УДК [339.565:656](476)

ЯКОВЧУК В.И.,
РУДЮК А.В.

Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь

Статья посвящена анализу развития транзитного потенциала Беларуси и определению путей повышения эффективности его использования в современных условиях. На основании статистических данных и собственных исследований авторы приводят обоснование дальнейшего развития транспортно-логистической системы в Республике Беларусь.

Ключевые слова: транзит, транзитный потенциал, транспортная инфраструктура, транспортные услуги, транспортно-логистический центр.

С давних пор Беларусь занимает доминирующее положение на перекрестке транспортных направлений, связывающих народы Западной Европы с Евроазиатским регионом, регионы Черноморского побережья со странами Балтийского моря. Выгодное геополитическое положение республики и ее транспортный потенциал способствуют развитию транзитных возможностей. В свою очередь, развитие транзитного потенциала способствует увеличению прямых денежных поступлений в виде оплаты транспортных и сопутствующих услуг, которые получает транзитная страна, прямые инвестиции в развитие собственной транспортной инфраструктуры, внедрение самых современных транспортных технологий, создание новых рабочих мест, доходы от транзита в бюджеты всех уровней.

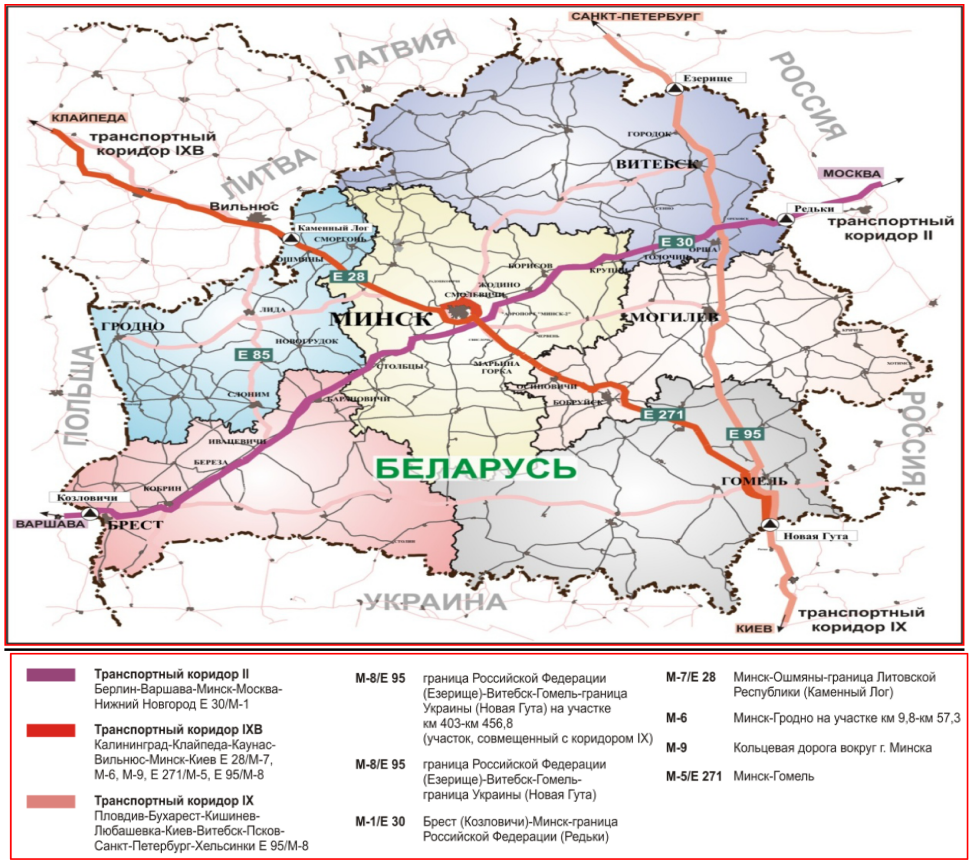
Увеличение объемов международных перевозок и транзита грузов по территории нашей республики является важным фактором стабилизации и структурной перестройки экономики страны. Причем необходимо учитывать, что международные перевозки и транзит грузов являются одним из наиболее эффективных видов экспорта транспортных услуг, а инвестиции в данную сферу деятельности отличаются быстрой отдачей. В условиях зависимости Республики Беларусь от конъюнктуры внешних транспортных потоков особо актуальной становится проблема не ослабить свои позиции на рынке международных перевозок товаров и грузов, в полной мере реализовать свой потенциал, повысив транзитную привлекательность.

