

УДК 658.7

Н.И. Сухонос**ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
И ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ:
СОСТОЯНИЕ, РАЗВИТИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

В статье проанализированы состояние и перспективы дальнейшего развития транспортного комплекса Республики Беларусь, структура доходов от транзита через территорию страны. Определено, что Республика Беларусь располагает необходимой инфраструктурой для стимулирования роста грузовых и пассажирских перевозок как на территории республики, так и за ее пределами, а также для эффективной реализации транзитного потенциала на базе интеграции в европейскую транспортную систему. Намечены пути дальнейшего совершенствования транспортного комплекса Республики Беларусь.

Введение

Для Республики Беларусь как внутриконтинентального государства, не имеющего выхода к морям, а также не обладающего значительным сырьевым ресурсом, особое значение приобретают транзит и поиск новых перспективных рынков транспортных услуг. Если придавать важное значение транзиту как важнейшему потенциалу национальной экономики, то, благодаря привлекательности географического положения, Республика Беларусь может стать интегрирующим звеном в торговле между странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона. Показателем интегрирования транспортной системы нашей страны в мировую экономику является рациональное использование существующих транспортных сетей, реализация преимуществ их географического положения, обеспечивающих кратчайший путь и минимальные временные затраты при прохождении грузов между странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Транспортный комплекс Республики Беларусь имеет значительный потенциал для увеличения своего вклада в общий объем валового национального продукта. В первую очередь, это относится к международным перевозкам, эксплуатации транспортных коридоров. Транспортный сектор, удельный вес которого в ВВП страны составляет 7 %, обеспечивает значительные поступления в доходную часть бюджета за счет транзитных услуг, способствует развитию внутренней и внешней торговли и вносит вклад в платежный баланс страны, в котором по статье «услуги» имеется положительное сальдо [1, с. 308]. На современном этапе увеличение объемов транзита по территории республики является важным фактором стабилизации и структурной перестройки экономики страны. При этом необходимо учитывать, что транзит является одним из наиболее эффективных видов экспорта услуг, а инвестиции в данную сферу деятельности отличаются быстрой отдачей.

Характеристика транспортного комплекса Республики Беларусь

Территорию нашего государства пересекают два трансъевропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации под номерами II – «Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород», и IX – «Хельсинки – Санкт-Петербург/Москва – Киев – Кишинев» с ответвлением IX «Калининград/Клайпеда – Вильнюс – Минск – Киев – Кишинев».

В 2010 году транзитом через территорию Республики Беларусь перевезено 11,2 млн. тонн грузов автомобильным транспортом, что в 5,7 раза больше, чем через территорию Латвии (1,955 млн. тонн), в 2,4 раза больше, чем через территорию Украи-

ны (4,649 млн. тонн). Транзит грузов железнодорожным транспортом составил 45,6 млн. тонн и также (хоть и незначительно) превышает транзит через эти страны [2].

По уровню развития дорожной сети Республика Беларусь занимает одно из первых мест среди стран СНГ. Транспортные услуги осуществляются железнодорожным, автомобильным, воздушным, водным и трубопроводным видами транспорта. Основные транспортные потоки проходят в направлениях на восток – в Россию и страны Азиатского региона, на север – в порты Балтийского моря, на запад – в страны Европы и на юг – в страны Черноморского региона.

Основную часть перевозочной работы в республике выполняет *железнодорожный транспорт*, который представлен Белорусской железной дорогой. Транспортно-экспедиторскую и логистическую деятельность осуществляет транспортно-логистический центр Белорусской железной дороги – Белинтертранс. Железнодорожный транспорт республики является частью евроазиатского железнодорожного комплекса и обслуживает макрологистическую систему внешней торговли. Белорусская железная дорога соединяется через Польшу с железнодорожной сетью стран Балтии, СНГ и Западной Европы.

По территории Беларуси проложены следующие международные магистрали: «Брест – Минск – Орша» (главная ось транспортного коридора «Лондон – Париж – Берлин – Варшава – Минск – Москва») и «Гомель – Бобруйск – Минск – Молодечно – Лунинец – Барановичи – Лида» (соединяет Украину со странами Балтии). Через республику проходит транзитный грузопоток из Центральной России в Калининградскую область. Эксплуатационная длина Белорусской железной дороги составляет 5,5 тыс. км. Наиболее значимые железнодорожные узлы: Минск, Молодечно, Орша, Барановичи, Гродно, Волковыск, Лида, Лунинец, Брест, Гомель, Могилев, Осиповичи, Витебск, Полоцк – работают на 2–6 направлениях. Плотность белорусских железных дорог достигает 27 км на 1 000 км², что позволяет обеспечивать достаточно эффективное функционирование экономики страны [1, с. 303–304].

