

# ФОРМИРОВАНИЕ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА БЕЛАРУСИ, РОССИИ И КАЗАХСТАНА

*Н.Г. Дзикович*

**Ключевые слова:** таможенный союз, транспортная система, транзит пассажиров и грузов, тарифная политика, транспортная безопасность, логистическая система.

В последние годы вследствие существенного развития международной торговли в значительной степени увеличились объемы потоков перевозок грузов в международном сообщении. Самые короткие дороги, соединяющие страны Западной Европы со странами СНГ, а также Южную и Центральную Европу с Северо-Западными регионами России, Балтии и Скандинавии, проходят через территорию Республики Беларусь.

Становление Республики Беларусь как суверенного государства, благоприятное географическое положение между странами Западной, Центральной, Восточной Европы, Балтии, Скандинавии, России, Украины и странами Азии и Ближнего Востока способствуют интеграции республики в мировую транспортную систему.

С целью согласованного развития транспортных систем для осуществления внешнеэкономических связей и обеспечения беспрепятственного передвижения грузов и пассажиров через национальные границы в странах Евроазиатского континента предусмотрено формирование международных транспортных коридоров, представляющих собой совокупность магистральных коммуникаций с соответствующей инфраструктурой при использовании различных видов транспорта на направлениях, имеющих важное международное значение.

В условиях развития и углубления международного сотрудничества формирование международных транспортных коридоров (МТК), обеспечивающих возможность унификации параметров транспортной инфраструктуры и применения единой технологии перевозок, рассматривается как основа при интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему.

На второй Общевропейской конференции по транспорту на о. Крит (Греция) в марте 1994 года были определены 9 общевропейских транспортных коридоров, инфраструктуру которых решено модернизировать и довести до соответствия текущим и будущим потребностям в перевозках в условиях развивающейся Европы. Два из этих коридоров проходят по территории Республики Беларусь [2, с.68].

Критский транспортный коридор №2 имеет маршрут Лондон – Париж – Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород. По территории Республики Беларусь в рамках этого транспортного коридора проходит двухпутная электрифицированная железнодорожная линия, а также автомобильная магистраль Брест–Минск – граница РФ. Преимуществом использования белорусского участка данного коридора является сокращение на 30–35% расстояния перевозок по сравнению с вариантом объезда территории Республики Беларусь через страны Балтии или Украину.

Продление данного транспортного коридора до Екатеринбурга будет способствовать еще более полному использованию потенциала железнодорожного транспорта на самом коротком и экономичном железнодорожном пути, соединяющем Европу и Азию. Соединение второго транспортного коридора с Транссибирской магистралью открывает колоссальные возможности выхода на Китай, Монголию, Корею и Японию.

Белорусская железная дорога, находясь на стыке железных дорог разной ширины колеи, располагает развитым грузовым потенциалом. Ее перегрузочные мощности в настоящее время имеют достаточные резервы для увеличения объемов грузовых железнодорожных перевозок.

Являясь одним из звеньев транспортного конвейера, железная дорога Беларуси принимает всевозможные меры по беспрепятственному перемещению грузопотоков, следующих между странами Европы и Азии, созданию благоприятных условий развития транзитных перевозок грузов, удовлетворению интересов грузовладельцев, транспортно-экспедиционных компаний по поставкам товаров.

Белорусская железная дорога готова к сотрудничеству с заинтересованными партнерами на взаимовыгодных условиях и гарантирует высокий уровень транспортного сервиса.

Сегодня хорошим примером на рынке транспортных услуг стал курсирующий с 1995 г. по маршруту Берлин – Брест – Москва контейнерный поезд «Восточный ветер». В состав поезда включаются контейнеры назначением не только на станции Московского узла, но и на другие станции России и стран СНГ.

Начиная с 2002 г. по согласованию с железными дорогами Польши, России, Казахстана и операторами контейнерного поезда «Восточный ветер» по станции Брест начато формирование контейнерного поезда по маршруту Брест – Осинówka – Красное – Илецк-1 – Актобе «Казахстанский вектор». В составе поезда следуют грузы назначением на станции казахских, узбекской, туркменской, таджикской, киргизской железных дорог. В 2007 г. маршрут поезда продлили до Арыси. С начала 2001 г. по маршруту Роттердам/Бремерхафен – Брест – Бекасово курсирует контейнерный поезд, которому по обращению оператора присвоен статус контейнерного поезда «Содружество».

