

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА СОЮЗНОГО ГОСУДАРСТВА

Никита Кучевский

Постепенное сближение и интеграция национальных экономик России и Беларуси требуют дальнейшего углубления сотрудничества обеих стран и в области транспорта как необходимого условия формирования единого экономического пространства. На этом пути требуется решение ряда проблем, в числе которых: разработка системы совместного использования транспортных маршрутов, коммуникаций и производственного потенциала; создание единых систем информационного обеспечения рынка транспортных услуг и транспортной отчетности; установление порядка согласования позиций транспортников Беларуси и России по вопросам сотрудничества с международными транспортными организациями; обеспечение гармонизации таможенных и налоговых законодательств, валютного регулирования, сертификации и лизинга; доработка нормативно-правовой базы транспорта в части заключения международных договоров и межправительственных соглашений; совершенствование механизма совместной разработки и поддержки важных международных региональных и национальных программ, а также реализации конкретных мероприятий, которые изложены в государственных программах, разработанных по видам транспорта, дорожного хозяйства и связи.

Уже в ближайшее время необходимо:

- определить организационную структуру управления транспортом Союзного государства, полномочия и принципы взаимодействия союзных и национальных органов, распределить между ними функции;

- разработать единые принципы формирования общего рынка транспортных услуг;

- подготовить предложения по переходу на единые принципы тарифной политики на транспорте.

В связи с этим особое значение приобретает процесс гармонизации национальных законодательств Беларуси и России по транспорту:

- совершенствование законодательной и нормативно-правовой базы с учетом положений Международного транспортного права и ее унификация в рамках Союза Беларуси и России;

- разработка и подписание межправительственных соглашений с сопредельными государствами на условиях Конвенции ООН "О транзитной торговле внутриконтинентальных государств, не имеющих выхода к морю";

- проработка с Украиной и другими заинтересованными государствами возможности продления пятого трансъевропейского транспортного коридора по территории республики;

- подготовка предложений к проекту Конвенции Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением формы накладной, установленной Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении;

- создание совместных транснациональных компаний по транспортно-экспедиционному обслуживанию

экспортно-импортных поставок продукции Республики Беларусь и транзиту грузов по ее территории.

Для улучшения таможенного обслуживания и повышения его качества потребуются:

- реконструкция и строительство новых пунктов пропуска автотранспортных средств на основных маршрутах движения транзитного потока с внедрением современных информационно-технических средств, позволяющих значительно сократить простои при таможенном оформлении;

- реконструкция автомобильных дорог второго и девятого трансъевропейских транспортных коридоров в соответствии с международными требованиями; модернизация приграничных железнодорожных станций; продолжение строительства гостиниц, пунктов питания, автозаправочных станций, станций технического обслуживания, охраняемых стоянок, площадок отдыха и других объектов дорожного сервиса;

- развитие сети мобильной сотовой связи стандарта GSM и модернизация сети передачи данных вдоль трансъевропейских транспортных коридоров, проходящих по территории республики.

Все эти направления совместной деятельности в той или иной мере отражаются в разрабатываемых программах социально-экономического развития отдельных видов транспорта Беларуси и России в средне- и долгосрочной перспективе. В стадии разработки находятся: Программа сотрудничества Министерства путей сообщения Российской Федерации и Белорусской железной дороги; Программа формирования общей межгосударственной системы сервиса для транспортных средств, осуществляющих автомобильные международные перевозки; Программа развития смешанных, в том числе комбинированных перевозок; Программа сотрудничества по развитию международной автомагистрали Брест—Минск—Москва; Программа реконструкции наиболее загруженных участков автомобильных дорог республиканского значения, включенных в сеть международных магистралей СНГ; Программа реконструкции и модернизации подходов к пограничным пунктам. Кроме того, по автомобильному транспорту принят ряд соглашений, в том числе: Межведомственное соглашение о взаимном делегировании полномочий по контролю за автотранспортными средствами третьих стран на границе Союза Республики Беларусь и Российской Федерации, Соглашение о международном автомобильном сообщении. Рассмотрен и принят ряд предложений и совместных планов действий, в том числе предложения по перевалке белорусских внешнеторговых грузов в портах Калининградской области, план совместных мероприятий по созданию равных условий субъектам хозяйствования Республики Беларусь и Российской Федерации.

