

ТРАНЗИТНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Н.Г. Дзикович, кандидат технических наук, доцент;

А.В. Рудюк

(Академия управления при Президенте Республики Беларусь, г. Минск)

Республика Беларусь расположена на перекрестке транспортных маршрутов, с одной стороны связывающих государства Западной Европы с двумя мощными региональными рынками – Россией и странами Юго-Восточной Азии, с другой – страны Черноморского побережья со странами Балтийского моря. Транзитные услуги для Республики Беларусь являются одним из приоритетных и динамично растущих направлений экономического развития, служат важным источником валютных поступлений, стимулируют создание дополнительных рабочих мест.

Для проведения скоординированной работы по оптимальному использованию транзитных возможностей республики в 2005 г. Правительством утверждена Комплексная программа обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006–2010 гг. [1].

За период реализации Программы она дважды корректировалась. При проведении ее корректировки в 2007 г. увеличены прогнозные параметры по транзитным перевозкам. При корректировке в 2009 г. внесены дополнения в план мероприятий, направленные на преодоление негативных последствий мирового финансового кризиса и достижение прогнозных параметров роста транзита в 2009–2010 гг.

Реализация мероприятий Программы в 2006–2008 гг. позволила создать условия для транзита, сопоставимые с сопредельными государствами. Максимальные значения показателей, характеризующих эффективность использования транзитных возможностей республики, были достигнуты в 2008 г., общий доход от транзита составил 2623,4 млн долл. США.

Снижение спроса на товары и услуги повлекло уменьшение объема и финансовых поступлений от транзита природного газа, воздушного, железнодорожного и автомобильного транспорта.

В 2009 г. объем транзита природного газа снизился по сравнению с 2008 г. на 6,8 млрд куб. м, или на 13,2 %. Соответственно, снизились доходы от транзита природного газа на 83,4 млн долл. США, или на 16,5 %.

Транзит российской нефти в 2009 г. увеличился на 2,4 млн тонн, или на 3,7 %. Соответственно, возросли и доходы от транзита нефти на 11,7 млн долл. США, или на 5,5 %.

Объем транзитных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в 2009 г. сократился по сравнению с 2008 г. на 367,2 тыс. человек, или на 17,3 %. Соответственно, снизились доходы от выполнения перевозок пассажиров на 57,5 млн долл. США, или на 11,9 %.

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

Стратегия по компенсации влияния мирового экономического кризиса на железнодорожный транспорт основывается на адекватной тарифной политике, разработке конкурентоспособных транспортно-логистических схем, оптимизации плана формирования поездов и переключением транзитных грузопотоков на маршруты с участием Белорусской железной дороги.

В 2009 г. количество транзитных поездов иностранных грузовых автомобилей сократилось на 181,4 тыс. единиц, или на 19,8 %. Количество транзитных поездов иностранных автобусов сократилось на 837 единиц, или на 5,3 %.

Результатом проводимой работы с Европейским союзом в 2009 г. стало подписание Меморандума о создании транспортно-логистического партнерства в рамках Северного измерения [3, с. 14].

На заседании Евразийского экономического сообщества в г. Минске подписан пакет ключевых документов по формированию правовой базы Таможенного союза Республики Беларусь, Российской Федерации и Республики Казахстан.

Действенность предпринимаемых мер по развитию транзитного потенциала страны подтверждается суммарным доходом от транзита, который по итогам 2009 г. составляет 1982 млн долл. США, или 100,2 % к прогнозному заданию, установленному в Программе [2].

Реализация намеченных задач и дальнейшее развитие материально-технической базы транспорта и дорожного хозяйства позволят сохранить привлекательность территории Республики Беларусь для транзитного перемещения товаров и пассажиров и обеспечить конкурентоспособность транспортной системы на международном рынке транспортных услуг. Опыт реализации Программы показывает, что транзитная политика страны должна постоянно совершенствоваться с учетом влияния различных внутренних и внешних политических, экономических и других факторов.

Литература

1. О Комплексной программе обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006–2010 годы: постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 28 июня 2005 г. № 700 .

2. Официальный сайт Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Минск. – 2010. – Режим доступа: www.mintrans.by. – Дата доступа: 20.03.2010.

3. Маненок, Т. Приоритеты обозначены / Т. Маненок // Белорусы и рынок. – 2010. – 15 февр. – С. 14