норма статьи 368 Таможенного кодекса Таможенного союза, где заложен принцип «резидентства» при декларировании товаров⁴. В статье Кодекса определено, что до вступления в силу международного договора государств-членов Таможенного союза, допускающего подачу декларации на товары любому таможенному органу на таможенной территории Таможенного союза, декларация на товары подается таможенному органу государства – члена Таможенного союза, в соответствии с законодательством которого создано, зарегистрировано либо на территории которого постоянно проживает лицо, являющееся декларантом товаров. В связи с тем, что до настоящего времени такой международный договор государствами-членами Таможенного союза, допускающий подачу декларации на выпуск товаров для внутреннего потребления любому таможенному органу на таможенной терри-

³ Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 29.08.2008 г. № 1249 «О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года». Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 18.09.2008, № 223, рег. № 5/28285 от 08.09.2008 г.

⁴ Договор о Таможенном кодексе Таможенного союза от 27.11.2009 г. Ратифицирован Законом Республики Беларусь от 2 июля 2010 г. «О ратификации Договора о Таможенном кодексе Таможенного союза». Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2010 г., № 160, 2/1694.

тории Таможенного союза, не принят, при декларировании товаров продолжает соблюдаться принцип «резидентства»: юридические лица, организации, не являющиеся юридическими лицами, созданные в соответствии с законодательством Республики Казахстан и Российской Федерации, а также индивидуальные предприниматели, зарегистрированные в указанных государствах – членах Таможенного союза, не могут выступать в качестве декларантов товаров при заявлении таможенных процедур в Республике Беларусь, за исключением таможенной процедуры таможенного транзита.

В случае заключения международного договора государствами – членами Таможенного союза, допускающего подачу декларации на выпуск товаров для внутреннего потребления любому таможенному органу на таможенной территории Таможенного союза, иностранные товары после помещения на территории Республики Беларусь под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления приобретут статус товаров Таможенного союза и смогут беспрепятственно (без необходимости наличия разрешений на перевозку грузов в/из третьих стран, предоставления обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов и т. п.) перемещаться дальше по таможенной территории Таможенного союза перевозчиками – резидентами Таможенного союза, в том числе белорусскими перевозчиками. До принятия решения об отмене принципа «резидентства» при декларировании товаров в рамках Таможенного союза необходимо унифицировать процедуры сертификации, гигиенической регистрации и др. Кроме того, в соответствии с Указом Президента Республики Беларусь, необходимо расширить перечень лиц, освобождаемых от налога на добавленную стоимость⁵.

Указом Президента Республики Беларусь от 11 августа 2011 г. № 358 «О стимулировании реализации товаров» с 1 апреля 2011 г. по 31 декабря 2013 г. установлен ряд налоговых льгот. В частности, подпунктом 1.4

установлено, что товары, ввозимые в Республику Беларусь лицами, обладающими статусом уполномоченного экономического оператора и включенными в реестр владельцев таможенных складов и (или) владельцев складов временного хранения, освобождаются от НДС, взимаемого таможенными органами. Условием освобождения является экспорт данных товаров указанными лицами, с применением ставки НДС в размере 0% процентов. Реестр уполномоченных экономических операторов Республики Беларусь включает около 300 операторов. Расширение перечня юридических лиц, имеющих возможность применять освобождение от налога на добавленную стоимость, будет способствовать повышению конкурентоспособности транспортно-логистических услуг, предоставляемых на территории республики, а также повышению ее транзитной привлекательности.

Повышению конкурентоспособности транспортно-логистических услуг в рамках ЕЭП будет способствовать также и унификация ставки налога на добавленную стоимость в Беларуси и странах Таможенного союза. Так, например, ставка налога на добавленную стоимость в Республике Беларусь составляет 20%, в то время как в Российской Федерации 18%, а в Республике Казахстан 12%. Различный уровень ставок налога исключает экономическую заинтересованность субъектов хозяйствования Республики Казахстан и Российской Федерации в помещении на территории Республики Беларусь ввозимых на территорию Таможенного союза иностранных товаров под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления.

Еще одним важным фактором, оказывающим влияние на эффективность транспортной деятельности при выполнении транзитных перевозок, являются вынужденные простои транспортных средств в пунктах таможенного оформления, размещенных в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь. По оценкам специалистов, простои транспортных средств в процессе выполнения международных транзитных автомобильных перевозок составляют около 60% от общего времени перемещения груза от производителя до потребителя (Луцевич, 2011).