К настоящему времени уже разработаны и реализуются государственные программы развития отдельных видов транспорта, включающие вопросы развития совместных коммуникаций и инфраструктуры Союзного

Кучевский Никита Гордеевич — кандидат экономических наук, заведующий отделом, старший научный сотрудник Научно-исследовательского экономического института Министерства экономики Республики Беларусь

государства. Среди них: Программа развития Белорусской железной дороги до 2010 г.; программа "Дороги Беларуси" на 1997—2005 гг.; Программа неотложных мер по развитию гражданской авиации Республики Беларусь; Комплексная программа развития приграничной инфраструктуры Республики Беларусь; Совместная целевая программа по обустройству пунктов пропуска на внешних границах государств — участников Договора о Таможенном союзе и Едином экономическом пространстве.

Межгосударственным проектом ТАСИС "Усовершенствование транспортных потоков по второму и девятому коридорам трансъвропейской сети" планируется:

- развитие и совершенствование автомобильных дорог и их инфраструктуры второго и девятого коридоров в границах Беларуси;

- создание конкурентоспособной системы организации транспортных процессов, которые осуществляются транспортом Беларуси в трансъевропейских коридорах.

В рамках совместно подписанных министрами России, Беларуси, Германии, Польши документов (Договора о сотрудничестве в области модернизации, реконструкции и развития железнодорожного коридора Берлин—Варшава—Брест—Минск—Москва—Нижний Новгород (2-й "Критский") и двух ответвлений от 9-го "Критского" коридора: Калининград (Клайпеда)—Вильнюс—Минск—Жлобин—Гомель—Киев (Одесса)—Кишинев—Бухарест—Александруполис (Греция); Хельсинки—С. Петербург—Витебск—Жлобин—Гомель—Киев (Одесса)—Бухарест—Александруполис) осуществляются реконструкция и перевооружение инфраструктуры, а также коммуникаций железнодорожных магистралей Красное—Орша—Минск—Брест и Гомель—Жлобин—Минск—Молодечно—Гудогай, которые входят в состав названных коридоров. Эти мероприятия преследуют цель обеспечить:

- повышение качества перевозок за счет сокращения времени доставки пассажиров и грузов в пункты назначения;

- улучшение пассажирского комфорта и сервиса в международном сообщении;

- сокращение времени простоя вагонов в местах соприкосновения различных систем железнодорожной техники (различная ширина колеи). На этом направлении намечаются в перспективе внедрение цифровых автоматических телефонных станций, прокладка оптоволоконных линий связи, модернизация средств радиосвязи железнодорожного транспорта. Кроме того, проводятся работы по подготовке всего направления Москва—Брест к обслуживанию новыми пассажирскими электровозами производства Российской Федерации и организации пассажирского движения со скоростью до 160 км/час.

Большое внимание в двусторонних отношениях государств уделяется обустройству приграничной транспортной инфраструктуры, переходу на комплексное компьютерное управление работой в железнодорожных узлах, использованию прогрессивных технологий в эксплуатационном процессе и в строительстве, внедрению более высокого уровня автоматизированной системы управления транспортным процессом, безлюдных технологий, а также принятию экологических мер.

Приоритетами разработанной и реализуемой совместной программы сотрудничества между МПС Российской Федерации и Белорусской железной дорогой являются:

- урегулирование финансовых вопросов;

- обмен высокоэффективными технологиями;

- реконструкция, модернизация и техническое развитие 2-го общеевропейского транспортного коридора Берлин—Варшава—Брест—Минск—Москва—Нижний Новгород для организации скоростного движения поездов.