Республику пересекают два международных транспортных коридора: Критский коридор II (Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород), Критский коридор IX (Хельсинки – Санкт-Петербург/Москва – Киев – Кишинев) и его ответвление IX B (Калининград/Клайпеда – Вильнюс – Минск – Киев – Кишинев). Транспортный коридор IX соединяет Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию, пересекает территорию республики с севера на юг. Протяженность железнодорожных линий транспортного коридора IX составляет: направление Терюха – Гомель – Витебск – Езерище – 489 км; направление Гудогай – Молодечно – Минск – Жлобин – 372 км, из которых электрифицировано 185 км.

Транспортный Общеевропейский коридор II, соединяющий Германию, Польшу, Беларусь и Россию, определен Европейским союзом как высший приоритет сре-

ди Критских коридоров в связи с важным значением проходящих по нему торговых потоков в сообщении Запад – Восток. В пределах Республики Беларусь железнодорожная линия пролегает по направлению Брест – Минск – Орша – Осиновка. Она является двухпутной, полностью электрифицированной и оснащенной устройствами автоматической блокировки, электрической и диспетчерской централизацией, допустимые скорости движения грузовых поездов здесь составляют 80–90 км/ч, пассажирских – до 140 км/ч[1].

Целенаправленная работа по развитию транзитного потенциала в рамках Комплексной программы обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006–2010 гг. (далее – Программа) позволила создать условия для транзита, сопоставимые с сопредельными государствами, и обеспечить за счет этого ежегодный рост большинства объемных (объем перевезенных грузов железнодорожным транспортом, поездки автомобилей и полеты иностранных воздушных судов) и финансовых показателей, характеризующих эффективность использования транзитных возможностей республики. Динамика доходов от транзита за 2006–2010 гг. показана на рис. 2, из которого видно, что общий доход от транзита составил 10 688 млн. долл. США, что на 15,8% выше прогнозного задания, предусмотренного Программой на этот период (9233 млн. долл. США).



Транспортный коридор II
Берлин-Варшава-Минск-Москва-Нижний Новгород Е 30/М-1

Транспортный коридор IXB
Калининград-Клайпеда-Каунас-Вильнюс-Минск-Киев Е 28/М-7, М-6, М-9, Е 271/М-5, Е 95/М-8

Транспортный коридор IX
Пловдив-Бухарест-Кишинев-Любашевка-Киев-Витебск-Псков-Санкт-Петербург-Хельсинки Е 95/М-8

М-8/Е 95	граница Российской Федерации (Езерище)-Витебск-Гомель-граница Украины (Новая Гута) на участке км 403-км 456,8 (участок, совмещенный с коридором IX)
М-8/Е 95	граница Российской Федерации (Езерище)-Витебск-Гомель-граница Украины (Новая Гута)
М-1/Е 30	Брест (Козловичи)-Минск-граница Российской Федерации (Редьки)
М-7/Е 28	Минск-Ошмяны-граница Литовской Республики (Каменный Лог)
М-6	Минск-Гродно на участке км 9,8-км 57,3
М-9	Кольцевая дорога вокруг г. Минска
М-5/Е 271	Минск-Гомель

Рисунок 1 – Схема международных транспортных коридоров, пересекающих Республику Беларусь

Наибольший удельный вес в общем объеме доходов от транзита занимают доходы от услуг придорожного сервиса – 30%, выполнения транзитных полетов иностранных воздушных судов – 2%; транзита газа по магистральным трубопроводам – 21%; транзита нефти по магистральным трубопроводам – 11%, доходы от услуг по транзитным перевозкам железнодорожным транспортом составляют 24 %; автомобильным – 11%.[2]

Республика Беларусь осуществляет сотрудничество в сфере транспорта с рядом межгосударственных организаций, в том числе с Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ), Евразийским экономическим сообществом (ЕврАзЭС) и рядом других, при этом регулирование взаимоотношений осуществляется в соответствии с международными договорами, а участие в них способствует дальнейшему развитию интеграционных процессов.