⁵ Указ Президента Республики Беларусь от 11 августа 2011 г. № 358 «О стимулировании реализации товаров». Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 05.12.2013, 1/14654.

Снижение времени простоев транспортных средств, связанных с проведением (либо с ожиданием проведения) операций таможенного контроля, является одним из основных резервов в повышении их производительности, а следовательно, и эффективности выполнения перевозок. Для решения данной проблемы необходимо продолжить работу по совершенствованию таможенного законодательства, внедрению современных информационных технологий таможенного контроля, развитию приграничной инфраструктуры. Важное направление этой работы связано с намерением государств – членов ЕЭП предложить Евросоюзу сформировать единое транзитное пространство от Владивостока до Лиссабона⁶. В случае реализации такого предложения отпадет необходимость в переоформлении документов при поставках товара из Европы в ЕЭП и наоборот, поскольку этот процесс будет осуществляться по единому транзитному документу. Вместе с тем, для того чтобы реализовать это на практике, государства – члены Таможенного союза должны прежде всего присоединиться к Конвенции об упрощении формальностей в торговле товарами 1987 г. и Конвенции о процедуре общего транзита 1987 г. Основным условием присоединения к этим Конвенциям является приведение нормативной правовой базы Таможенного союза и ЕЭП, а также государств – членов Таможенного союза в соответствие с международными нормами. Государство, которое изъявит желание присоединиться к этим конвенциям, должно получить от Комиссии Европейского союза приглашение, что возможно только при условии наличия:

- возможности имплементации законодательства Евросоюза об общем транзите и упрощении формальностей в торговле на правовом, операционном, компьютеризированном уровнях (т. е. при условии приведения в соответствие норм законодательства Таможенного союза, государств – членов Таможенного союза с нормами конвенций);
- компьютеризированной транзитной системы и готовности таможенных органов

⁶ ЕЭП хочет создать единое транзитное пространство с Евросоюзом (<http://bdg.by/news/economics/25754.html>).

к выполнению технологических и финансовых требований, необходимых для присоединения к конвенциям.

Таможенными органами Республики Беларусь уже внедрены отдельные элементы системы общего транзита Евросоюза. Например, принят соответствующий Указ Президента Республики Беларусь от 16.07.2007 г. № 320 «О реализации принципа свободы транзита в Республике Беларусь», которым определен перечень сведений, подлежащих проверке таможенными органами при пересечении границы транзитными товарами, он сокращен до 4⁷. К таким сведениям относятся: наименование товара, количество товара, число грузовых мест, вес брутто. Остальные сведения носят для таможенных целей информационный характер. Это позволяет, не снижая степени контроля в отношении перемещаемых товаров, упростить их транзитное перемещение по территории Республики Беларусь.

В настоящее время в Беларуси внедрены документ контроля доставки товаров формы ДКД/ЕАД для белорусских экспортных товаров, вывозимых в страны Европейского союза, помещенных под режим экспорта; классификатор грузовых мест; классификатор видов документов и классификатор видов гарантий, которые используются в системе формирования и передачи данных для таможенных целей NCTS ЕС. Кроме того, для дальнейшей гармонизации таможенных процедур с процедурами Российской Федерации и Европейского союза, в части оформления транзитных товаров и транспортных средств, с 1.07.2007 г. вместо документа ДКД используется документ таможенного транзита ДТТ, единая форма которого и порядок заполнения утверждены постановлением Государственного таможенного комитета⁸.

При выполнении транзитных автомобильных перевозок грузов по территории

⁷ Указ Президента Республики Беларусь от 16.07.2007 г. № 320 «О реализации принципа свободы транзита в Республике Беларусь». Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 23.07.2007, № 172, рег. № 1/8727 от 17.07.2007 г.

⁸ Постановление Государственного таможенного комитета от 22.06.2007 г. № 58 «О таможенном документе, используемом в качестве документа таможенного транзита, и порядке его заполнения». Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 10.07.2007, № 161, № 8/16735 от 28.06.2007 г.