Ряд вопросов по формированию и обеспечению функционирования транспортной отрасли Союзного государства (унификация и выработка единых подходов к формированию тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом) рассмотрен координационной комиссией. В соответствии с Соглашением между Белорусской железной дорогой и Министерством путей сообщения Российской Федерации о порядке регулирования железнодорожных грузовых тарифов в сообщении между Республикой Беларусь и Российской Федерацией создается единое тарифное пространство, предусматривающее действие согласованных принципов формирования, применения и регулирования железнодорожных тарифов, а также обеспечение равных тарифных условий субъектам хозяйствования Российской Федерации и Республики Беларусь при перевозке грузов.

С целью выработки предложений по формированию сквозной тарифной ставки на перевозку транзитных грузов по Транссибу из Японии, Южной Кореи и других стран в Западную Европу и Скандинавию через Беларусь в ноябре 1998 г., в марте и апреле 1999 г. в МПС России проведены совещания с представителями железных дорог Беларуси, Польши, Германии и Финляндии, морских судоходных компаний, портовых операторов, экспедиторских компаний, участников Транссибирского контейнерного сервиса, а также японских и южнокорейских грузовладельцев. В результате сформированы сквозные тарифные ставки на перевозку транзитных грузов в контейнерах из Японии и Южной Кореи через Беларусь в Финляндию, Германию и другие страны.

Выгодное географическое положение Белорусской железной дороги предопределяет возможность более эффективного участия Республики Беларусь в развитии мировой торговли, особенно в контексте экономических связей Европы и Азии. Беларусь для этого имеет достаточно развитую инфраструктуру, в том числе и на пограничных переходах.

Белорусская железная дорога заинтересована в привлечении перевозок из Японии, Южной Кореи и Китая по Транссибирскому маршруту назначением в страны Западной Европы и порты Балтии (Калининград, Клайпеда и др.) через территорию Беларуси.

Пропуск демонстрационного ускоренного поезда в направлении Находка—Москва—Брест за 8 суток 21 час со скоростью 1150 км/сутки показал возможности не только Российской, но и Белорусской железной дороги в обеспечении доставки грузов в установленные сроки по утвержденному графику. Скорость доставки такими поездами в два с лишним раза выше, чем морским путем через Индийский океан.

Для обеспечения всего комплекса транспортных услуг в максимально короткие сроки на пограничных переходах белорусско-польской границы создана развитая инфраструктура, способная осуществлять любые операции при транспортировке различных грузов, включая, например, перелив сжиженных газов (станции Монтыкалы и Свислочь) или перегруз угля (станция Берестовица). Перегрузочные мощности магистра-

ли в настоящее время имеют резервы, достаточные для увеличения объема перевозок на 60—70 %. Для перегруза навалочных, тарно-штучных, скоропортящихся, зерновых грузов, угля, железной руды, пиломатериалов, жидких химических грузов, минеральных удобрений и т. д. используется мощный парк современных технических средств: погрузчиков, кранов козловых и на железнодорожном ходу. На станции Брест-Северный построен комплекс по перевалке и хранению рефрижераторных контейнеров с поддержанием температурного режима путем подключения к внешнему источнику электроэнергии.

В условиях острой конкурентной борьбы на рынке транспортных услуг возрастают требования к качеству транспортного обслуживания, основными критериями которого являются скорость доставки грузов, ритмичность перевозок, обеспечение сохранности грузов, а также информационный сервис.

Особенно трудоемкими и продолжительными являются операции по оформлению сопроводительных и перевозочных документов на пограничных станциях; ошибки в их оформлении зачастую становятся причинами задержки грузов на границе.

Решить проблему ускорения оборота документов, повышения качества их оформления, обеспечения беспрепятственного продвижения грузов можно только путем автоматизации информационных процессов. Поэтому вопросам разработки и внедрения современных информационных технологий Белорусская железная дорога уделяет особое внимание.