Рисунок 2 – Динамика доходов от транзита в 2006–2010 гг.

Источник: Собственная разработка по отчетным данным Минтранса Республики Беларусь

В рамках Содружества Независимых Государств (СНГ) взаимоотношения строятся в соответствии с задачами, определенными главами государств–участников СНГ по формированию общего рынка транспортных услуг, а также Стратегией экономического развития СНГ на период до 2020 г., Концепцией дальнейшего развития СНГ и Плана основных мероприятий по ее реализации. Рабочими органами соответственно являются Координационное транспортное совещание государств–участников СНГ, Межправительственный совет дорожников, Совет по железнодорожному транспорту Содружества, Совет по авиации и использованию воздушного пространства, Совет по транспортной политике при Интеграционном Комитете ЕврАзЭС и ряд других.

Организация международных автомобильных перевозок осуществляется на основе двусторонних соглашений и многосторонних международных соглашений. Многосторонние международные соглашения о международных перевозках реализуются в рамках ЕКМТ, которая является межправительственной организацией, объединяющей 44 европейских государства и представляющей собой политический форум министров наземного транспорта. В ЕКМТ приоритет отдается практическим вопросам, в том числе по участию в системе многосторонних разрешений, дающих право на осуществление международных автомобильных перевозок по территории всех государств–членов ЕКМТ на протяжении всего года, что способствует повышению конкурентоспособности белорусских перевозчиков на международном рынке транспортных услуг, а также увеличению поступлений в бюджет государства[3].

Кроме того, сегодня Республикой Беларусь подписаны двусторонние соглашения о международном автомобильном сообщении с 42 государствами Европы и Азии. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь также осуществляет обмен разрешениями на международные автомобильные перевозки грузов на паритетной основе и с теми государствами, соглашения с которыми пока готовятся к подписанию. Так, Республика Беларусь обменивается разрешениями с Великобританией, Грецией, Ирландией, Испанией, Португалией и Черногорией.

Повышающиеся требования ряда европейских стран к экологии и сохранности автомобильных дорог стимулируют белорусских автоперевозчиков к обновлению своего подвижного состава, что, в свою очередь, позволяет Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь увеличивать удельный вес разрешений ЕКМТ, соответствующих требованиям автомобиля «Евро-5» (рис. 3).

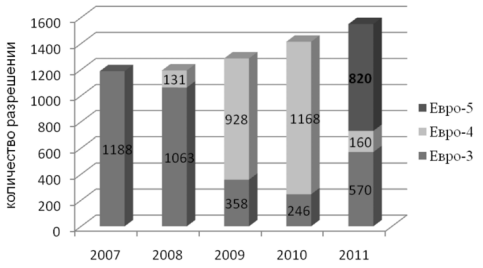


Рисунок 3 – Количество годовых разрешений ЕКМТ, полученных Республикой Беларусь в 2007–2011 гг.

Источник: Собственная разработка по отчетным данным Минтранса Республики Беларусь

Так, если в 2007 г. в соответствии с системой квот и бонусов в ЕКМТ наша страна получила 1188 разрешений ЕКМТ Евро-3, то на 2011 г. получено 1550 разрешений (из них 570 – Евро-3, 160 – Евро-4, 820 – Евро-5). Количество увеличивается благодаря росту удельного веса разрешений для автомобилей, соответствующих более строгим экологическим требованиям.[4]

В области воздушного транспорта Республика Беларусь участвует в деятельности Международной организации гражданской авиации (ИКАО), Межгосударственного авиационного комитета (МАК) и Совета по авиации и использованию воздушного пространства СНГ. Так, специалисты МАК проводят сертификацию воздушных судов, авиационной техники и авиаремонтных организаций республики, а также принимают участие в расследовании авиационных происшествий, что позволяет предпринимать эффективные профилактические меры по поддержанию безопасности полетов на высоком уровне и защите интересов белорусских авиаперевозчиков. Также МАК оказывает помощь в решении вопросов координации авиатранспортной деятельности и использования воздушного пространства в интересах гражданской авиации Республики Беларусь[5].