Беларуси применяются две системы: национальная – с использованием документа формы ДТТ и международная – с использованием книжки МДП. Грузоперевозчик, оформив в ЕС при экспорте товаров ЕАД (SAD), на внешней границе ЕС должен его закрыть, а на пограничном пункте таможенного оформления Республики Беларусь открыть национальный ДТТ. Предоставив таможенной службе одну из форм обеспечения уплаты таможенных платежей, отправитель груза получает разрешение на таможенный транзит. Аналогичный порядок действует при экспорте товаров из Беларуси в страны ЕС. Документ ДТТ практически полностью идентичен европейскому ЕАД (SAD) и его использование позволяет таможенным органам при перевозке товаров под таможенным контролем в международном сообщении реализовывать очень важный организационный принцип: «Одна перевозка – один документ – одна остановка». При этом значительно сокращается время пересечения границы, что является одним из основных факторов повышения эффективности транспортной деятельности при выполнении транзитных перевозок грузов.

Присоединиться к вышеприведенным Конвенциям можно поэтапно, не приостанавливая работы по приведению законодательства членом Таможенного союза к международным нормам. При этом первоочередное внимание необходимо уделить совершенствованию таможенного законодательства Таможенного союза в части применения таможенной процедуры таможенного транзита на всей таможенной территории Таможенного союза с учетом:

- наработанной практики государств – членом Таможенного союза (в первую очередь Российской Федерации и Республики Беларусь);
- опыта функционирования системы общего транзита в Евросоюзе;
- норм Киотской конвенции⁹.

Для того чтобы оценить перспективы развития транзитного потенциала республики, необходимо иметь объективную информацию о тех процессах, которые про-

исходят в сопредельных государствах, особенно если они касаются этой сферы деятельности. Как показывает анализ ситуации в Российской Федерации, Украине, Литве и Латвии, в последние годы уделяется большое внимание развитию транзитного потенциала, и в первую очередь модернизации транспортных коммуникаций и созданию благоприятных правовых условий для развития транзитных перевозок.

Для успешного развития транспортной логистики в республике необходимо:

- продолжить работы по модернизации республиканских автомобильных дорог, включенных в международные транспортные коридоры, железнодорожных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь и инфраструктуры Национального аэропорта «Минск», аэропорта «Витебск» и аэродрома «Орша» для ускорения их интеграции в транспортно-логистическую сеть Республики Беларусь;
- повысить качество услуг, оказываемых национальными транспортно-экспедиционными и логистическими организациями;
- продолжить развитие и совершенствование технологии организации перевозок транзитных грузов прямыми контейнерными поездами, а также шире использовать принципы мультимодальности при перевозках с использованием водного транспорта.

Реализация в республике предложений, приведенных в статье, позволит более эффективно использовать геополитическое расположение страны и увеличить доходы отечественных организаций от оказания услуг нерезидентам Беларуси.

О формировании потока транзитных грузов из Российской Федерации

В последние годы рост импорта является одной из ключевых особенностей развития российской экономики. Так, например, в 2012 г. по сравнению с предыдущим годом российский импорт (в стоимостном выражении) увеличился на 2,2%¹⁰. Наибольший удельный вес в общем объеме импорта занимают страны дальнего зарубежья: 87%

⁹ Конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18.05.1973 г. «Собрание законодательства РФ», 08.08.2011, № 32, ст. 4810.

¹⁰ Экспорт-импорт важнейших товаров России за январь–декабрь 2012 года (http://www.customs.ru/index2.php?option=com_content&view=article&id=17035:1-2012-&catid=53:2011-01-24-16-29-43&Itemid=1981).

в 2012 г. и 86,5% в I полугодии 2013 г.¹¹. Причем страны Евросоюза являются крупнейшим внешнеэкономическим партнером Российской Федерации, поскольку на их долю приходится около половины внешнеторгового оборота (49% в 2012 г. и 50,1% в I полугодии 2013 г.). Российская Федерация из стран Евросоюза импортирует машины и оборудование, автомобили, продукты питания, одежду, обувь и другие товары высокой стоимости. По этой причине ключевыми факторами мотивации спроса на доставку этих товаров именно автомобильным транспортом являются скорость доставки и возможность ее осуществления «от двери до двери».

По статистическим данным за 2012–2013 гг., основными внешнеторговыми партнерами Российской Федерации являются Нидерланды, Германия, Польша и Франция, т. е. страны, из которых кратчайшие маршруты автомобильных перевозок грузов в Российскую Федерацию проходят транзитом через территорию республики.

