

## ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ БЕЛАРУСИ: ОЦЕНКА БЛИЖАЙШЕЙ ПЕРСПЕКТИВЫ

**И.В. Жук,**

*доктор технических наук, профессор, генеральный директор БелНИИТ «Транстехника»,*

**В.С. Миленский,**

*кандидат технических наук, доцент, первый зам. генерального директора БелНИИТ «Транстехника»*

Во всех современных высокоразвитых странах транспорт является важнейшей составляющей, способствующей гармоничному развитию производственной и социальной инфраструктуры. При этом планирование перспектив его развития должно не только охватывать удовлетворение спроса экономики государства на перемещение грузов и пассажиров, но и предусматривать развитие такого вида услуг, как транзит. Дополнительные доходы, полученные от развития транзита, могут значительно повлиять на увеличение занятости населения в сфере услуг. Однако для создания соответствующих условий, способствующих развитию транзитных возможностей, требуются значительные финансовые затраты на модернизацию коммуникационной инфраструктуры, без которой транспорт не может обойтись. В связи с этим стратегия развития транспорта страны должна основываться на комплексе научно обоснованных решений, увязанных в единый стратегический документ, реализация которого позволила бы с оптимизмом смотреть в будущее и адекватно реагировать на все современные вызовы мировой экономики.

Большинство правительств развитых стран стремятся четко сформулировать и выстроить стратегию развития транспортной отрасли, обосновав ее роль и место в глобальном разделении труда и услуг. В качестве примера можно отметить транспортную стратегию ближайшего к Беларуси соседа Российской Федерации [1], которая определила необходимые для реализации на транспорте направления, создающие условия для социально-экономического

развития государства, при одновременном повышении качества транспортных услуг, снижении совокупных издержек общества, повышении конкурентоспособности отечественной транспортной системы, усилении инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли. При этом в стратегии в полной мере планируется реализовать основную цель развития транспортной системы – удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных и качественных транспортных услугах. В конечном итоге главной задачей развития транспорта становится создание условий для экономического роста государства, повышения конкурентоспособности его национальной экономики и улучшение качества жизни населения. При этом должен быть обеспечен доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, а географические особенности государства превращены в его конкурентное преимущество.

Выбор направлений развития транспортной системы Российской Федерации базируется на решении ряда общесистемных проблем развития транспорта. Это преодоление территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры, повышение уровня доступности транспортных услуг для населения и общей мобильности трудовых ресурсов, снижение негативного влияния транспорта на окружающую человека среду, повышение качества транспортных услуг и транспортной безопасности, увеличение

экспорта транспортных услуг и повышение общего уровня использования транзитного потенциала.

Стратегией России предусмотрены инерционный и инновационный пути развития транспортной системы. При этом основным вариантом развития выбран инновационный. Этот выбор обосновывается тем, что во всем мире наблюдается процесс снижения сырьевых запасов, необходимых для интенсивного развития отдельных производств и экономики государств, а также усилением глобальной конкуренции и необходимостью структурной перестройки мирового хозяйства, изменением баланса между экономическими центрами. Эти проблемы влекут за собой изменение региональных и мировых грузопотоков, которые напрямую влияют на процессы развития транзита и повышают требования к качеству транспортного обслуживания.

Анализируя процессы мирового развития, эксперты Республики Беларусь строят планы модернизации и развития транспорта, опираясь на современные научные принципы планирования и прогнозирования. Министерством транспорта и коммуникаций разработан на краткосрочный период ряд основополагающих документов, определяющих пути, темпы и направления развития как отдельных видов транспорта (железнодорожного, авиационного, водного и автомобильного), так и отдельных перспективных направлений (в частности, наращивание транзитного потенциала республики).

Процессы глобализации создали условия для использования Беларусью ее выгодного географического положения, обеспечивающего кратчайший путь прохождения грузов между странами Европейского союза и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Через Беларусь проходит две трети всего транзита из Европы в Россию [2]. В то же время прогноз развития мировой экономики показывает, что «треугольник» «США–Европа–Азия» превращается в место сосредоточения финансовых и товарных потоков мира. При этом эксперты прогнозируют, что в XXI в. основной поток транзита будет осуществляться между странами ЕС и АТР. Объем товарного оборота этого «треугольника» уже

составляет около 600 млрд долл. США в год, а ежегодное увеличение динамики мировой торговли ожидается на уровне 6–8%.