Активное участие в сотрудничестве с международными организациями по вопросам железнодорожного транспорта осуществляется посредством участия Белорусской железной дороги в Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). Проводимая в ней работа направлена на обеспечение согласованной транспортной политики, совершенствование международных железнодорожных перевозок, модернизацию инфраструктуры транспортных коридоров, определение условий дальнейшего развития перевозок и увеличение по ним грузопотоков.

Международный союз автомобильного транспорта (IRU) является международной неправительственной организацией, занимающейся вопросами организации и развития международных перевозок грузов и пассажиров. Главной целью деятельности IRU является защита и развитие во всех странах национального и международного автомобильного транспорта, защита интересов профессиональных транспортников и облегчение их труда. Международная федерация экспедиторских ассоциаций (FIATA) была основана как профессиональная ассоциация индустрии экспедиторов, чтобы способствовать и защищать ее интересы во всем мире. В Республике Беларусь созданы Белорусская ассоциация международных автомобильных перевозчиков (БАМАП) и Ассоциация международных экспедиторов и логистики (БАМЭ), которые входят в состав IRU и FIATA.[6]

Однако, несмотря на принимаемые меры, ряд вопросов остаются не решенными в достаточной мере. Для обеспечения транзитной привлекательности страны требуется постоянное совершенствование нормативной правовой базы в связи с необходимостью оптимизации функций контрольных органов в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь, а также проведения унификации нормативных правовых актов, регламентирующих условия транзита, с прогрессивными международными нормами. Инфраструктура республики по техническим, технологическим, организационным параметрам еще не в полной мере соответствует аналогичным системам, созданным в ЕС. По всем транзитным магистралям, в малых городах и населенных пунктах недостаточно развита сеть банковских терминалов.

Существующая в республике логистическая система требует совершенствования. Несмотря на то, что в настоящее время на белорусском рынке транспортно-логистических услуг функционирует около 1300 юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, комплекс транспортно-логистических услуг по доставке грузов при международном сообщении, предлагаемый ими потенциальным клиентам, всё ещё недостаточно широк. А сама доля такого рода услуг в общем объёме экспортных операций в Беларуси составляет около 12 %, что в 3 раза ниже среднемирового показателя. Сегодня оборот только европейского рынка транспортно-логистических услуг составляет более 600 млрд. евро. К 2020 г. эксперты консалтинговой компании McKinsey предсказывают четырёхкратное увеличение объёмов мировой торговли, что повлечёт за собой многократное увеличение спроса и на логистические услуги.

В 2009 г. Беларусь ухудшила свои позиции по индексу логистики, согласно которому оценивается уровень развития логистической отрасли. В рейтинге, составляемом по результатам исследований, проводимым Всемирным банком, Беларусь по сравнению с 2007 г. передвинулась с 74 на 110 место. По показателю «торговля через границу», который характеризует уровень административных барьеров при проведении экспортно-импортных операций, Беларусь в рейтинге Всемирного банка в 2009 г. переместилась с 134 на 129 место среди 183 стран. В 2010 году авторы исследования указали, что 10 стран, включая Беларусь, не вошли в Индекс по причине недостаточности имеющейся информации.[7]

Международные эксперты считают, что логистический потенциал нашей страны использован лишь на 25–30 %. В целях максимального использования географического положения страны необходимо превращение республики в крупный транспортно-логистический международный центр с созданием конкурентных условий проезда по ее территории.