К факторам, определяющим привлекательность маршрутов автомобильных перевозок в Российскую Федерацию через территорию республики, по сравнению с альтернативными вариантами (прежде всего через Литву и Латвию), можно отнести дорожные условия, стоимость топлива, а также размер дорожных сборов и других платежей.

Оценочные расчеты показывают, что экономия эксплуатационных расходов перевозчиков при перевозках из Российской Федерации в страны Евросоюза (и обратно) через территорию Беларуси (по сравнению с транзитом через Литву и Латвию) в настоящее время оценивается в 26,7 – 66,3 евро (в среднем в расчете на одну поездку в зависимости от маршрута).

Для сокращения времени простоя транспортных средств в пограничных пунктах пропуска с 1 января 2014 г. применяется новая технологическая схема организации пропуска лиц, транспортных средств, товаров и животных, предусматривающая проведение го-

сударственного контроля по принципу «одного окна». Суть этого принципа состоит в том, что все функции государственного контроля на границе распределяются между таможенными органами и органами пограничной службы. Кроме того, Таможенным органам в пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь переданы функции автомобильного контроля в полном объеме и функции документарного санитарно-карантинного контроля в отношении товаров, а органам пограничной службы – санитарно-карантинного контроля в отношении физических лиц. Для правового обеспечения перераспределения вышеуказанных функций принят ряд важных законодательных актов¹².

В Российской Федерации ведутся работы по гармонизации российского таможенного законодательства с ЕС и развитию сотрудничества в технологической сфере. Среди инфраструктурных проектов, реализуемых в стране, следует особо выделить ввод в строй нового морского контейнерного терминала в порту Усть-Луга Ленинградской области, крупнейшего в Российской Федерации и на Балтике. После ввода этого порта на полную мощность наибольшая часть грузов в Калининградскую область из других областей России будет перевозиться через порт Усть-Луга, что может отрицательно повлиять на объем транзитных перевозок через Беларусь. С другой стороны, снижение транзитного грузоото-

¹² Указ Президента Республики Беларусь от 31 декабря 2013 г. № 589 «О вопросах деятельности таможенных органов и внесении изменений и дополнений в некоторые указы Президента Республики Беларусь»; Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 27 января 2014 г. № 71 «Об утверждении Положения о порядке осуществления автомобильного контроля таможенными органами и Транспортной инспекцией Министерства транспорта и коммуникаций, внесении изменений в постановление Совета Министров Республики Беларусь от 4 сентября 2002 г. № 1218 и от 17 февраля 2012 г. № 156, признании утратившими силу постановления Совета Министров Республики Беларусь от 30 мая 2008 г. № 776 и отдельных структурных элементов постановлений Совета Министров Республики Беларусь»; Постановление Министерства здравоохранения Республики Беларусь, Государственного таможенного комитета и Государственного пограничного комитета от 30 декабря 2013 г. № 135/34/16 «Об утверждении Инструкции о порядке действий (взаимодействия) таможенных органов Республики Беларусь, органов пограничной службы Республики Беларусь, органов и учреждений, осуществляющих государственный санитарный надзор, при проведении санитарно-карантинного контроля в пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь».

¹¹ Экспорт-импорт России важнейших товаров за январь–июнь 2013 года (http://www.customs.ru/index.php?view=article&catid=53%3A2011-01-24-16-29-mpl=component&print43&id=17969%3A2013/~1&layout=default&page=&option=com_content&Itemid=1981/).

ка в направлении портов Латвии может быть компенсировано увеличением грузопотока на Калининградском направлении в связи с планами Российской Федерации по строительству нового глубоководного порта в районе мыса Северный на полуострове Бальга в Калининградской области.

Объем перевалки грузов в портах, расположенных в Ленинградской области, в 2013 г. увеличился и составил: в порту Усть-Луга – 62,7 млн т (133,8% к 2012 г.), в порту Санкт-Петербург – 58,0 млн т (100,3% к 2012 г.), в порту Высоцк – 16,2 млн т (118,5% к 2012 г.). В связи с этим объемы перевозок транзитных грузов через территории сопредельных государств Литву, Латвию и Украину снизились, соответственно, на 2, 11 и 20%.