Инфраструктура информационных технологий Белорусской железной дороги представлена мощностями Главного вычислительного центра (ГВЦ), его структурных подразделений в Бресте и Гомеле, а также комплексом автоматизированных рабочих мест технологического персонала станций и отделений дороги. Все вычислительные мощности дороги, обслуживающие грузовые перевозки, включены в дорожную сеть передачи данных, которая интегрируется с сетями передачи данных сопредельных государств, образуя единое информационное пространство, наличие которого позволяет обеспечить непрерывное слежение за перевозкой каждого вагона и контейнера по территории Беларуси, сопредельных государств, а также Германии.

На базе Брестского информационно-вычислительного центра (ИВЦ) создана "Единая информационная технология работы пограничного перехода Малашевиче (ПКП)—Брест (БЧ)", в рамках которой реализован электронный документооборот, что позволяет ускорить обработку поезда на 7—10 час. Экономический эффект этой технологии достигается за счет использования предварительной информации. Электронные копии документов на перевозимые грузы готовятся в Малашевиче (ПКП) и передаются в Брест задолго до прибытия поезда. Это позволяет заблаговременно выявить ошибки в оформлении, своевременно их устранить, обеспечивая беспрепятственное продвижение грузов через границу при соблюдении технологических норм оформления документов.

В целях совершенствования информационного обеспечения ускоренных поездов "Восточный ветер" и "Россия-экспресс" Белорусская железная дорога участвует в разработке пилотного проекта по организации электронного обмена данными между железными дорогами сопредельных государств с использованием международного стандарта ООН/ЭДИФАКТ.

Информационная инфраструктура Белорусской железной дороги интегрируется с аналогичными инфраструктурами сопредельных ПКП, РЖД и является составной частью единого информационного пространства железных дорог. В условиях научно-технического прогресса современные информационные технологии обеспечивают Белорусской дороге устойчивое положение на международном рынке транспортных услуг.

В марте 2001 г. в Польше (Юрата) состоялось совещание руководителей администраций железных дорог Польши и Беларуси, где отмечалось, что объемы грузовых перевозок на направлении Восток—Запад и обратно возрастают. Это вызвало необходимость проработки технических, технологических и правовых аспектов организации комбинированных перевозок, разработки новой правовой основы, организации перевозок грузов по железным дорогам Германии, Польши, Беларуси и России по единому документу, а также подписания Соглашения о прямом железнодорожном грузовом сообщении между этими государствами, которое позволило бы ускорить продвижение грузов по их территориям.

В прогнозном периоде складываются благоприятные условия для развития внешних факторов экономического роста железнодорожного транспорта, таких, как создание единого таможенного пространства между Беларусью, Российской Федерацией, Казахстаном, Киргизстаном, Таджикистаном. Это позволяет возвратиться к совместной эксплуатации единой железнодорожной сети, подвижного состава, к его модернизации и ремонту на предприятиях Белорусской железной дороги, расширить полигон транзитных и экспортно-импортных перевозок.

Формирование единого транспортного пространства потребует проведения большой работы по техническому совершенствованию трубопроводного транспорта, автоматизации управления насосными станциями, повышению агрегатной мощности насосно-силового оборудования и компрессоров, автоматизации технологии перекачки нефти и газа.

Среди факторов экономического роста трубопроводного транспорта приоритетами развития в предстоящем пятилетии должны стать:

- обеспечение стабильного бесперебойного газоснабжения потребителей республики;
- развитие экспортного потенциала ГП "Белтрансгаз" через оказание услуг по транзиту российского газа в третьи страны.

Эксплуатация первой очереди белорусского участка трансконтинентального газопровода Ямал—Европа позволяет наряду с услугами по его строительству и транзитом по системе газопроводов оказывать экспортные услуги. Поэтапный ввод второй очереди белорусского участка и окончательное завершение строительства к исходу 2003 г. обеспечат увеличение в 2005 г. транзита российского газа в страны Европы по данному направлению в 1,9 раза по сравнению с 2000 г.