Благоприятные условия для перевозки грузов и пассажиров создает двухпутная электрифицированная железнодорожная линия Брест – Минск – граница Российской Федерации протяженностью 894 км, которая обеспечивает движение грузовых поездов со скоростью до 100 км/ч и пассажирских – до 160 км/ч.

Пограничная инфраструктура железной дороги на западных границах развита с учетом того, что здесь стыкуются железнодорожные линии с различной шириной колеи. Для обеспечения всего комплекса транспортных услуг на пограничных переходах дорога имеет необходимые обустройства, способные переработать всю номенклатуру перевозимых грузов. Основные перегрузочные мощности расположены в Брестском и Гродненском железнодорожных узлах.

Особое внимание уделяется контейнерным перевозкам – транзитным, экспортно-импортным, внутриреспубликанским. На станциях имеется более 20 контейнерных терминалов по переработке крупнотоннажных контейнеров, 19 терминалов по переработке среднетоннажных контейнеров. Большое внимание уделяется не только техническому оснащению терминалов, но и совершенствованию существующих услуг, оказываемых грузовладельцам с целью организации доставки грузов по принципу «от двери до двери» либо по принципу «железнодорожная станция – склад получателя».

Белорусская железная дорога активно сотрудничает с железными дорогами России, Польши, Германии, Литвы в реализации ряда проектов по организации перевозок грузов специализированными контейнерными и грузовыми поездами. Одним из приоритетных направлений интеграции Белорусской железной дороги в общеевропейскую транспортную сеть является ее сотрудничество с международными транспортными организациями: Советом по железнодорожному транспорту государств СНГ и стран Бал-

тии, Межправительственной организацией сотрудничества железных дорог, Международным Союзом железных дорог и др.

Экономико-географическая компактность территории республики обуславливает широкое использование *автомобильного транспорта*. Важнейшим элементом логистической инфраструктуры Беларуси является сеть автомобильных дорог общего пользования. Их протяженность составляет более 80 тыс. км. Основную роль играют дороги республиканского значения (протяженность около 15,4 тыс. км), по которым перевозится более 70 % всех грузов. Автомобильные дороги с твердым покрытием составляют 74 тыс. км, или 86 % автомобильных дорог общего пользования. Плотность автомобильных дорог на 1 км² территории республики составляет 0,4 км [1, с. 307].

Количество автобусных и грузовых парков в структуре Министерства транспорта и коммуникаций республики – 155, среднесписочное количество грузовых автомобилей – 4 613 единицы, автобусов – 5 982 единицы. Услуги по перевозке пассажиров и грузов на автотранспортном рынке республики оказывают 36 240 субъектов хозяйствования (автомобильным транспортом) и 8 организаций коммунальной формы собственности (городским электрическим транспортом) [3].

Автомобильная дорога М-8/Е-95 граница Российской Федерации – Витебск – Гомель – граница Украины пересекает территорию республики с севера на юг, имеет протяженность 456 км и является участком Критского транспортного коридора IX, который соединяет Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию. Ответвление этого коридора IXБ Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда – Калининград имеет протяженность по территории Беларуси 468 км и обеспечивает выход из областей Восточной Украины и Центральной России к специализированным морским портам Клайпеды, Вентспилса и Калининграда.

Важнейшим по значению объектом дорожного строительства стала реконструкция кольцевой дороги вокруг Минска, которая является ответвлением Критского транспортного коридора IXБ. Эта автомагистраль приобрела вид современного шестиполосного шоссе. На дороге построено и модернизировано 29 мостов и путепроводов, 25 пешеходных переходов. Кольцевая дорога вокруг Минска оснащена автоматизированной системой управления, включающей метеостанции, датчики интенсивности движения и пункты для взвешивания грузового автотранспорта. Все это позволило создать безопасные, комфортные и эстетически привлекательные дорожные условия для пропуска все возрастающих транспортных потоков вокруг и внутри столицы Беларуси.

Автомобильная дорога М-1/Е-30 Брест – Минск – граница Российской Федерации является участком Критского коридора II Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород, соединяющего Германию, Польшу, Беларусь и Россию. Этот коридор определен Европейским союзом как высший приоритет в связи с важным значением проходящих по нему торговых потоков между Востоком и Западом. Протяженность его по территории республики составляет 609 км [3].