Сравнительный анализ объемов транзитных перевозок в Республике Беларусь и сопредельных с ней государствах показал, что:

- объем транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом в 2011 г. увеличился как в Республике Беларусь (110,7% к уровню 2010 г.), так и в сопредельных государствах: в Литве¹³ (108,9% к уровню 2010 г.), Латвии (121,8% к уровню 2010 г.), Украине (109,3% к уровню 2010 г.);

- в I полугодии 2012 г., по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года, как в Республике Беларусь, так и в сопредельных государствах (за исключением Латвии) наблюдалось снижение объема перевозок транзитных грузов железнодорожным транспортом: в Республике Беларусь – на 12,6%, в Украине – на 12,9, в Литве – на 14,2%;

- объем транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом увеличился как в Республике Беларусь, так и в сопредельных государствах;

- наибольшая часть общего объема транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом проходит через территорию Республики Беларусь по направлению Запад – Восток. Главным образом это грузы, которые перевозятся в/из Российской Федерации. Для сравнения, общий объем транзита в этом направлении через Литву и Латвию (минуя Республику Беларусь) в

2011 г. составил 2,291 млн т, а в I полугодии 2012 г. – 1,412 млн т, через территорию Украины в 2011 г. – 5,011 млн т, а в I полугодии 2012 г. – 2,929 млн т.

Увеличение в 2011 г. по сравнению с 2010 г. объемов транзитных перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом как через территорию Республики Беларусь, так и через территории сопредельных государств во многом связано с благоприятной для российского экспорта конъюнктурой мировых товарных рынков, которая обусловила рост основных объемных показателей внешней торговли Российской Федерации.

Увеличению объема транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом в 2012 г. как в Республике Беларусь, так и в сопредельных государствах способствовал рост экспорта товаров и продуктов из ЕС в Российскую Федерацию. Так, экспорт товаров народного потребления и продуктов из Германии в Россию (в 2012 г. по сравнению с 2011 г.) увеличился на 15%.

О формировании потока транзитных грузов из Украины

Украина занимает особое место в европейской транзитной системе благодаря развитой транспортной сети, незамерзающим портам, а также наличию инфраструктуры транзита энергоносителей, от устойчивого функционирования которой во многом зависит энергетическая безопасность всей Европы. Пропускная способность газотранспортной системы Украины на входе составляет 288 млрд куб. м, на выходе – 178 млрд куб. м, в том числе 142 млрд куб. м для стран Центральной и Западной Европы. По своей пропускной способности и протяженности газотранспортная система Украины занимает второе (после российской) место в мире. Длина железнодорожной сети общего пользования составляет 21 654,7 км, сети автомобильных дорог общего пользования – 169 501,6 км.

На государственной границе Украины действует 210 пунктов пропуска: автомобильных – 109, железнодорожных – 38, морских – 30, паромных – 3, авиационных – 18, речных – 9, пешеходных – 3. На границе с Венгерской Республикой действу-

¹³ В Литве и Латвии объем транзита оценивался с учетом транзита грузов через морские порты этих государств.

ют 7 пунктов пропуски, со Словацкой Республикой – 4, Румынией – 13, Российской Федерацией – 39, Республикой Польша – 12, Республикой Молдова – 57, Республикой Беларусь – 28.

Технологические мощности транспортной инфраструктуры Украины способны ежегодно перевозить железными дорогами более 1 млрд т грузов, перерабатывать в портах свыше 160 млн т грузов и доставлять трубопроводным транспортом около 200 млн т углеводородов. Из этих мощностей значительная доля ориентирована на выполнение транзитных функций.

Учитывая все вышесписанные факторы, Британский институт по проблемам транспорта «Рендел» в 2002 г. присвоил Украине самый высокий коэффициент транзитности¹⁴ в Европе – 3,75 (для сравнения, Польше присвоен коэффициент транзитности 2,92).

Вместе с тем весь имеющийся транзитный потенциал Украины используется не более чем на 70%, а потенциал транспорта общего пользования (без трубопроводного) – только на 50%¹⁵.

Объем перевозок грузов всеми видами транспорта Украины в 2011 г. составил 811,7 млн т.: железнодорожным – 468,4 млн т, или 57,71% от общего объема перевозок, автомобильным – 178,3 (21,97%), водным – 9,9 (1,22%), трубопроводным – 155 (19,09%), авиационным – 0,1 млн т (0,01%). В 2011 г. по сравнению с 2010 г. произошел рост объемов перевозок на всех видах транспорта, за исключением водного, объем перевозок грузов которым снизился на 1,2 млн т, или на 10,7%. Наибольшими темпами росли объемы перевозок на водном транспорте (112,6% к уровню 2010 г.), наименьшими – на авиационном (102,8% к уровню 2010 г.)¹⁶.

