

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Исследование Транспортной И ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ



ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ
НАЦИЙ

ИССЛЕДОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ И ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ



ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ
НАЦИЙ

New York and Geneva, 2013



ПРИМЕЧАНИЕ

Условные обозначения документов Организации Объединенных Наций состоят из прописных букв и цифр. Когда такое обозначение встречается в тексте, оно служит указанием на соответствующий документ Организации Объединенных Наций.

Употребляемые обозначения и изложение материала в настоящем издании не означают выражения Секретариатом Организации Объединенных Наций какого бы то ни было мнения относительно правовых аспектов, статуса той или иной страны, территории, города, района или их властей, а также не имеют отношения к делимитации их границ. Карты и справочные материалы по странам приводятся лишь для целей информации. Используемые данные получены от соответствующих стран, которые несут всю ответственность за их содержание. В тех редких случаях, когда данные не были предоставлены странами, их предоставил Секретариат, пользуясь имеющимися источниками. Вопросы географических названий могут по инициативе государств-членов выноситься на рассмотрение Группы экспертов ООН по географическим названиям (ГЭООНГН) при Департаменте по экономическим и социальным вопросам (ДЭСВ) Секретариата Организации Объединенных Наций (<http://unstats.un.org/unsd/geoinfo/UNGEGN/default.html>).

Благодарность: особая благодарность выражается Правительству Республики Беларусь, в частности, Министерству иностранных дел, Министерству экономики, Министерству торговли, Министерству транспорта и коммуникаций, а также экспертам Института бизнеса и менеджмента технологий Белорусского Государственного Университета г. Минска за плодотворное сотрудничество с Европейской экономической комиссией в своевременной и эффективной реализации данного проекта. Этот проект, являющийся образцовым примером ориентированной на потребности и целенаправленной работы, свидетельствует о способности ЕЭК реагировать на запросы правительств своих стран-членов.

ECE/TRANS/233



Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) является одной из пяти региональных комиссий, находящихся в ведении Экономического и социального совета (ЭКОСОС). Она была создана в 1947 году с целью восстановления послевоенной Европы, развития экономической деятельности и укрепления экономических отношений между европейскими странами, а также между Европой и остальными государствами мира. Во время холодной войны ЕЭК ООН являлась уникальным форумом для экономического диалога и сотрудничества между Востоком и Западом. Несмотря на сложности этого периода, он был отмечен значительными успехами и достижением консенсуса по целому ряду соглашений в области согласования и стандартизации.

После окончания холодной войны ЕЭК ООН приобрела не только много новых государств-членов, но и новые функции. С начала 1990-х годов она сосредоточила свои усилия на анализе переходного процесса и использует свой опыт в области согласования для облегчения интеграции стран Центральной и Восточной Европы в мировой рынок.

ЕЭК ООН – это форум, где представители стран Западной, Центральной и Восточной Европы, Центральной Азии и Северной Америки (всего 56 государств) собираются вместе для выработки инструментов экономического сотрудничества в области экономики, статистики, окружающей среды, транспорта, торговли, устойчивой энергетики, лесоматериалов и жилищного хозяйства. Комиссия определяет региональные рамки для разработки и согласования конвенций, норм и стандартов. Ее эксперты оказывают техническую помощь странам Юго-Восточной Европы и Содружества Независимых Государств. Эта помощь заключается в предоставлении консультационных услуг, проведении учебных семинаров и рабочих совещаний, в ходе которых страны имеют возможность обменяться опытом и передовой практикой.



Транспорт в ЕЭК ООН

Работа Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН направлена на упрощение процедур международной перевозки людей и товаров внутренним транспортом. Целью этой работы является повышение конкурентоспособности, надежности, энергоэффективности и безопасности транспортного сектора. В то же время она направлена на уменьшение негативного влияния транспортной деятельности на окружающую среду и эффективное содействие устойчивому развитию. КВТ – это:

- центр международных стандартов и соглашений в области транспорта в Европе и за ее пределами, принимаемых, например, в отношении перевозок опасных грузов и конструкции дорожно-транспортных средств на мировом уровне;
- портал для оказания технической помощи и обмена передовым опытом;
- координатор многостороннего инвестиционного планирования;
- партнер по практической реализации инициатив, направленных на облегчение транспорта и торговли;
- центр накопления исторических данных по статистике транспорта.