Дорожная инфраструктура и взимаемые сборы за ее использование, условия проезда по Беларуси в основном соответствуют требованиям, принятым в ЕС. Несоответствие остается по несущей способности республиканских автомобильных дорог по общей массе автопоезда с 5 и более осями (в Республике Беларусь – 38 тонн, в ЕС – 40 тонн) и нагрузке на ось в 11,5 тонны. Только автомобильная дорога М-1/Е-30 на всем протяжении ее участка, проходящего по территории Беларуси, имеет несущую способность по нагрузке на ось 11,5 тонны.

Водный транспорт является составной частью транспортного комплекса Республики Беларусь и обеспечивает перевозки грузов и пассажиров на внутренних водных путях (протяженность около 2 тыс. км) в приречные пункты, переработку грузов в 10 речных портах, расположенных в бассейнах Припяти, Днепра, Сожа, Березины,

Немана, Западной Двины. В системе водного транспорта работают 10 речных портов: Бобруйск, Брест, Гомель, Микашевичи, Могилев, Мозырь, Пинск, Речица, Витебск, Гродно и 4 предприятия водных путей: Гомель, Пинск, Мозырь, Бобруйск. Доля водного транспорта незначительна в транспортном комплексе страны – менее 1 % общего грузооборота [1, с. 307].

По территории республики проходит водный путь международного значения Буг – Припять – Днепр – Черное море, по которому перевозятся различные грузы. Речные порты Гомель, Бобруйск, Брест, Мозырь имеют железнодорожные подъездные пути и приспособлены для обработки грузов, следующих в смешанном сообщении. Республика Беларусь создает собственный морской торговый флот и осваивает новые грузопотоки экспортных грузов в страны дальнего и ближнего зарубежья. В структуру водного транспорта входят судостроительные предприятия и транспортно-экспедиционные компании (ОАО «Белорусское морское пароходство», ЗАО «Белорусская судоходная компания», ЗАО «Белорусская транспортно-экспедиционная и фрахтовая компания»).

Водные пути на территории Республики Беларусь от Бреста до границы с Украиной (Днепровско-Бугский канал и река Припять) находятся в удовлетворительном техническом состоянии и относятся к IV классу внутренних водных путей международного значения. На территории Польши на реке Буг водные пути находятся в состоянии ограничено годном для транспортной эксплуатации. В соответствии с Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения водный путь Днепр – Висла – Одер относится к магистральным водным путям E40. Развитие торговли между Востоком и Западом, перегруженность железнодорожного и автомобильного транспорта все более настойчиво требуют восстановления этой водной системы. К этой транспортной системе тяготеет ряд грузопотоков Беларуси, Польши, Украины и других европейских стран, в том числе Скандинавии, объем которых оценивается миллионами тонн (уголь, руда, металл, удобрения, соль, сахар, щебень, торф, лес, сапропели). По этому водному пути возможно перевозить ежегодно до 4 млн. тонн грузов [3]. В направлении Германии с Украины расстояние по соединению Днепр – Висла – Одер на 1 тыс. км короче, чем по соединению Дунай – Майн. Данное водное соединение позволит снизить нагрузку на железнодорожный и автомобильный транспорт, сократить затраты на перевозки, а также уменьшить вредное воздействие транспорта на окружающую среду. Водными путями этого соединения могут осуществляться и туристические поездки на судах.

Воздушный транспорт Республики Беларусь представляет собой комплекс государственных предприятий и организаций, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов по воздуху как в республике, так и за ее пределами. Развитие воздушного транспорта, как наиболее мобильной составляющей транспортной инфраструктуры современного государства, имеет исключительное значение.

В Республике Беларусь имеется сеть аэропортов, из которых проложены авиатрассы в более чем 30 городов СНГ, а из главной воздушной гавани страны – международного аэропорта Минск-2 – выполняются рейсы в города Европы, Азии, Америки и Африки. Крупнейшая национальная компания «Белавиа» с 1997 г. является членом Международной ассоциации авиаперевозчиков (IATA), интегрирована в современную структуру европейских авиаперевозок и имеет специальные коммерческие соглашения с 48 авиакомпаниями. Компания постепенно переходит на новую авиатехнику, отвечающую требованиям безопасности и экологичности. Это позволяет наращивать перевозку пассажиров. Компания «Трансавиаэкспорт» специализируется на перевозках грузов в страны Европы, Южной Америки, Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока.

Областные аэропорты Республики Беларусь по географическому положению являются оптимальными пунктами для транзитных технических посадок на дозаправку

для зарубежных авиакомпаний, осуществляющих полеты из центрально-азиатских стран в Европу, а также из стран Ближнего Востока в Скандинавию.