На Украине реализован ряд важных проектов, направленных на усовершенствов-

вание, развитие и модернизацию транспортной инфраструктуры. Так, в рамках подготовки к проведению чемпионата Европы по футболу в 2011 г. в стране отремонтировано и построено более 2 тыс. км автомобильных дорог. Кроме того, реализуются достаточно крупные инвестиционные проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры припортовых станций и портов, строительству Бескидского туннеля, а также широкой колеи по маршруту Кошице – Вена¹⁷.

О формировании потока транзитных грузов из Латвии

Латвия находится на перекрестке больших транспортных потоков – между Россией, странами Азии и Европы. Через Латвию по направлению Запад – Восток перевозится около 40 млн т грузов. Значение ее, как транзитного государства, еще более возросло с 1 мая 2004 г., когда она стала полноправным членом ЕС, а транспортная система – составной частью ЕС. С этого периода Латвия получила доступ к средствам инвестиционных фондов ЕС на развитие транспортной инфраструктуры. При этом главное внимание уделяется развитию паромного сообщения из латвийских портов, а также развитию железнодорожного транспорта, которым осуществляется доставка транзитных грузов в морские порты.

Общий объем перевозок грузов железнодорожным, автомобильным и воздушным транспортом Латвии в 2011 г. составил 113,334 млн т, в том числе: объем перевозок грузов железнодорожным транспортом – 59,385 млн т, или 52,4% от общего объема перевозок, автомобильным – 53,936 млн т или 47,6%, воздушным – 0,013 млн т, или 0,012%.

В Латвии для развития транзитных перевозок большое внимание уделяется модернизации транспортной инфраструктуры, в частности проекту по развитию инфраструктуры Рижского порта, предусматривающему строительство причалов общей длиной 1180 м для перевалки сыпучих грузов, подъездных железнодорожных и авто-

¹⁴ Коэффициент, характеризующий развитость всех видов транспортных связей и соответствующей им инфраструктуры.

¹⁵ Концепция развития транспортно-дорожного комплекса (ТДК) Украины до 2015 года и последующий период (http://www.uts.in.ua/.../kontseptsiya_rozvytku_transportnodorozhnogo_kompleksu_tdk_ukrayiny_do_2015).

¹⁶ Экспорт, импорт і транзит вантажів за 2011 рік. Київ: Державний комітет статистики України, 2012.

¹⁷ <http://data.csb.gov.lv/DATABASE/transp/1kgadajie%20statistikas%20dati/Transports/Transports.asp>

мобильных дорог. Общие затраты на проект составили 104 млн латов, из них 54 млн латов будут выделены из Фонда социально-экономического развития ЕС.

По прогнозам Министерства сообщения Латвии, объем переработки грузов латвийскими портами к 2020 г. возрастет более чем в 2 раза. Вентспилский порт должен перерабатывать в 2020 г. 58 млн т грузов. В результате модернизации Рижский порт увеличит объем переработки грузов в 1,5 раза, а Лиепайский порт - в 4,3 раза. Данный прогноз составлен на основе планов развития портов Латвии при условии ожидаемой стабилизации отношений с Российской Федерацией. Однако при прогнозе развития портов не были учтены весьма значительные риски, связанные с планами Российской Федерации по строительству нового глубоководного порта в районе мыса Северный на полуострове Балтия в Калининградской области. Планируется, что общий объем переработки грузов порта на Балтике будет самым большим на Балтике и составит 131,5 млн т, из них 118 млн т - контейнеры, что почти в 2 раза больше общего объема переработки грузов во всех портах Латвии¹⁸.

О формировании потока транзитных грузов из Литвы

Литва расположена в географическом центре Европы. У нее общие границы с Латвией на севере (588 км), Республикой Беларусь - на востоке и юге (653 км), Польшей - на юго-западе (104 км) и Российской Федерацией (Калининградской областью) - на юго-западе (249 км).

Литва имеет развитую дорожную сеть, во многом отвечающую требованиям ЕС. Протяженность автомобильных дорог государственного значения Литвы составляет 21 312,6 км, из которых на магистральные приходится 1724,2 км (в том числе категории «Е» - 1484,9 км), краевые - 4864 км (в том числе с асфальтобетонным покрытием 4696,6 км), районные - 14 724,3 км (в том числе с асфальтобетонным покрытием 5198,8 км).