В целях активизации внешнеэкономической деятельности и оказания государственной поддержки международным автомобильным перевозчикам Министерством транспорта Республики Беларусь совместно с другими министерствами формируется правовая база по защите национального рынка транспортно-экспедиционных услуг. Во исполнение Указа Президента "О защите национального рынка транспортно-экспедиционных услуг" Минтранс совместно с национальными

ассоциациями осуществляет доработку Положения о порядке организации и условиях проведения конкурсных тендеров на осуществление транспортно-экспедиционной деятельности на территории Республики Беларусь.

В 1999 г. завершились работы по созданию "Белорусской транспортно-экспедиционной и фрахтовой компании", на которую возложены функции по формированию конкурентоспособной на международном рынке национальной системы транспортно-экспедиционного обслуживания, экспортно-импортных поставок продукции, фрахтованию морских и речных судов, в том числе на условиях долгосрочной аренды, организации смешанных и комбинированных перевозок грузов, участию в формировании национального торгового флота. Реализация этих мер будет способствовать дальнейшему развитию международных перевозок и повышению конкурентоспособности белорусских перевозчиков на внутреннем и внешнем рынках транспортных услуг.

Развитие автомобильных дорог в соответствии с программами "Дороги Беларуси" и "Дороги России" позволит улучшить международные связи и будет способствовать интеграционным процессам в странах СНГ, Западной Европы и Востока. Основной целью развития автомобильных дорог на территории Союзного государства Беларуси и России является улучшение автомобильного сообщения, создание условий для повышения конкурентоспособности товаров и услуг, снижения издержек при перевозках, улучшения условий жизни населения. Достижению этих целей путем проведения согласованной политики послужит:

- обеспечение территориальной транспортной доступности на уровне, гарантирующем единство и целостность Союзного государства, его социальную стабильность, интенсификацию общественного производства, создание благоприятных транспортных условий для внешней торговли, решение социальных проблем населения, экономической и политической интеграции;

- усиление координации в развитии транспортной инфраструктуры, интеграции транспортных и производственно-распределительных процессов, создание мультимодальных перевозочных систем и систем товарораспределения, основанных на принципах логистики;

- достижение устойчивости работы транспорта, снижение его отрицательных воздействий на окружающую среду и повышение безопасности дорожного движения.

В связи с намечаемым развитием экономики Союзного государства, укреплением международных транспортно-экономических связей с зарубежными странами, включая транзитные перевозки грузов и пассажиров, в период до 2010 г. прогнозируется значительное увеличение интенсивности движения на магистральных направлениях сети автомобильных дорог, входящих в систему МТК и соединяющих Россию и Беларусь с соседними государствами. Суммарно интенсивность движения к 2010 г. по сравнению с 2000 г. на направлении Брест—Минск—Смоленск—Москва—Нижний Новгород возрастет на подходах к Смоленску и Москве — в 2,5 и 4,0 раза при максимальной интенсивности движения 200 тыс. авт./сутки на участке Москва—Орехово-Зуево.

В 2010 г. основные международные транзитные потоки грузов по территории Союзного государства будут осуществляться по направлениям граница Финляндии—Санкт-Петербург—Псков—граница Беларуси (максимально до 0,4 тыс. авт./сутки);

Наибольшая загрузка транзитными потоками грузов ожидается в первую очередь по направлениям Критских коридоров, а также по направлениям "Запад—Восток", соединяющим территорию Союзного государства со странами Центральной и Западной Европы, Балтии и Скандинавии, а также с Калининградской областью и портом Калининград.

Предложения по развитию российской части автодорожной сети Союзного государства базируются на концепции и основных положениях подготовленного в 2000 г. Росавтодором проекта федеральной целевой программы "Национальная программа совершенствования и развития сети автомобильных дорог Российской Федерации на период до 2010 года" и предусматривают поэтапное наращивание уровня финансирования и темпов выполнения дорожных работ в целях создания в России современной дорожной сети, адекватной имеющейся в развитых странах Запады.