Основными документами для проведения скоординированной политики по повышению эффективности использования транзитных возможностей являются Стратегия развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 гг. и Государственная программа развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 гг. Сегодня деятельность ведется в четырех направлениях: совершенствование законодательства, реконструкция и модернизация транзитной инфраструктуры, развитие международного сотрудничества в области транзита, расширение коммуникационных и финансовых коридоров.[8]

Благоприятное географическое положение и уровень развития транспортной инфраструктуры Беларуси, а также необходимость повышения эффективности использования ее транзитного потенциала делают актуальным вопрос присоединения нашей страны к проекту России, Казахстана и Китая по созданию трансконтинентального коридора «Западная Европа – Западный Китай», общая протяженность которого составляет 8,4 тыс. км, из них 2,2 тыс. км по территории России, 2,7 тыс. км – Казахстана, 3,4 тыс. км – Китая. Прогнозируется, что новый маршрут позволит сократить доставку грузов из Китая в Европу в 4,5 раза, а объемы перевозок по этому маршруту к 2020 г. достигнут порядка 33 млн. тонн в год.[9]

Российские перевозчики и сегодня активно используют территорию Республики Беларусь для транспортировки грузов в Европу. В таблице представлена оценка экономической эффективности для российских перевозчиков использования транзитного пути через Беларусь по сравнению с вариантом перевозки через Латвию, Литву и морские порты России.

Как видно из таблицы, экономическая эффективность для российских перевозчиков заключается в уменьшении эксплуатационных расходов вследствие сокращения расстояния перевозки, уменьшении расходов на приобретение разрешений на проезд по территории Латвии и Литвы, экономии расходов за счет освобождения от оплаты сборов за проезд по дорогам общего пользования Беларуси, сокращении потерь доходов в связи с со-

Таблица

Экономическая эффективность использования транзитного пути через Беларусь российскими перевозчиками (по итогам работы за 2010 г.)

Преимущества	Сумма эффекта
1. Уменьшение эксплуатационных расходов за счет сокращения расстояния перевозки по сравнению с перевозкой через Латвию – Литву $A \times B \times C$, где A – *средние эксплуатационные расходы перевозок на 1 км. (0,95 долл. США),* *B – сокращение расстояния перевозки (130 км),* *C – количество транзитных поездок российских перевозчиков через Беларусь (263100 в 2010 г.)*	0,95 долл. США × 130 км × 263100 поездок = **32,5 млн. долл. США**
2. Уменьшение расходов на приобретение разрешений на проезд по территории Латвии и Литвы $D \times E \times F$, *где D – стоимость одного разрешения в РФ (8,5 долл. США),* *E – необходимое количество транзитных разрешений на проезд через каждую транзитную страну,* *F – количество дополнительных транзитных стран (Латвия и Литва)*	8,5 долл. США × 263100 × 2 = **4,5 млн. долл. США**
3. Экономия расходов за счет освобождения от оплаты сборов за проезд по дорогам общего пользования Республики Беларусь $G \times E$, *где G – ставка за проезд одного транспортного средства (40 долл. США)*	40 долл. США × 263100 = **10,5 млн. долл. США**
4. Сокращение потерь доходов в связи с сокращением времени выполнения перевозок за счет уменьшения простоя на границе и времени перевозки $H \times I \times E$, *где H – средние потери доходов за 1 сутки (300 долл. США),* *I – экономия времени на каждую поездку, (1 сутки)*	300 долл. США × 1 × 263100 = **78,9 млн. долл. США**
ИТОГО за 2010 г.	**126,4 млн. долл. США**

Источник: Собственная разработка

кращением времени выполнения перевозок вследствие уменьшения простоя на границе и времени доставки грузов и составляет в год более 126 млн. долл. США. В расчете на 1 российского перевозчика сумма полученного эффекта составляет 480 долл. США. Аналогичный расчет можно провести и для перевозчиков Китая, Казахстана и др. стран, осуществляющих транзит через Беларусь, который докажет преимущества этого пути.