Основными видами транспорта в Литве являются автомобильный, железнодорож-

ный, трубопроводный и морской. На их долю в 2011 г. приходилось 99,1% от общего объема перевозок и 99,98% от общего грузооборота всех видов транспорта. Речным и воздушным видами транспорта перевозятся 0,9% от общего объема перевозок и 0,02% от общего грузооборота всех видов транспорта¹⁹.

В Литве в транспортную инфраструктуру, имеющую местное, национальное и международное значение, вкладываются большие инвестиции. К основным приоритетам развития транспортного сектора Литвы относится формирование эффективной, гибкой, надежной и безопасной транспортной системы, способствующей интеграции национальных рынков, развитию национальной экономики и повышению социально-экономической привлекательности регионов страны. Только на строительство и реконструкцию автомобильных дорог и дорожной инфраструктуры в 2011 г. было израсходовано 1067,2 млн литов, в том числе 249,9 млн литов из Фонда социально-экономического развития ЕС.

Важным фактором, способствовавшим увеличению транзитного грузопотока автомобильным транспортом, явился перенос всех видов контроля за выполнением международных автомобильных перевозок на внешнюю границу Таможенного союза. Эта мера позволила ускорить свободное перемещение товаров, следующих из третьих стран через территорию Республики Беларусь в Российскую Федерацию и Казахстан, и создала более привлекательные условия для увеличения транзитного грузопотока автомобильным транспортом.

Повышению привлекательности транзита грузов автомобильным транспортом через территорию республики способствуют и другие решения, принятые в рамках Таможенного союза и Единого экономического пространства по либерализации условий транспортной деятельности. Например, возможность перевозки грузов третьих стран в Российскую Федерацию, растаможенных на территории Беларуси, отмена разрешительной системы на двусторонние и транзитные перевозки грузов автомобиль-

¹⁸ <http://dbl.stat.gov.lt/statbank/SelectTable/OmradeO.asp?SubjectCode-S7&ShowNews=OFF&PLanguage=1>

¹⁹ http://www.lmava.lt/cuis/content.aspx?Vroot_id=en&path=/en/en_about&iem_icl=en_aboiit_1

ным транспортом между Республикой Беларусь и Республикой Казахстан. Однако до настоящего времени не решена более глобальная задача по отмене всех ограничений для работы транспортных операторов трех государств во всех сегментах рынка транспортных услуг. Это позволило бы еще больше нарастить совместное присутствие транспортников ЕЭП на международном рынке транспортных услуг.

Принятие данных мер, наряду с проведенной работой по расширению сети объектов придорожного сервиса, а также по созданию благоприятных условий для развития международных автомобильных перевозок, позволила обеспечить получение доходов от транзита за 2012 г. на уровне около 3003,01 млн долл. США, что на 4,2% выше уровня, достигнутого в предыдущем году (2883,06 млн долл.) и на 12,4% выше прогнозного показателя Государственной программы, установленного на 2012 г. (2662,1 млн долл.).

Меры, способствующие увеличению объемов перевозки транзитных грузов и доходов от этой деятельности

Для увеличения объемов транзитных перевозок грузов, а также доходов от них необходимо реализовать следующие меры:

- организовать с сопредельными железнодорожными администрациями передачу информации о погрузке грузов в электронном виде;
- расширить применение накладной ЦИМ/СМГС;
- нарастить транзитные грузопотоки в направлении портов Калининград, Клайпеда, Рига и Вентспилс и переориентировать часть грузопотока с маршрутов «Заольша – Бигосово» и «Осиновка – Гудогай» на стык «Закопытье – Злынка», а также усовершенствовать тарифные условия на персориентируемую часть грузопотока;
- развить контейнерные перевозки грузов в направлении «Китай – Европа»;
- увеличить провозные мощности Белорусской железной дороги за счет использования современных электропоездов, позволяющих увеличить вес поездов до 9 тыс. т;

- электрифицировать участки железнодорожных путей «Осиповичи – Жлобин», «Жлобин – Гомель» и «Жлобин – Калинковичи»;

- совместно с железнодорожными администрациями сопредельных государств организовать движение дополнительных транзитных пассажирских поездов на периоды праздничных и кашикулярных перевозок.