Более шести десятилетий Комитет по внутреннему транспорту служит платформой для межправительственного сотрудничества в целях содействия развитию международного транспорта при одновременном повышении его безопасности и улучшении его экологических показателей. Основные результаты этой упорной и важной работы отражены более чем в 50 международных соглашениях и конвенциях, которые устанавливают международные правовые рамки и технические правила для развития международного автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, а также в отношении перевозок опасных грузов и конструкции транспортных средств. Учитывая потребности транспортного сектора и организаций, регулирующих его деятельность, ЕЭК ООН предлагает сбалансированный подход к вопросам упрощения процедур и вопросам обеспечения безопасности.



Содержание

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций.....	3
Транспорт в ЕЭК ООН.....	4
Рисунки.....	7
Таблицы.....	10
Приложения.....	11
Акронимы и аббревиатуры.....	13
ВВЕДЕНИЕ.....	14
1. КРАТКАЯ ОЦЕНКА РЕЗУЛЬТАТОВ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ С ЗАРУБЕЖНЫМИ СТРАНАМИ	16
1.1 Результаты экономической интеграции Беларуси с Российской Федерацией и Евро-Азиатским экономическим сообществом.....	16
1.2 Расширение торговли Республики Беларусь со странами Европейского Союза ..	18
1.3 Влияние экономической интеграции Беларуси с зарубежными странами на возрастающий спрос на грузовые перевозки.....	21
2. ИССЛЕДОВАНИЕ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ БЕЛАРУСИ.....	23
2.1 Характеристика парка транспортных средств.....	23
2.2 Основные результаты деятельности международных автоперевозчиков.....	28
2.3 География деятельности международных автоперевозчиков.....	33
2.4 Характеристика основных статей затрат при осуществлении международных автоперевозок.....	33
3. ИССЛЕДОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ	35
3.1 Автомобильные дороги Республики Беларусь и их состояние.....	35
3.2 Состояние инфраструктуры железнодорожного транспорта Республики Беларусь.....	39
3.3 Трансъевропейские транспортные коридоры и важнейшие транзитные маршруты на территории Республики Беларусь, перспективы их развития	41
3.4 Железнодорожные транспортные коридоры	53
3.5 Транспортные маршруты ОСЖД.....	55
3.6 Оценка эффективности развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог	59
3.7 Внутренний водный транспорт.....	60
3.8 Анализ размещения объектов логистического сервиса.....	61
4. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА ОСНОВНЫХ ПОРТОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ДЛЯ БЕЛОРУССКОГО ЭКСПОРТА И ИМПОРТА	63
4.1 Проблемы, связанные с отсутствием у Беларуси выхода к морю	63
4.2 Анализ эффективности использования основных портов, используемых для белорусского экспорта и импорта.....	65
5. ИССЛЕДОВАНИЕ СОСТОЯНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ	69
5.1 Характеристика логистических центров Беларуси и их размещение	69
5.2 Предложения по оптимизации размещения логистических центров в Республике Беларусь	76



6.	ИССЛЕДОВАНИЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫХ АКТОВ В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК.....	79
6.1	Исследование конкурентной среды в транспортном секторе Беларуси.....	79
6.2	Анализ действующей законодательной базы в сфере международных грузовых перевозок	82
6.3	Предложения по гармонизации законодательной базы в сфере международных грузовых перевозок.....	84
7.	АНАЛИЗ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И СОСЕДНИЕ СТРАНЫ	87
7.1	Общая характеристика системы транзитных перевозок через Украину	87
7.1.1	Общая характеристика.....	87
7.1.2	Анализ транзитных перевозок грузов через Латвию	89
7.1.3	Железнодорожный транспорт.....	90
7.1.4	Морские перевозки и перевозки по внутренним водным путям	92
7.2	Анализ транзитных перевозок грузов через Латвию	96
7.2.1	Общая характеристика транзитных перевозок.....	96
7.2.2	Железнодорожный транспорт.....	97
7.2.3	Автомобильный транспорт и автомобильные дороги.....	98
7.2.4	Морские порты	101
7.3	Анализ транзитных перевозок через Литву.....	101
7.3.1	Общая характеристика транзитных перевозок.....	101
7.3.2	Автомобильный транспорт	102
7.3.3	Железнодорожный транспорт.....	102
7.3.4	Автомобильный транспорт и автомобильные дороги.....	103
7.4	Анализ транзитных перевозок через Республику Беларусь	107
7.4.1	Железнодорожный транспорт.....	107
7.4.2	Автомобильный транспорт	111
8.	ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ И ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ	114
9.	ЗАКЛЮЧЕНИЕ	118
10.	БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	128
	ПРИЛОЖЕНИЯ	129
	Приложение 1	129
	Приложение 2	131
	Приложение 3	132
	Приложение 4	132
	Приложение 5	135
	Приложение 6	137
	Приложение 7	138