Транзитный потенциал, при грамотном подходе к его развитию, может стать не менее ценным достоянием республики, чем ее природные ресурсы или доходы отдельных флагманов промышленности. Однако необходимо учитывать, что в условиях нестабильности грузопотоков и жесткой конкуренции на мировых рынках оптимизации условий транзита необходимо уделять особое внимание.

### **Основные результаты, полученные в Республике Беларусь от развития транзитного потенциала**

Целенаправленная работа, проведенная в Беларуси по развитию транзитного потенциала, создала условия для ежегодного прироста большинства объемных (объем перевезенных грузов железнодорожным транспортом, поездки иностранных грузовых автомобилей и полеты иностранных воздушных судов) и финансовых показателей, зависящих от эффективности использования транзитных возможностей страны.

Максимальный объем доходов от транзита (в размере 2623,4 млн долл. США) был получен республикой в 2008 г., что превысило объем, достигнутый в 2006 г., на 67%. При этом отчисления в бюджет составили 467,6 млн долл., что на 54% выше уровня 2006 г. (302,7 млн долл.) (рис. 1).

Объем транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом в 2009 г. сократился по сравнению с 2008 г. на 7,2 млн т,

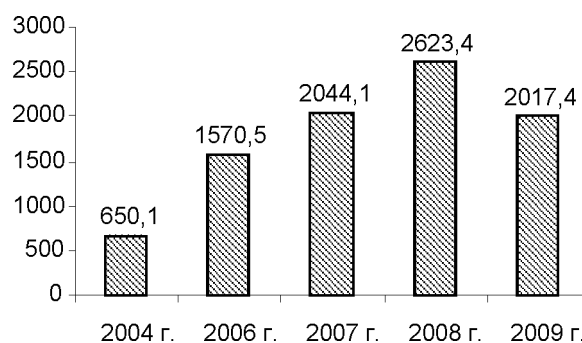


Рис.1. Динамика доходов от транзита, млн долл. США.

Источник. Построено по данным Министерства транспорта и коммуникаций.

## Транзитный потенциал Беларуси: оценка ближайшей перспективы

или на 14,1%. Соответственно, снизились и доходы от выполнения перевозок грузов на 57,5 млн долл. США, или на 11,9% (рис. 2).

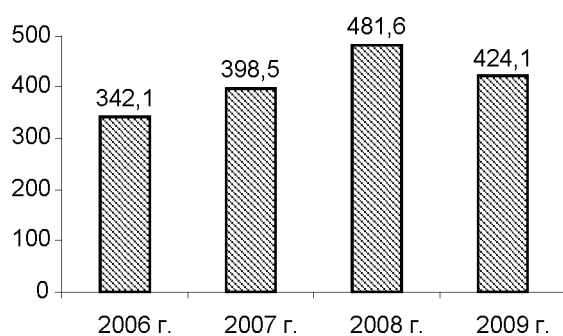


Рис. 2. Динамика доходов от транзитных перевозок железнодорожным транспортом, млн долл. США.

Источник. Построено по данным Министерства транспорта и коммуникаций.

В 2009 г. количество транзитных поездок иностранных грузовых автомобилей сократилось на 160,9 тыс. ед., или на 16,2%. Количество транзитных поездок иностранных автобусов сократилось на 1059 ед., или на 6,1%. Это падение объемов привело к снижению доходов резидентов республики от транзитных перевозок автомобильным транспортом. При этом снизились доходы от деятельности объектов придорожного сервиса. Динамика этих показателей приведена на рис. 3.

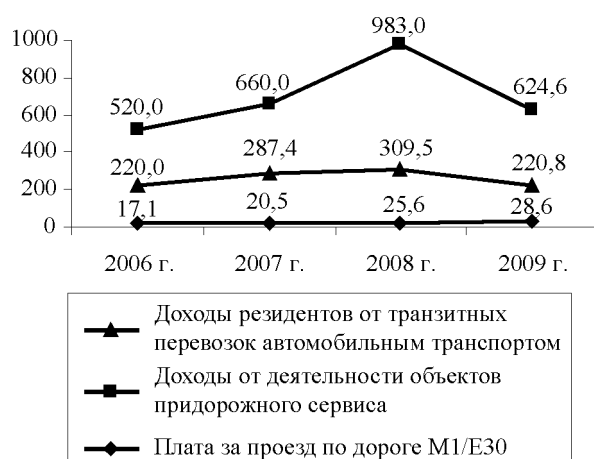


Рис. 3. Динамика доходов от транзитных перевозок автомобильным транспортом, деятельности объектов придорожного сервиса и платы за проезд по дороге М1/Е30, млн долл. США.