При проведении мероприятий по созданию благоприятных условий для развития транзита через территорию Республики Беларусь необходимо активизировать работу, направленную на решение задач по:

- своевременному реагированию на неблагоприятную конъюнктуру рынка транспортных услуг;
- повышению конкурентоспособности белорусских перевозчиков на рынке транспортных услуг;
- взаимодействию с маркетинговыми структурами железнодорожных администраций других стран;
- мониторингу, анализу и организации новых перспективных перевозок по международным транспортным коридорам;
- дальнейшей интеграции в общеевропейскую транспортную сеть путем участия в деятельности международных транспортных организаций;
- строительству и реконструкции автомобильных дорог, входящих в международные транспортные коридоры, развитию придорожного сервиса;
- стимулированию спроса на транзитные перевозки путем информирования потенциальной клиентуры о существующих и новых возможностях удовлетворения ее потребностей в конкретных перевозках и услугах через средства массовой информации, периодическую печать, телевидение, радио, электронные средства информации.

**СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ
(REFERENCES)**

Гречуха В.Н. 2002. Проблемы правового регулирования транзита товаров. *Вестник Московского государственного индустриального университета. Серия «Гуманитарные науки»*. № 1. Москва. С. 123–136.

Grechuba V.N. 2002. Problemy pravovogo regulirovaniia tranzita tovarov. [Problems of legal regulation of transit of goods]. *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo industrial'nogo universiteta. Seriia «Gumanitarnye nauki»*. No 1. Moscow. P. 123–136.

Садиков О.Н. 1981. *Правовое регулирование международных перевозок*. Москва.

Sadikov O.N. 1981. *Pravovoe regulirovanie mezhdunarodnyh perevozok*. [Legal regulation of international transport]. Moscow.

Быков А.Г., Половинчик Д.И. 1980. *Основы автотранспортного права*. Москва.

Bykov A.G., Polovinchik D.I. 1980. *Osnovy avtotransportnogo prava*. [Legal regulation of international transport]. Moscow.

Дегтеренко В.Н., Зимин В.В., Костенко А.И. 1997. *Организация перевозок грузов*. Москва.

Degterenko V.N., Zimin V.V., Kostenko A.I. 1997. *Organizatsiia perevozok gruzov*. [Organization of transportation of goods]. Moscow.

Троицкая Н.А. 2000. *Транспортные коридоры России для международного сообщения*. Москва: АСМАП.

Troitskaia N.A. 2000. *Transportnye koridory Rossii dlia mezhdunarodnogo soobshcheniia*. [Transport corridors of Russia for the international message]. Moscow: ASMAP.

Луцевич А. 2011. После кризиса. Белорусские перевозчики подводят итоги. *Автоперевозчик*. № 6. С. 28–29.

Lutsevich A. 2011. Posle krizisa. Belorusskie perevozchiki podvodiat itogi. [After crisis. The Belarusian carriers sum up the results]. *Avtopervezochik*. No 6. P. 28–29.

TRANSIT POTENTIAL OF BELARUS: PLANS AND REALITIES

Ivan Zhuk, Valery Milenky¹

Authors affiliation: ¹Belarusian Research Institute of Transport «Transtekhnika» (Minsk, Belarus).

Corresponding author: Valery Milenky (belniit@open.by).

ABSTRACT. The paper presents the analysis of the term «transit» on the basis of national and foreign publications. Assessed is the application of the country's transit potential by the main directions of the country's major organizations' getting revenues from this type of activity. Described is the course of implementing the State program of transit potential development in the Republic of Belarus for the period of 2011–2015. Provided is the information on the situation of transit development in Belarus's bordering counties – Russia, Ukraine, Latvia and Lithuania. Disclosed is the course of implementing the objectives of providing facilities in the country for transit through its territory and logistics. Formulated are suggestions on improving transit through the territory of Belarus.

KEYWORDS: transit, logistics, transit revenue, volumes of transit cargo transportation, railway transport, motor vehicles, air transport, motor roads, road service.

JEL-code: L91, L92, L 93, R42.



Материал поступил 14.01.2014 г.

□□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□.
□□□□□□□□.
□□□□□□□□ □□□□□□□□□□□□ □□□□□□□□□□
□□□□□□□□□□. □□□□□□□□□□.

BSEU Belarus State Economic University. Library.
<http://www.bseu.by> elib@bseu.by