Мероприятия по совершенствованию и развитию российских частей автодорожных маршрутов международного значения включены в состав федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России", которая разрабатывалась в соответствии с федеральной программой "Дороги России XXI века" с корректировкой показателей по состоянию на 1 июля 2000 г.

Программой функционирования и развития объединенной транспортной системы Союзного государства России и Беларуси предусматривается более интенсивное использование международными автоперевозчиками транзитного положения Союзного государства для перевозок грузов и пассажиров.

Важнейшим направлением международных связей Союзного государства является граница Беларуси и Польши—Минск—Москва—Самара—Челябинск—Омск—Новосибирск—Красноярск—Иркутск—Чита—Хабаровск—Владивосток.

Маршрут представляет собой трансконтинентальную широтную автомагистраль по оси южной полосы расселения Сибири и Дальнего Востока. Имеет протяженность около 10 тыс. км, 13 ответвлений, связывает страны Европы с Корейским полуостровом, Китаем, Монголией и Казахстаном. Ответвления маршрута обеспечивают связь с существующими магистралями Азиатской сети (А-3, А-60, А-61, А-62, А-63, А-74, А-83).

Другим важнейшим направлением повышения эффективности использования автомобильного транспорта для перевозок грузов в международном сообщении является развитие объектов дорожного сервиса. Ряд автомобильных дорог по-прежнему не соответствуют международным требованиям по обслуживанию водителей, пассажиров и эксплуатируемого подвижного состава. Отсутствуют современные средства связи для осуществления оперативной дорожной информации, недостаточно пунктов оказания медицинской помощи водителям и пассажирам. Количество охраняемых площадок для отдыха водителей, мотелей, кемпингов и других технических устройств на современных дорогах значительно ниже установленных международными нормами. Поэтому программными мероприятиями по развитию объектов дорожного комплекса на территории России предусматривается:

- строительство 40 единиц мотелей, кемпингов, гостиниц для персонала грузовых и пассажирских перевозок на маршрутах МТК на территории России;

— строительство соответственно 150, 45, 450, 300, 45 единиц стоянок, площадок отдыха, АЗС, СТО, пунктов питания и мойки АТС.

С учетом того, что автомобильный транспорт, как составная часть транспортной системы Союзного государства, выполняет важную региональную роль, существенное значение для установления основных направлений его развития приобретают:

— совершенствование структуры парка автотранспортных средств за счет дальнейшего увеличения доли малотоннажных (до 2 т) и крупнотоннажных (свыше 15 т) грузовых автомобилей, увеличения автобусов малой и большой вместимости и повышения уровня специализации парка;

— повышение безопасности дорожного движения, уменьшение загрязнения окружающей среды. Ввиду особого значения этой проблемы в Российской Федерации разработана федеральная программа "Повышение безопасности дорожного движения в России на 2000—2003 гг.". В настоящее время Минтранс России проводится окончательное согласование проекта этой программы с заинтересованными министерствами и ведомствами страны. Реализация этой программы позволит снизить аварийность на дорогах и сократить число погибших в ДТП на 15—20 %.

На автомобильном транспорте предусматривается дальнейшее развитие международных автобусных перевозок пассажиров по регулярным маршрутам, расположенным по автомагистралям, входящим в состав МТК. Предлагается в ближайшие 2—3 года открыть не менее 18 новых автобусных маршрутов, в основном на направлениях на Польшу и другие страны Центральной и Западной Европы, Скандинавии и Балтии.

Важным мероприятием для решения проблемы совершенствования международных пассажирских перевозок и обеспечения социальной защиты пассажиров при осуществлении этих перевозок является их страхование в соответствии с Соглашением об обязательном страховании пассажиров при международных автомобильных перевозках, подписанным государствами СНГ 13 января 1999 г. Для реализации этого Соглашения в России необходимо выполнить ряд мер, в том числе: создать Регулирующую организацию в виде некоммерческого Фонда по обеспечению указанного страхования пассажиров, доработать и утвердить пакет нормативно-правовых документов.