Трубопроводный транспорт включает газопроводы и нефтепроводы с ответвлениями, которые связывают Республику Беларусь с Россией, Украиной, Литвой и Польшей. Общая протяженность нефтепроводов, проходящих по территории республики, составляет свыше 3 000 км. Используются они для импорта сырой нефти на нефтеперерабатывающие заводы республики и для транзита российской нефти в страны Западной Европы. Нефтепроводы представлены мощными и высокопроизводительными системами «Дружба» (Куйбышев – Унеча – Мозырь – Брест; Унеча – Полоцк; Мозырь – Броды – Ужгород; Полоцк – Вентспилс; Сургут – Полоцк).

Природный газ импортируется из России транзитом в Литву, Украину и страны Западной Европы газопроводами протяженностью 1 700 км. На территории Республики Беларусь расположены 6 компрессорных станций. Беларусь обеспечивает транзит российского газа по трем маршрутам: газопровод «Северное сияние» (для перекачки газа до украинской границы); газопровод «Ямал – Европа» (транспортирует газ из Западной Сибири в Польшу и Германию); газопровод в Литву и Калининград.

Общая характеристика транспортного комплекса Республики Беларусь

От развития транспорта напрямую зависят объемы транзита и доходы страны. Максимальное значение объемных и финансовых показателей транзита было достигнуто в 2008 г., когда общий доход от транзита составил 2,6 млрд. долл., что на 67 % выше уровня 2006 г. (1,6 млрд. долл.). Отчисления в бюджет в 2008 г. составили 467,6 млн. долл., что на 54 % выше уровня 2006 г. (302, 7 млн. долл.). Однако ввиду влияния мирового финансово-экономического кризиса произошло снижение спроса на товары и услуги, что повлекло уменьшение объема финансовых поступлений от транзита природного газа, воздушного, железнодорожного и автомобильного транспорта через территорию нашей республики.

Транспортная отрасль Беларуси увеличила доходы от оказания транзитных услуг в 2010 г. до 2,2 млрд. долл., что на 10 % больше уровня 2009 г. В частности, прирост доходов от грузовых транзитных перевозок железнодорожным транспортом увеличился на 22,2 % (получено 1 432,9 млрд. руб., что на 4,4 % больше уровня 2009 г.). Через воздушное пространство Беларуси за 2010 г. выполнено 169 транзитных полетов, что на 7 % выше уровня 2009 г. Объем экспорта от транзитных полетов вырос на 9 %, отчисления в бюджет составили 22,4 млн. долл. Количество транзитных поездок иностранных автоперевозчиков за 2010 г. по территории Беларуси составило более 1 млн. и увеличилось к уровню 2009 г. на 29 %. В 2010 г. экспорт услуг автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта вырос примерно на 23,7 % до 1,7 млрд. долл. За прошедшую пятилетку от экспорта автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта в бюджет республики поступило более 7,3 млрд. долл., а положительное сальдо транспортных услуг составило 5,2 млрд. долл. [5].

На сегодняшний день Беларусь как международный перевозчик 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 белорусской *транспортной логистики*. Поэтому повышение транзитной привлекательности невозможно осуществлять без совершенствования транспортной логистики. Одна из важнейших задач создания *логистических центров на транспорте* – разработка и организация оптимальных схем товаропотоков всеми видами транспорта по территории Беларуси и других государств на основе организации единого технологического и информационного процесса, объединяющего деятельность всех видов транспорта по обеспечению перевозок грузов

и оказанию сопутствующих услуг. При должном развитии логистического обслуживания уже в 2015 г. Республика Беларусь может получить экономический эффект в размере 5,7 млрд. долл. США [4]. В настоящее время реализуется 23 инвестиционных проекта по строительству логистических центров, а общий объем инвестиций по ним составляет более 3 трлн. рублей, из которых уже освоено 226 млрд. рублей.

В 2010 г. введена в эксплуатацию первая очередь логистического центра ИП «БЛТ-Логистик» (СЭЗ «Минск») складской площадью 2 900 м², в 2011 г. завершено строительство складского корпуса еще на 26 500 м². В 2011 г. начали функционировать логистические центры «Минск-Белтаможсервис», «Брест-Белтаможсервис», а также ООО «Двадцать четыре». До конца 2011 г. был запланирован ввод первой очереди логистических центров ИООО «Логистический центр «Прилесье» и СООО «БелВингес-Логистик». Программой Правительства Республики Беларусь на 2011–2015 гг. определена задача обеспечить строительство и ввод в эксплуатацию не менее 35 современных логистических центров с объемом инвестиций не менее 1,5 млрд. долларов США [2].