С марта 2002 г. два раза в месяц курсирует специализированный контейнерный поезд «Монгольский вектор» по маршруту Брест – Наушки – Улан-Батор. В его состав включаются контейнеры, доставляемые в Брест как по железной дороге другими грузовыми поездами, так и автотранспортом. Прибывшие в Брест контейнеры накапливаются и хранятся на контейнерном терминале до начала формирования поезда. В рамках поезда «Монгольский вектор» с марта 2005 г. организовано курсирование контейнерного поезда по маршруту Китай – Монголия – Россия – Беларусь – Германия. В составе поезда следуют контейнеры назначением не только в Польшу и Германию, но и в Республику Беларусь. Время следования поезда из Монголии до станций Белорусской железной дороги составляет 8 суток.

Другой важной составляющей транспортной системы Республики Беларусь является участок Критского коридора №9 (граница Российской Федерации – Витебск – Могилев – Гомель – граница Украины) и его ответвление №9В (Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда), соединяющий Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию, Грецию. Благодаря наличию этого коридора организована устойчивая транспортная связь между северными и южными морями Европейского континента с использованием как автомобильного, так и железнодорожного транспорта.

В рамках данного международного транспортного коридора с 2003 г. по маршруту Одесса (Ильичевск) – Минск (Колядичи) – Клайпеда (Драугисте) еженедельно курсирует поезд комбинированного транспорта «Викинг», в состав которого включаются платформы с крупнотоннажными контейнерами, специализированные платформы с автопоездами, пассажирские вагоны для проезда водителей и проводников грузоотправителей. Для перевозок грузов в крупнотоннажных контейнерах назначением в Литву, Украину и в «третьи» страны через порты Клайпеда, Ильичевск, Одесса со станций Белорусской железной дороги установлены специальные тарифные ставки, которые значительно ниже автотранспортных расходов по этому маршруту.

Поддержанию в надлежащем состоянии этих важнейших международных транспортных магистралей постоянно уделяется самое серьезное внимание со стороны Правительства и дорожной администрации Республики Беларусь и для этого выделяются необходимые ресурсы и финансовые средства. Особое внимание уделяется обустройству пограничных переходов с целью увеличения их пропускной способности и уменьшения времени простоя при пересечении государственной границы.

Серьезные изменения, происходящие в последнее время в структуре мировой экономики, оказывают существенное влияние на изменения международного рынка транспортных услуг. Быстрые темпы роста промышленного потенциала объединенной Европы и экономики азиатского региона создают благоприятные условия для развития транспорта Беларуси и России, расположенных на геополитическом перекрестке, средоточии торговых и транзитных путей.

В настоящее время на транспорте Союзного государства Беларуси и России, созданного

Таможенного Союза Беларуси, России и Казахстана (далее ТС) должна проводиться большая работа по дальнейшему укреплению транспортно-экономических связей, развитию инфраструктуры транспортных коридоров, обновлению и восстановлению парков подвижного состава, расширению сети сервисных станций по диагностике, обслуживанию и ремонту автотранспортных средств, совершенствованию системы тарифо- и ценообразования, стабилизации финансового положения, создания и развития транспортного комплекса. Все это возможно осуществить лишь в условиях создания единого транспортного пространства (ЕТП) Таможенного Союза как необходимой составляющей построения в перспективе единого экономического пространства.