Источник. Построено по данным ГО «Белорусская железная дорога» и [6].

Транзит природного газа с 2007 г. осуществляется в объемах, оговоренных контрактом, заключенным между ОАО «Белтрансгаз» и ОАО «Газпром». При этом в 2009 г. объем транзита природного газа снизился по сравнению с 2008 г. на 6,8 млрд куб. м, или на 13,2%. Соответственно, снизились доходы от транзита природного газа на 83,4 млн долл. США, или на 16,5% (рис. 4).

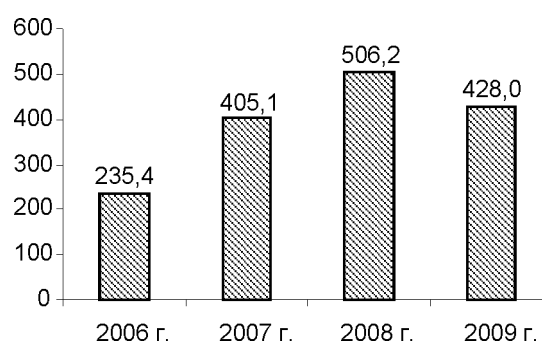


Рис. 4. Динамика доходов от транзита природного газа, млн долл. США.

Источник. Построено по данным Министерства энергетики.

Транзит нефти, в связи с ростом экспортных поставок российской нефти, в 2009 г. увеличился по сравнению с 2008 г. на 2,4 млн т, или на 3,7%. Соответственно, возросли и доходы от транзита нефти на 11,7 млн долл. США, или на 5,5% (рис. 5).

Наибольший удельный вес в общем объеме доходов от транзита занимают доходы от услуг придорожного сервиса 31%. Доходы от транзита грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, составля-

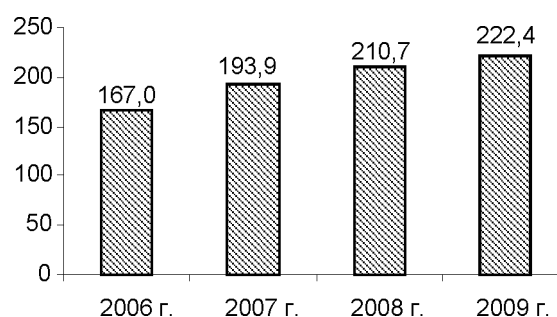


Рис. 5. Динамика доходов от транзита нефти, млн долл. США.

Источник. Построено по данным Министерства энергетики.

ют 24%, а автомобильным транспортом 11%. Доходы от полетов иностранных воздушных судов составляют 2%, а от транзита газа по магистральным трубопроводам 21%. Доходы от транзита нефти по магистральным трубопроводам составляют 11% (рис. 6).

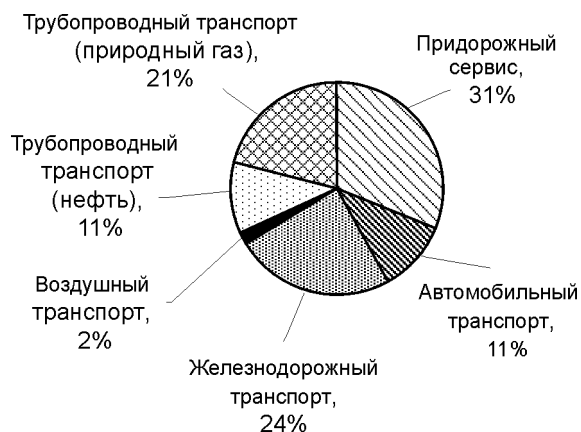


Рис. 6. Структура доходов от транзита.

Источник. Построено по данным Министерства транспорта и коммуникаций.

