

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ БЕЛАРУСИ: ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Е. А. Запольская

*Гомельский государственный технический университет
имени П. О. Сухого, Беларусь*

Научный руководитель О. В. Телегина

Транзитный потенциал страны является одной из составляющих совокупного экономического потенциала. Беларусь расположена на пересечении трансъевропейских транспортных коридоров, что определяет значимость транзитного потенциала для экономики страны.

Транспортный сектор, удельный вес которого в ВВП страны составляет 7,3 % (2010 г.) [3, с. 302], обеспечивает значительные поступления в доходную часть бюджета за счет транзитных услуг, способствует развитию внутренней и внешней торговли и вносит вклад в платежный баланс стран, в котором по статье «услуги» имеется положительное сальдо. Так, в 2011 г. экспорт транспортных услуг составил 3538 млн дол., а их импорт – 1531,1 млн дол. [1, с. 92]. В структуре экспорта услуг в 2011 г. транспортные услуги составили 67 % (расчеты автора).

Автомобильный и железнодорожный транспорт являются значимыми чистыми экспортёрами. Большинство поступлений в секторе автомобильных дорог обеспечивается за счет транзитных транспортных перевозок в третьи страны и из них (услуги белорусских перевозчиков).

Однако на сегодняшний день Беларусь как международный перевозчик грузов стала терять свои позиции. Одним из существенных препятствий на пути развития сектора международных транспортных услуг, которые, по прогнозам специалистов, будут преобладать среди международных услуг, является неразвитость нашей транспортной логистики, которая как сфера деятельности охватывает три области. Сюда относятся процесс планирования, организации и осуществления рациональной и недорогой доставки (перевозки) грузов от мест их производства до мест потребления; контроль над всеми транспортными и другими операциями, возникающими в пути следования грузов с использованием современных средств телекоммуникации,

информатики и других информационных технологий; предоставление соответствующей информации грузовладельцам.

Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь разработан 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. 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 дол. 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 отраслей промышленности. Однако необходимо учитывать, что в условиях нестабильности грузопотоков и жесткой конкуренции на мировых рынках оптимизации условий транзита необходимо уделять особое внимание.

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.

Объем транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом в 2009 г. сократился по сравнению с 2008 г. на 7,2 млн т, или на 14,1 %. Соответственно, снизились и доходы от выполнения перевозок грузов на 57,5 млн дол. США, или на 11,9 %.

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.

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 м³, или на 13,2 %. Соответственно, снизились доходы от транзита природного газа на 83,4 млн дол. США, или на 16,5 %.

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, выросли и доходы от транзита нефти на 11,7 млн дол. США, или на 5,5 %.

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

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.

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 документов: 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.

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.

Важным мероприятием в деле повышения транзитной привлекательности республики является упрощение процедуры перехода права собственности на транзитный груз по территории Республики Беларусь между субъектами иностранных госу-

дарств. 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.

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.

Л и т е р а т у р а

1. Беларусь в цифрах : стат. справ. / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь. – Минск, 2012. – 100 с.
2. Жук, И. В. Транзитный потенциал Беларуси: оценка ближайшей перспективы. / И. В. Жук, В. С. Миленький. // Белорус. эконом. журн. – 2011. – № 1. – С. 131–137.
3. Статистический ежегодник Республики Беларусь : стат. сб. / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь. – Минск, 2011. – 634 с.