Формирование ЕТП предполагает решение следующих основных задач:

– рациональную гармонизацию нормативного правового регулирования транспортной деятельности, унификацию технических стандартов и транспортных технологий в государствах-членах ТС, в том числе на основе международных норм, а также многосторонних соглашений и конвенций в области транспорта, принятых на международном уровне;

– устранение любой дискриминации поставщиков транспортных услуг из одних государств Сообщества при осуществлении ими перевозок в других государствах-членах ТС, а также в сфере лицензирования и сертификации, при учреждении ими транспортных компаний, их филиалов и представительств, совместных предприятий на всей территории ЕТП, т.е. предоставление национального режима;

– обеспечение свободного транзита пассажиров и грузов, эффективное использование транзитно-транспортного потенциала государств ТС;

– переход к многосторонним соглашениям Сообщества о воздушном сообщении («открытом небе»), международном автомобильном сообщении, судоходстве по внутренним водным путям и др.;

– максимальное использование положительного опыта интеграции транспортных систем в рамках Содружества Независимых Государств, особенно в области железнодорожного транспорта, а также в сфере гражданской авиации и использования воздушного пространства;

– создание в рамках ТС механизмов консультаций для согласования внешнеэкономической политики в области транспорта;

– техническое перевооружение транспортных систем в целях существенного улучшения использования транспортного потенциала государств-членов ТС и эффективного обслуживания их населения и экономики, а также обеспечения в полной мере безопасности перевозок и охраны окружающей среды;

– унификацию принципов формирования тарифной политики и условий налогообложения транспортных средств и транспортных услуг;

– унификацию условий обязательного страхования гражданско-правовой ответственности перевозчиков перед пассажирами и владельцев транспортных средств перед третьими лицами;

– обеспечение свободного доступа профессиональной рабочей силы к рынку транспортных услуг и совместная подготовка кадров;

– проведение единой политики в области транспортной безопасности, безопасности перевозок и снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

В качестве приоритетов формирования ЕТП, на которые должно быть сосредоточено государственное финансирование, предлагается определить:

– создание общего рынка транспортных услуг;

– создание единой транспортной системы;

– обустройство общеевропейских МТК, проходящих по территории Беларуси и России;

– формирование новых международных транспортных коридоров на территории Таможенного Союза;

– создание эффективной системы информационного обеспечения транспортных услуг;

– реализация транзитного потенциала стран-членов ТС;

– развитие системы логистических центров Сообщества.

Переход Республики Беларусь к рыночным отношениям и предстоящее формирование Единого транспортного пространства Таможенного Союза определяют одновременно также необходимость удовлетворения потребностей экономики республики в транспортном обслуживании на логистических принципах [1, с. 303].

Следует отметить, что во многих странах Европы логистика давно стала практическим инструментом бизнеса. Как показывает зарубежный опыт, с логистическими системами связано получение 20–30% валового национального продукта ведущих промышленно развитых стран.

Интеграции Республики Беларусь в международную транспортную систему будет способствовать и создание на ее территории сети региональных грузовых терминалов.

Результаты изучения состояния перевозок грузов транспортом республики и опыта создания и функционирования логистических терминальных систем грузовладельцев в России и странах дальнего зарубежья явились исходной информационной базой для определения основных требований к созданию республиканской логистической системы.

Республиканская логистическая терминальная система обслуживания грузовладельцев Беларуси должна представлять собой совокупность различного рода структур (терминалы, логистические центры с филиалами, органы управления, сервисные учреждения), взаимодействующих между собой, с транспортными организациями различных видов транспорта, экспедиционными и страховыми предприятиями (организациями) и грузовладельцами.

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29 августа 2008г. №1249 утверждена Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г.

В Программе определены цели, задачи и пути развития логистической системы республики на период до 2015 г., представлена классификация логистических центров, разработаны основные подходы к их созданию, даны схемы размещения объектов логистической системы, предложен механизм создания льготного режима для потенциальных инвесторов и система критериев их выбора, разработаны методические основы управления логистической системой Республики Беларусь, обозначены подходы к информационному обеспечению ее управления и функционирования и др. [3].

В 2009 г. в условиях разразившегося мирового финансового кризиса последовательная успешная реализация данной Программы была затруднена в связи с рядом возникших обстоятельств, основными из которых явились проблемы поиска и привлечения инвесторов строительства логистических центров. В такой ситуации появилась необходимость скорректировать содержание и сроки выполнения некоторых мероприятий Программы, определить координирующий центр ее реализации, уточнить механизм льгот и преференций, которые могут быть использованы для привлечения инвестиций.

Логистическая система Республики Беларусь должна включать (в зависимости от отраслевой направленности) совокупность транспортно-логистических, оптово-логистических (торговых) и многофункциональных логистических центров.