Снижение объемов транзита привело к росту потенциальных возможностей республики по перемещению грузов и пассажиров через территорию республики, но снизило доходы от транзита. При этом республика продолжает располагать развитой дорожной и пограничной инфраструктурой. По ее удельному развитию Беларусь занимает одно из первых мест среди стран СНГ. Только за последние два года протяженность автомобильных дорог с несущей способностью 11,5 т на ось, входящих в международные транспортные коридоры, увеличена на 327 км. Постоянно расширяется сеть объектов придорожного сервиса. В 2010 г. на автомобильных дорогах общего пользования построены и реконструированы 33 автозаправочные станции, 25 газозаправочных пунктов, 5 моек, 6 станций технического обслуживания автомобилей, 9 пунктов постоя, 7 охраняемых стоянок, 53 пункта питания. Всего на республиканских автомобильных дорогах в настоящее время функционируют 313 автозаправочных станций, 104 газозаправочных пункта, 56 придорожных гостиниц, 40

моек, 66 охраняемых стоянок, 284 предприятия торговли, 437 пунктов питания и 96 станций технического обслуживания автомобильных транспортных средств. Построенные и реконструированные автозаправочные станции отвечают современным эстетическим, технологическим, экологическим и противопожарным требованиям. На их территории имеются магазины, санитарные блоки, временные автостоянки, газозаправочные модули, кафе, мойки, станции технического обслуживания и другие объекты придорожного сервиса.

Работа над совершенствованием дорожной инфраструктуры в республике практически не прекращается. Это подтверждает основной программный документ, существующий в этой сфере деятельности, программа «Дороги Беларуси», согласно которой планируется до 2015 г. увеличить протяженность республиканских автомобильных дорог первой категории на 314 км, а все мосты и путепроводы привести в соответствие с действующими на данном этапе развития нормативным требованиями. Кроме того, для равномерного размещения объектов придорожного сервиса утверждена Генеральная схема развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2015 г., которая позволит местным исполнительным и распорядительным органам, потенциальным инвесторам и другим заинтересованным сторонам реализовывать свои планы по созданию новых объектов придорожного сервиса вдоль республиканских автомобильных дорог.

В Интернете создана база данных по действующим объектам придорожного сервиса, в которой содержится информация об их размещении и перечне предоставляемых услуг. А на Интернет-сайте Международного союза автомобильного транспорта и Международного транспортного форума (TRANSPark) приведена информация о количестве мест на охраняемых стоянках, расположенных в зоне республиканских автомобильных дорог. Международная система TRANSPark позволяет водителям, специалистам по логистике, менеджерам по транспорту, работающим в области автомобильных перевозок, использовать ресурсы

Интернета и сотовой мобильной сети в резервировании мест для парковки транспортных средств на территории 43 государств.

Особое внимание при создании условий, способствующих увеличению транзитной привлекательности Республики Беларусь, уделяется развитию пограничной инфраструктуры.

В настоящее время на Государственной границе Республики Беларусь расположены 24 автодорожных пункта пропуска, из них 10 пунктов пропуска обустроены по постоянной схеме. Пропускная способность составляет более 21 000 автомобилей в сутки. Только за последние три года реконструированы подъезды к пограничным пунктам пропуска (с увеличением числа полос движения) «Каменный Лог», «Бенякони» и «Котловка» на белорусско-литовской границе, «Домачево» на белорусско-польской границе, «Новая Гута» на белорусско-украинской границе, а также проведен капитальный ремонт подъезда с увеличением числа полос движения к автодорожному пункту пропуска «Мокраны» на белорусско-украинской границе. Открыт грузовой таможенный терминал «Козловичи-2», проектная мощность которого составляет 4 тыс. автомобилей в сутки в обоих направлениях и соответствует пропускной способности терминала «Корошин» на польской стороне.

К 2015 г., в соответствии с Комплексной программой развития инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь на 2011–2015 гг., планируется увеличить общую пропускную способность автодорожных пунктов пропуска до 35 000 автомобилей в сутки, создать инфраструктуру, отвечающую современным международным требованиям, и обеспечить благоприятные условия для перемещения грузов и пассажиров [3].

#### ***Условия, способствующие наращиванию транзитного потенциала республики***

Создание Таможенного союза России, Казахстана и Беларуси должно стать одним из важных ускорителей в наращивании транзитного потенциала республики. Поэтому для привлечения транзитных товарных потоков в республику принят ряд важных государственных программных до-

кументов: Стратегия развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2010–2015 гг., Государственная программа развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 гг., Государственная программа развития автомобильного транспорта Республики Беларусь на 2011–2015 гг., Программа «Дороги Беларуси» на 2006–2015 гг. и Комплексная программа развития инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь на 2011–2015 гг. В этих документах прописаны меры, направленные на создание условий, которые могли бы способствовать увеличению транзитного потока грузов и пассажиров через территорию республики.