Рисунки

Рисунок 1 – Экспорт, импорт и внешнеторговый оборот Республики Беларусь со странами ЕврАзЭС	16
Рисунок 2 – Темп роста внешнеторгового оборота Республики Беларусь со странами ЕврАзЭС, СНГ и с Российской федерацией по сравнению с 2008 г.....	16
Рисунок 3 – Структура экспорта товаров из Республики Беларусь в страны ЕврАзЭС (2012 г.)	17
Рисунок 4 – Структура импорта товаров из стран ЕврАзЭС в Республику Беларусь (2012 г.)	17
Рисунок 5 – Экспорт, импорт и внешнеторговый оборот Республики Беларусь со странами ЕС	18
Рисунок 6 – Структура экспорта товаров из Республики Беларусь в страны ЕС (2012 г.)	19
Рисунок 7 – Структура импорта товаров из стран ЕС в Республику Беларусь (2012 г.)...	19
Рисунок 8 – Основные объёмы экспорта товаров Республики Беларусь в страны ЕС (миллионов долларов США).....	20
Рисунок 9 – Динамика грузооборота по видам транспорта в Республике Беларусь.....	21
Рисунок 10 – Динамика парка автотранспортных средств, зарегистрированных и фактически использовавшихся для осуществления международных автомобильных перевозок грузов по процедуре МДП	23
Рисунок 11 – Структура парка автотранспортных средств в зависимости от формы организации деятельности субъектов хозяйствования (2012 г.).....	23
Рисунок 12 – Структура парка автотранспортных средств по регионам (2012 г.)	24
Рисунок 13 – Возрастная структура парка автотранспортных средств (2012 г.)	24
Рисунок 14 – Парк автотранспортных средств по областям и по возрасту (2012 г.)	25
Рисунок 15 – Экологическая структура парка автотранспортных средств (2012 г.).....	25
Рисунок 16 – Структура парка в соответствии с принадлежностью автотранспортных средств по праву собственности (2012 г.).....	26
Рисунок 17 – Структура парка седельных тягачей по маркам (2012 г.).....	26
Рисунок 18 – Структура парка полуприцепов по маркам (2012 г.)	26
Рисунок 19 – Структура парка прицепов по маркам (2012 г.)	27
Рисунок 20 – Структура парка грузовых автомобилей по маркам (2012 г.).....	27
Рисунок 21 – Динамика приобретения новых автотранспортных средств	27
Рисунок 22 – Динамика приобретения новых полуприцепов и прицепов	28
Рисунок 23 – Изменение возрастной структуры автомобильного парка	28
Рисунок 24 – Объёмы международных перевозок грузов автомобильным транспортом, в тоннах	28
Рисунок 25 – Динамика объёма международных перевозок грузов автомобильным транспортом в сравнении с общим объёмом международных перевозок всеми видами транспорта.....	29
Рисунок 26 – Динамика объёма международных перевозок грузов автомобильным транспортом в сравнении с общим объёмом перевозок грузов автомобильным транспортом.....	29
Рисунок 27 – Структура объёма международных перевозок грузов различными видами транспорта в Республике Беларусь	30
Рисунок 28 – Экспорт транспортных услуг Республики Беларусь, млн долларов.....	30
Рисунок 29 – Динамика экспорта транспортных услуг Республики Беларусь, % (2009 год 100 %).....	30
Рисунок 30 – Структура экспорта транспортных услуг Республики Беларусь	31
Рисунок 31 – Импорт транспортных услуг в Республику Беларусь, млн долларов.....	31
Рисунок 32 – Динамика импорта транспортных услуг в Республику Беларусь, % (2009 год –100 %).....	32
Рисунок 33 – Структура импорта транспортных услуг в Республику Беларусь	32
Рисунок 34 – Сальдо торговли транспортными услугами Республики Беларусь, млн. долларов	32
Рисунок 35 – Структура затрат на международные грузовые автомобильные перевозки	35