Для дальнейшего развития транспортно-логистической системы Республики Беларусь предусмотрено:

– строительство современных региональных транспортно-логистических центров общего пользования и размещение их в первую очередь в свободных экономических зонах (рис. 4);

– расширена компетенция местных исполнительных и распорядительных органов в предоставлении земельных участков, и сокращены сроки их предоставления;

– установлено общее правило предоставления земельных участков на всей территории Республики Беларусь – по результатам аукционов;

– введен принцип одновременной продажи недвижимого имущества, находящегося в государственной собственности, и права заключения договора аренды земельного участка, необходимого для обслуживания недвижимости;

– упрощена процедура перехода права на земельный участок при переходе права на расположенное на нем капитальное строение (здание, сооружение, включая

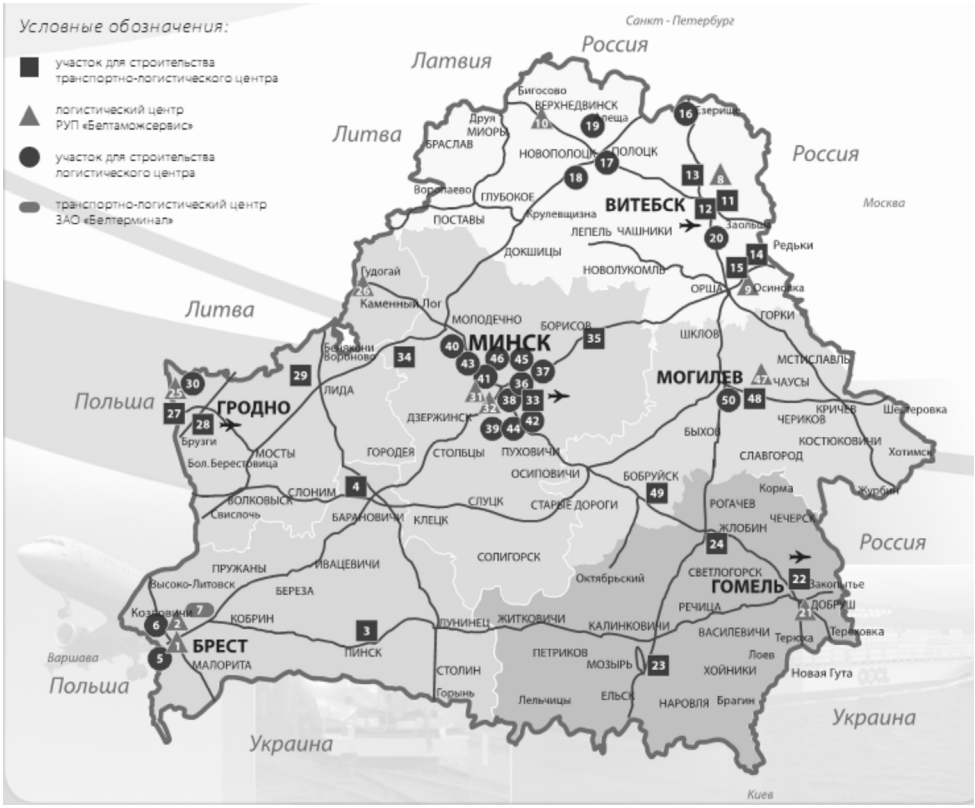


Рисунок 4 – Схема размещения логистических центров в Республике Беларусь

незавершенное строительство, законсервированное) к другому лицу;

– повышена персональная ответственность должностных лиц за волокиту, необоснованный отказ в предоставлении земельных участков;

– резиденты свободных экономических зон освобождены от уплаты ввозных таможенных пошлин и налога на добавленную стоимость при ввозе товаров для собственного производства при условии экспорта готовой продукции за рубеж;

– при условии реализации инвестиционного проекта на сумму не менее 1 млн. евро резиденты свободных экономических зон имеют льготные условия по арендной плате за земельные участки и освобождаются от уплаты налога на недвижимость и налога на приобретение автомобильных транспортных средств, от обязанностей продажи иностранной валюты на внутреннем валютном рынке;