Важнейшее место в логистической системе Беларуси должны занять транспортно-логистические центры, создаваемые в областных центрах, крупных транспортных узлах, а также на территории России и Казахстана. По оценкам Института экономики НАН Беларуси, их суммарный грузооборот к 2015 г. может составить 25–30 млн. тонн в год, а страна за счёт развития логистики получит не менее 20% ВВП. Первичную основу в системе Беларуси составят государственные логистические центры РУП «Белтаможсервис», а также создаваемые на базе госпредприятия «Брестгрузавтосервис», ОАО «КМК «Интурист» и другие.

Главным в системе грузовых терминалов страны должен стать транспортно-обслуживающий комплекс (ТОК) «Прилесье», который включен в границы территории свободной экономической зоны «Минск».

Планируется, что на территории ТОК «Прилесье» будут построены АЗС, станции техобслуживания, современные складские помещения, таможенные терминалы, автостоянки, автомойки, а также предусматривается строительство всего комплекса необходимых услуг для отдыха водителей и пассажиров. Кроме этого, в «Прилесье» планируется создать бизнес-центр, где разместятся офисы банковских, страховых, брокерских, экспедиторских и других фирм.

В логистическом центре комплекса будет внедрена единая информационная система, содержащая информацию о передвижении конкретного транспортного средства и товара в любой момент и в любой точке, что позволит компаниям оптимизировать транспортные потоки и повысить эффективность грузоперевозок.

Создаваемый логистический центр предложит оптимальные транспортные схемы грузоперевозок. При необходимости в них будут задействованы разные виды транспорта – авиа-, авто- и железнодорожный – в наиболее выгодном их сочетании.

Таким образом, основными приоритетными направлениями интеграции Республики Беларусь в мировую транспортную систему и формируемое единое транспортное пространство Таможенного Союза, обеспечения

эффективного использования и развития транзитных возможностей Республики Беларусь являются:

- создание логистической системы страны;
- совершенствование нормативной и правовой базы различных видов транспорта, регламентирующей условия осуществления транзитных перевозок грузов и пассажиров;
- обеспечение преференциальных условий проезда транзитом через Республику Беларусь по сравнению с условиями проезда через территории сопредельных государств;
- развитие, реконструкция и строительство новых объектов приграничной инфраструктуры необходимой пропускной способности;
- развитие, реконструкция автомобильных дорог, по которым осуществляются транзитные автомобильные перевозки, до международных требований;

– развитие объектов дорожного и приграничного сервиса на транспортных магистралях, имеющих международное значение;

– развитие комбинированных перевозок грузов по международным транспортным коридорам №2 и №9;

– внедрение современных информационных технологий сопровождения транспортных процессов и других систем информатизации;

– информационное обеспечение транзитной привлекательности Республики Беларусь.

Поэтапная реализация указанных мероприятий будет способствовать увеличению транзитных перевозок через территорию республики и созданию национальным перевозчикам благоприятных условий для работы на международном рынке транспортных услуг.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Логистика: учеб. пособие; под ред. д-ра экон. наук, профессора И.И. Полещук. – Минск: БГЭУ, 2007.
2. Дзикович, Н.Г. Международные транспортные операции и логистика: курс лекций / Н.Г. Дзикович. – Минск: Академия управления при Президенте Республики Беларусь, 2007.
3. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 29 августа 2008 года №1249 «Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года».

#### РЕЗЮМЕ

В статье оценивается роль международных транспортных коридоров, проходящих по территории Республики Беларусь, в развитии ее транспортного комплекса, определены основные приоритетные направления сотрудничества Беларуси, России и Казахстана при формировании единого транспортного пространства Таможенного Союза, особое значение в котором отводится созданию и развитию логистической системы Республики Беларусь.

#### SUMMARY

The paper evaluates the role of international transport corridors passing through the territory of the Republic of Belarus in the development of its transport sector. Key priority areas of cooperation between Belarus, Russia and Kazakhstan to the formation of a single transport space of the Customs Union, in which the creation and development of the logistic system of the Republic of Belarus is very important, are identified.

\* Статья поступила в редакцию 15 марта 2010 г.