Рисунок 36 – Карта автомобильных дорог Республики Беларусь	37
Рисунок 37 – Международный транспортный коридор «ТРАСЕКА».....	42
Рисунок 38 – Объем перевозок грузов всеми видами транспорта по коридору Трасека ..	44
Рисунок 39 – Транзит грузов автотранспортом через Республику Беларусь (количество поездов)	45
Рисунок 40 – Транзит грузов автотранспортом через Республику Беларусь	45
Рисунок 41 – Схема транспортных маршрутов государств ЕврАзЭС.....	46
Рисунок 42 – Доля Беларуси, России, Казахстана и Украины в общей протяженности автомобильных маршрутов, проходящих по их территории	47
Рисунок 43 – Проекты по автомобильному маршруту Панъевропейского транспортного коридора №2 «Запад – Восток»	48
Рисунок 44 – Проекты по автомобильному маршруту Панъевропейского транспортного коридора №9«Север - Юг».....	49
Рисунок 45 – Проекты по автомобильному маршруту ЕврАзЭС №2.....	50
Рисунок 46 – Проекты по автомобильному маршруту ЕврАзЭС №3.....	51
Рисунок 47 – Проекты по автомобильному маршруту ЕврАзЭС №4.....	52
Рисунок 48 – Трансазиатский железнодорожный транспортный коридор Север – Юг	53
Рисунок 49 – Схема транспортного коридора ОСЖД № 1	56
Рисунок 50 – Схема транспортного коридора ОСЖД № 9	57
Рисунок 51 – Доля протяженности железнодорожных маршрутов России, Беларуси, Казахстана и Украины.....	59
Рисунок 52 – Структура экспортных потоков Беларуси (2012 г.)	67
Рисунок 53 – Структура экспортного потока по пунктам грузообразования	68
Рисунок 54 – Динамика изменения объемов перевозок грузов на рынке транспортных услуг.....	79
Рисунок 55 – Динамика изменения грузооборота на рынке транспортных услуг	80
Рисунок 56 – Динамика изменений среднемесячных объемов перевозки грузов в разрезе автомобильного и железнодорожного видов транспорта	80
Рисунок 57 – Динамика изменений среднемесячных объемов грузооборота в разрезе автомобильного и железнодорожного видов транспорта	81
Рисунок 58 – Структура рынка транспортных услуг (2012 г.).....	81
Рисунок 59 – Распределение общего объема транзитных перевозок грузов через Украину по основным группам стран отправления грузов (2012 г.)	88
Рисунок 60 – Распределение общего объема транзитных перевозок грузов через Украину по странам отправления грузов (2012 г.).....	88
Рисунок 61 – Распределение общего объема транзитных перевозок грузов через Украину по основным товарным группам грузов (2012 г.).....	88
Рисунок 62 – Распределение объема транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом через Украину по основным товарным группам грузов (2012 г.)	89
Рисунок 63 – Распределение объема транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом через Украину в разрезе стран отправления (2012 г.).....	90
Рисунок 64 – Объемы перевозок грузов железнодорожным транспортом Украины	90
Рисунок 65 – Удельный вес транзитных перевозок грузов в общем объеме перевозок грузов железнодорожным транспортом Украины	90
Рисунок 66 – Распределение объема транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом через Украину в разрезе стран отправления (2012 г.)	91
Рисунок 67 – Распределение объема транзитных перевозок грузов морским транспортом через Украину по основным товарным группам грузов (2012 г.)	92
Рисунок 68 – Распределение объема транзитных перевозок грузов морским транспортом через Украину по странам отправления грузов (2012 г.)	93