Заключение

Как следует из вышесказанного, транзитный потенциал Республики Беларусь реализуется не в полной мере, чему препятствует ряд проблем:

- 1) несовершенная нормативно-правовая база, не в полной мере обеспечивающая транзитную привлекательности страны, отсутствие унификации нормативно-правовых актов с общепринятыми прогрессивными нормами;
- 2) неразвитая сеть банковских терминалов по всем транзитным магистралям;
- 3) неполное соответствие технических, технологических и организационных параметров транзитной инфраструктуры аналогичным системам, созданным в ЕС (несоответствие по несущей способности республиканских автомобильных дорог по общей массе автопоезда с 5 и более осями и нагрузке на ось в 11,5 тонны; наличие узких мест и значительных временных задержек на стыках железнодорожных путей различной ширины; неразвитость сети транспортно-логистических центров).

Поэтому для эффективной реализации транзитного потенциала на базе интеграции в европейскую транзитную систему необходимо продолжать работу по модернизации транспортных коммуникаций, энергосистемы, информационных систем, уделять особое внимание развитию участков II и IX международных транспортных коридоров, а также развитию транспортной логистики. В связи с этим основными направлениями развития транспортного комплекса являются:

- 1) выполнение Государственной программы развития автомобильного транспорта Республики Беларусь на 2011–2015 гг., которая содержит перечень механизмов реализации мероприятий по развитию автомобильных перевозок пассажиров и грузов, необходимых для достижения устойчивого роста их объемов, а также повышения эффективности и качества обслуживания экономики и населения;
- 2) формирование единого информационно-технологического пространства грузовых автомобильных перевозок на основе современных систем рыночного мониторинга, анализа, логистики и статистики транспортных связей и процессов;
- 3) формирование конкурентоспособной среды в области транспортной деятельности на внутреннем и внешнем рынках транспортных услуг;
- 4) развитие внешнеэкономической деятельности в сфере автомобильного транспорта, международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров, в том числе в туристических целях;
- 5) оптимизация транспортных затрат через расширение использования водного транспорта, энергопотребление которого значительно ниже, чем на автомобильном и железнодорожном транспорте;

- 6) модернизация водных путей, соединяющих бассейны Черного и Балтийского морей, в первую очередь, воднотранспортное соединение Днепр – Висла – Одер.
- 7) проведение работ по развитию инфраструктуры на автодорожных пунктах пропуска и пунктах пропуска на железнодорожных станциях;
- 8) модернизация сети передач данных для информационного обеспечения перевозок и применению электронной технологии слежения за перемещением груза.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Логистика : учеб. пособие / И.М. Баско [и др.]; под ред. д-ра экон. наук, профессора И.И. Полещук. – Минск : БГЭУ, 2007. – 431 с.
2. В Беларуси реализуется 40 инвестиционных проектов по строительству логистических центров // Совет Министров Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.government.by/ru/content/3894>. – Дата доступа: 15.11.2011.
3. Транспорт // Официальный интернет-портал Президента Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.president.gov.by/press39405.html>. – Дата доступа: 15.11.2011.
4. О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. : постановление Совета Министров Республики Беларусь, 29 авг. 2008 г., № 1249 [Электронный ресурс] // Нац. центр правовых актов Республики Беларусь. – 2008. – Режим доступа: <http://www.pravo.by>. – Дата доступа: 15.11.2011.
5. Об утверждении стратегии развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 гг. : постановление Совета Министров Республики Беларусь, 9 августа 2010 г., № 1181 [Электронный ресурс] // Нац. центр правовых актов Республики Беларусь. – 2010. – Режим доступа: http://www.gki.gov.by/docs/programma_tranzita_2011_2015.pdf. – Дата доступа: 15.11.2011.

Sukhonos N.I. Transport Complex of the Republic of Belarus and Transit Potential: State, Development and Perspectives

The state and perspectives of further development of transport complex of the Republic of Belarus, the structure of transit income through the territory of the country are analyzed in the article. It is determined that the Republic of Belarus has the necessary infrastructure for the development promotion of freight and passenger service both on the territory of the Republic and beyond its bounds and for effective realization of transit potential on the basis of the integration to European transport system. The ways for further improvement of transport complex of the Republic of Belarus are outlined.

Рукапіс паступіў у рэдкалегію 29.12.2011