Одним из важнейших направлений в развитии транзита является внедрение автоматизированной системы управления процессами контроля в автодорожных пунктах пропуска на Государственной границе Республики Беларусь. Эта система обеспечивает организацию таможенного оформления и таможенного контроля с использованием электронного обмена информацией между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности в рамках осуществления транзитных перевозок грузов. Она разрабатывается для совершенствования таможенного контроля и ускорения таможенного оформления товаров и определяет порядок таможенного контроля и оформления товаров, ввозимых на территорию Республики Беларусь, с использованием предварительного информирования таможенных органов о перемещаемых товарах и транспортных средствах. Поставленные цели достигаются за счет разработки согласованной модели автоматизированного электронного обмена данными, базирующейся на международных нормах и рекомендациях, между участниками внешнеэкономической деятельности и таможенными органами, основанной на стандартизованных принципах организации массивов данных и передачи стандартных сообщений.

Благодаря внедрению автоматизированной системы управления процессами контроля, около 20% ввозимых товаров контролируется с использованием системы предварительного информирования, что

сокращает время прохождения границы. Таможенный досмотр проводится на основе системы анализа и управления рисками. Применение этой системы, а также увеличение уровня гарантийного покрытия на территории Республики Беларусь по каждой книжке МДП (с 50 000 долл. США до 60 000 евро) позволило снизить количество проводимых досмотров по сравнению с 2005 г. более чем в 5 раз, а также свести к минимуму субъективизм в процессе таможенного контроля. В настоящее время количество досматриваемых грузовых автотранспортных средств от общего количества въезжающих в Беларусь составляет около 1,5% (т. е. досматривается одно грузовое транспортное средство из 75). При этом в Российской Федерации на внешней границе, при сопоставимой эффективности досмотра, проверяется 5% грузов, а на внутренних пунктах таможенного оформления – до 50% [4].

Несмотря на большую системную работу по наращиванию потенциала и улучшению условий транзита, в республике остается в определенной мере нерешенным ряд важных задач. Не все республиканские автомобильные дороги по своей несущей способности, даже в рамках международных транспортных коридоров, позволяют проехать автопоезду с нагрузкой на ось в 11,5 т. Кроме того, для обеспечения высокоскоростного и безостановочного проезда транспортных средств требуется усовершенствовать (на основе зарубежного опыта применения микроволновой технологии) систему сбора платы за проезд по автомобильным дорогам общего пользования. Это сделает ее максимально объективной и справедливой, учитывающей пройденное расстояние, длительность пользования дорогой, тип транспортного средства, а также соответствующей требованиям европейских экологических и технических стандартов.

Не в полной мере оптимизированы функции контрольных органов в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь. Имеют место сверхнормативные простои на стыках железнодорожных путей различной ширины. Не унифицированы нормативные правовые акты, регламентирующие условия

транзита, с правовыми нормами европейских стран. Есть ряд других нерешенных проблем, которые сдерживают процесс развития транзита грузов и пассажиров. Например, для улучшения сложившегося положения в области транзита следовало бы упростить требования к транзиту грузов на основе минимизации процедур таможенного и других видов их контроля. Работники таможенных служб, чтобы сэкономить время на выполнение необходимых формальностей на границе, не должны проводить досмотр груза при отсутствии достаточно веских оснований. Кроме того, было бы целесообразным отменить операцию обязательной отметки в «Корешке прохождения границы» для фито-санитарных и карантинных служб при отсутствии груза, подлежащего такому контролю. При пересечении границы в полной мере должен быть реализован принцип «одного окна» (транспортная инспекция, таможенный агент, фито-санитарная, карантинные службы, таможня).

Важным мероприятием в деле повышения транзитной привлекательности республики является упрощение процедуры перехода права собственности на транзитный груз по территории Республики Беларусь между субъектами иностранных государств (установление ограничивающего минимума документов, подтверждающих легальность сделки и включающих в себя наличие копии контракта, инвойса и копии свидетельств о регистрации субъектов предпринимательской деятельности, участвующих в сделке, а в перспективе, с учетом преимуществ Таможенного союза Казахстана, России и Беларуси, легализация правовых форм «реинвойсинга»). Кроме того, совершенствование процедур таможенного оформления транзитных грузов должно идти в направлении перехода на круглосуточный режим работы таможенных органов, при строгом соблюдении 3-часового норматива на оформление груза. Следовало бы упростить таможенный режим при перевозке грузов «под таможенным контролем» для ряда добропорядочных организаций, а сопровождение товаров и транспортных средств, въезжающих в Республику Беларусь, применять только в ис-

ключительных случаях на основе анализа рисков в соответствии с положениями ст. 23 Конвенции МДП [5].