– прибыль резидентов свободных экономических зон, полученная от реализации товаров (работ, услуг) собственного производства, освобождается от обложения налогом на прибыль в течение пяти лет со дня ее объявления. По истечении пяти лет резиденты свободных экономических зон уплачивают налог на прибыль по ставке, уменьшенной на 50% от ставки, установленной законодательством, но не более 12%;

– специальный правовой режим по налогообложению для резидентов свободных экономических зон является неизменным до 31 марта 2015 г., а для резидентов свободных экономических зон, зарегист-

рированных до 1 апреля 2008 г., в течение 7 лет со дня регистрации.[10]

В Республике Беларусь принят и принимается ряд законодательных актов, касающихся сферы международных перевозок. Однако именно их количество и затрудняет поиск необходимой информации. Предлагается собрать все действующие акты по видам транспорта и издать своды законов по перевозкам различными видами транспорта, в которых будут указаны необходимые условия для их осуществления.

Для более качественного обслуживания экспорта транспортных услуг следует перевести правовые нормы на основные иностранные языки и опубликовать в средствах массовой информации, в частности в сети Интернет.

Ключевым моментом для реализации существующих программных документов является совершенствование правовых условий для развития логистики. С этой целью необходимо разработать и утвердить Закон Республики Беларусь «О логистической деятельности». Целесообразным является также совершенствование институциональной структуры для реализации Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. и на перспективу.

Реализация названных предложений позволит увеличить объемы транзитных перевозок, укрепить имидж Республики Беларусь как надежного партнера на рынке международных перевозок.

---

[1] Современная Беларусь: энцикл. справ.: в 3-х т. / [редкол.: М.В. Мясникович и др.]. – Минск: Белорус. наука, 2006–2007. Т. 2: Экономический и научный потенциал. 677 с.; Транспортные коридоры // Белорусская железная дорога [Электронный ресурс]. 2003–2011. Режим доступа: http://www.rw.by/index.php/156.0.0..0.0.0.html. – Дата доступа: 16.01.2011

[2] Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс]. 1999–2011. Режим доступа: http://www.mintrans.by/rus/activity/rw. – Дата доступа: 14.04.2011.

[3] Канунникова Н. Все нюансы использования разрешений ЕКМТ / Н. Канунникова // Транспорт. вестн. [Электронный ресурс]. 2010. 20 мая. Режим доступа : http://transport-gazeta.by/index.php/archive/article/85/number/20/20-05-2010/vse-nyuansy-ispolzovaniya-razresheniy-ekmt. – Дата доступа: 10.04.2011.

[4] Базовые документы ЕврАзЭС // Евразийское экономическое сообщество [Электронный ресурс]. – 2005–2011. Режим доступа : http://www.evrazes.com/docs/base. – Дата доступа : 05.02.2011.

[5] Межгосударственный авиационный комитет [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.mak.ru/russian/russian.html. – Дата доступа: 14.04.2011.

[6] Ассоциация международных автомобильных перевозчиков «БАМАП» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://bamap.org/information/news. – Дата доступа : 15.02.2011.

[7] Никитенко П. Логистика как фактор эффективности // Беларус. думка. 2009. № 11. С. 28–33.

[8] Об утверждении стратегии развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы: постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 9 авг. 2010 г., № 1181 // / Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2011; Об утверждении Государственной программы развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы: постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 20 дек. 2010 г., № 1852 // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2011.

[9] Беларусь интересует практическое наполнение программы «Восточное партнерство» // / Belarus.by [Электронный ресурс]. 2009–2011. Режим доступа: http://www.belarus.by/ru/press-center/news/belarus-interesuet-prakticheskoe-napolnenie-programmy-vostochnoe-partnerstvo_i_0000001103.html. – Дата доступа: 16.02.2011.

[10] Провести мониторинг выполнения мероприятий комплексной программы обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006–2010 гг. за 2009 г.: отчет о НИР / Белорус. науч.-исслед. ин-т транспорта «Транстехника»; науч. рук. В.С. Миленький. Минск, 2010. 199 с.