Для повышения качества транспортного обслуживания на направлениях перевозок грузов и пассажиров

ставится задача создания современных систем организации перевозок. Указанные системы создаются в виде единой интегрированной сети зональных центров информационного и навигационного обеспечения участников транспортного процесса. Развертывание этой сети в перспективе намечается осуществить в первую очередь в крупных транспортных узлах на наиболее загруженных участках.

Помимо внедрения ряда инвестиционных проектов до 2010 г. необходимо осуществить ряд организационных мероприятий и выполнить научно-исследовательские работы по актуальным проблемам развития транспорта, связанным с международными перевозками.

В настоящее время практически прекратились перевозки на местных авиалиниях Беларуси и России, имеет место значительное сокращение объемов перевозок на международных и межгосударственных. Причины этого — высокий износ авиационной техники, резкое снижение покупательской способности населения, отсутствие государственного заказа на авиаперевозки, а также технические и экологические ограничения со стороны международных авиационных организаций на использование воздушными судами Союзного государства воздушного пространства европейских стран, высокие цены на новую авиационную технику западноевропейского и российского производства, на ее капитальный ремонт, высокие тарифы и цены на аэропортовые и аэронавигационные услуги зарубежных стран.

Дальнейшее совершенствование работы воздушного транспорта в рамках Союзного государства Беларуси и России будет проходить в направлении осуществления конкретных мероприятий и решения задач государственной транспортной политики, изложенных в Программе экономического сотрудничества между Республикой Беларусь и Российской Федерацией на 1999—2008 гг., а также в отраслевых программах видов транспорта, правительственных документах.

Реализация намеченных мероприятий позволит ускорить формирование транспортного пространства: создать единую эффективную транспортную систему Беларуси и России, выйти на новые технологии обслуживания, повысить эффективность работы транспортных предприятий, создать необходимые условия для формирования и государственного регулирования рынка транспортных услуг, увеличения экспортного потенциала отрасли и валютных поступлений в республику от транспортной деятельности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кучевский Н. Г., Семченко В. Т. Проблемы формирования единого транспортного пространства // Социально-экономические проблемы развития Союзного государства: Сб. науч. трудов. Мн.: НИЭИ Минэкономики Республики Беларусь. 2001. С. 50—67.
2. Кучевский Н. Г. Интеграция транспортного комплекса Республики Беларусь в европейскую и мировую транспортную систему // Проблемы внешнеэкономических связей Республики Беларусь: Тез. докл. междунар. конф. / БГУ. Мн., 1996. С. 53—54.
3. Комплексная Программа развития приграничной инфраструктуры Республики Беларусь (одобрена постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 14 апреля 1999 г. № 515).
4. Программа развития транзитных перевозок грузов и пассажиров железнодорожным и автомобильным транспортом через территорию Республики Беларусь до 2005 года (одобрена постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 11 января 2001 г. № 33).
5. Отчет о научно-исследовательской работе НИЭИ Минэкономики "Прогноз социально-экономического развития Союзного государства на 2002 год и по параметрам прогноза до 2004 года". Мн., 2001.
6. Программа социально-экономического развития Республики Беларусь на 2001—2005 годы (утверждена Указом Президента Республики Беларусь от 8 августа 2001 г. № 427).

SUMMARY

"Strategic Directions in Transport Development in the Belarus-Russia Union State" (Nikita Kuchevsky)

Integration of transport of Russia and Belarus into a single transport system is one of the main targets in creation of a single Union State. The transport system of the Union State must provide efficiency growth of current production potential, its modernization and reconstruction, competitiveness on the world and European markets of transportation services; it should also contribute to the solution of social and economic issues of Belarus and Russia.