Повышению привлекательности транзита могут способствовать изменения и дополнения в действующее законодательство. Например, в Кодексе Республики Беларусь «О земле» можно предусмотреть, что после определенного срока владения землей на правах аренды она может быть приобретена в собственность. Следовало бы внести изменения и в Инвестиционный Кодекс в части расширения прав на концессию, а также в Налоговый Кодекс в части освобождения от уплаты за хранение товара под таможенным надзором и освобождения от уплаты части налогов на прибыль в течение определенного времени. Целесообразно было бы урегулировать проблему возврата НДС, уплаченного за пределами Республики Беларусь.

\* \* \*

Для продолжения работ по развитию и модернизации инфраструктуры транзита необходимо: продолжить работу по электрификации отдельных участков железной дороги; повысить скорости движения по железной дороге; разработать и внедрить информационные и информационно-управляющие технологии в сфере транспорта и логистики, а также продолжить работу по совершенствованию пограничного, таможенного и иных видов контроля.

Решение этих и других проблем позволит к 2015 г. достичь параметров, запланированных в принятых правительством республики программных документах. Например, по отношению к уровню 2010 г. объем доходов от выполнения транзитных полетов иностранных воздушных судов возрастет на 142,8%; от транзита грузов и пассажиров железнодорожным транспортом – на 135; от выполнения резидентами международных автомобильных перевозок

через территорию Республики Беларусь – на 160; от услуг объектов придорожного – на 180,3; от транзита нефти по магистральным трубопроводам – на 100; от транзита природного газа по магистральным трубопроводам – на 100,5%. Отчисления в бюджет за проезд по автомобильным дорогам общего пользования за этот же период возрастут на 160%. При этом общий объем доходов от транзита (без учета доходов от транзита нефти и стоимости услуг по транзиту природного газа по магистральным трубопроводам) достигнет 2,4 млрд долл. США, или 160,2% к уровню 2010 г.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Три сценария транспортной стратегии // Автомобильный транспорт. 2009. № 6. С. 12–17, № 7. С. 40–44, № 8. С. 8–19, № 9. С. 8–12.
2. Степанов В. Какие реформы нужны транспортному сектору // Автоперевозчик. 2008. № 10.
3. Правительством Республики Беларусь утверждена Комплексная программа развития инфраструктуры автотранспортных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь на 2011 – 2015 годы. 9 февраля 2011 г. Режим доступа: [http://www.gtk.gov.by/ru/press-center/news/pravitelstvom-respubliki-belarus-utverzhdena-kompleksnaja-programma-razvitiya-infrastruktury-avtodorozhnykh-punktov-propuska-na-gosudarstvennoj-granitse-respubliki-belarus-na-2011-2015-gody\\_i\\_3213.html](http://www.gtk.gov.by/ru/press-center/news/pravitelstvom-respubliki-belarus-utverzhdena-kompleksnaja-programma-razvitiya-infrastruktury-avtodorozhnykh-punktov-propuska-na-gosudarstvennoj-granitse-respubliki-belarus-na-2011-2015-gody_i_3213.html)
4. Белорусские таможенники стремятся сократить время таможенного контроля на внешней границе ТС. 10 января 2011 г. Режим доступа: [http://www.gtk.gov.by/ru/press-center/news/beloruskie-tamozhenniki-stremjatsja-sokratit-vremja-tamozhennogo-kontrolja-na-vneshnej-granitsetsi\\_i\\_3169.html](http://www.gtk.gov.by/ru/press-center/news/beloruskie-tamozhenniki-stremjatsja-sokratit-vremja-tamozhennogo-kontrolja-na-vneshnej-granitsetsi_i_3169.html)
5. Конвенция от 14 ноября 1975 г. «Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, 1975 г.)». Режим доступа: <http://www.levonevski.net/pravo/razdelb/text424/page3.html>
6. О работе объектов придорожного сервиса Республики Беларусь за 2009 год. Минск: Нац. стат. комитет Респ. Беларусь, 2010.