Рисунок 69 – Распределение объема переработки транзитных грузов в морских портах и причалах Украины по странам отправления грузов (2012 г.).....	93
Рисунок 70 – Распределение объема переработки транзитных грузов в портах Украины по основной номенклатуре (2012 г.).....	94
Рисунок 71 – Распределение объема переработки грузов речных портах (причалах) Украины по видам сообщений (2012 г.).....	95
Рисунок 72 – Распределение объема переработки транзитных грузов в речных портах Украины по видам грузов (2012 г.).....	96
Рисунок 73 – Схема транспортных коммуникаций Латвии	97
Рисунок 74 – Схема автомобильных дорог категории E.....	98
Рисунок 75 – География перевозок грузов в международном сообщении железнодорожным транспортом Литвы в разрезе стран отправления/назначения (2012 г.).....	103
Рисунок 76 – Распределение общего объема транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом через территорию Литвы	103
Рисунок 77 – Объем переработки грузов в Клайпедском порту и терминале Бутинге	104
Рисунок 78 – Объем транзитных и литовских грузов, переработанных в Клайпедском порту.....	106
Рисунок 79 – Объем транзитных грузов, переработанных в Клайпедском порту в разрезе основных стран отправления и назначения	106
Рисунок 80 – Объем переработки контейнеров в портах Восточного побережья Балтийского моря	107
Рисунок 81 – Объемы транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом через Беларусь.....	108
Рисунок 82 – Схема транзитных грузопотоков по Белорусской железной дороге (2009 г.)	108
Рисунок 83 – Схема транзитных грузопотоков по Белорусской железной дороге за 2012 г.	109
Рисунок 84 – Объем перевозок контейнеров всеми контейнерными поездами по Белорусской железной дороге	110
Рисунок 85 – Количество транзитных поездок иностранных грузовых автомобилей через территорию Республики Беларусь	111
Рисунок 86 – Структура транзитных поездок иностранных грузовых автомобилей через территорию Республики Беларусь в разрезе государств регистрации перевозчиков (2012 г.).	112
Рисунок 87 – Объем перевозок грузов автомобильным транспортом транзитом через территорию Республики Беларусь	112
Рисунок 88 – Схема транзитных грузопотоков автомобильным транспортом через территорию Республики Беларусь и территории сопредельные государства	113

Таблицы

Таблица 1 – Грузооборот по видам транспорта, млн. т-км	21
Таблица 2 – Протяженность автомобильных дорог общего пользования Республики Беларусь по областям	37
Таблица 3.1 – Структура категорий автомобильных дорог общего пользования по областям.....	38
Таблица 3.2 – Характеристики автодорожной инфраструктуры Республики Беларусь (на 1.01.2012)	38
Таблица 3.3 – Характеристика железнодорожного транспорта Республики Беларусь (на 2.01.2012 года)	40
Таблица 6 – Протяженность маршрутов по территории стран Таможенного Союза и Украины	58
Таблица 7 – Основные показатели водного транспорта.....	61
Таблица 8 – Сеть АЗС Республики Беларусь.....	61
Таблица 9 – Расположение АЗС.....	62
Таблица 10 – Строительство АЗС в период с 2013 по 2015 год.....	63
Таблица 11 – Число объектов придорожного сервиса, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования	63
Таблица 12 – Динамика объемов внешней торговли товарами Республики Беларусь	66
Таблица 13 – Объемы экспорта основных видов продукции.....	67
Таблица 14 – Расчет показателя Эф, км.....	69
Таблица 15 – Характеристика Логистических центров	71
Таблица 16 – Участки для создания логистических центров, в разрезе областей	73
Таблица 17 – Объем транзитных перевозок грузов различными видами транспорта через Украину, тыс.т.....	87
Таблица 18 – Объем перевозок и грузооборот автомобильным транспортом Латвии за 2002 –2012 годы.....	100
Таблица 19 – Объем переработки грузов в портах Латвии, тыс. т.....	99
Таблица 20 – Объем перевозок грузов морским транспортом Литвы, тыс. т	104
Таблица 21 – Структура грузов, переработанных в Клайпедском порту и терминале Бутинге*, по группам в 2012 г.	105
Таблица 22 – Объемы основных видов грузов, переработанных в Клайпедском порту, тыс. т	105
Таблица 23 – Объемы грузов, переработанных в 2012 г. в Клайпедском порту, в разрезе стран отправления и назначения, млн.т.....	105



Приложения

Приложение 1

Таблица 1.1 – Экспорт, импорт и внешнеторговый оборот Республики Беларусь со странами ЕврАзЭС (млн. долл. США).....	129
Таблица 1.2 – Экспорт, импорт и внешнеторговый оборот Республики Беларусь с Российской Федерацией (млн. долл. США).....	129
Таблица 1.3 – Экспорт, импорт и внешнеторговый оборот Республики Беларусь со странами СНГ (миллионов долларов США).....	129
Таблица 1.4 – Объёмы экспорта товаров Республики Беларусь в страны СНГ и в страны ЕврАзЭС (млн. долл. США).....	129
Таблица 1.5 – Объёмы импорта товаров в Республику Беларусь из страны СНГ и из стран ЕврАзЭС (млн. долл. США).....	130

Приложение 2

Таблица 2.1 – Экспорт, импорт и внешнеторговый оборот Республики Беларусь со странами ЕС (млн. долл. США).....	131
Таблица 2.2 – Основные объёмы экспорта товаров Республики Беларусь в страны ЕС (млн. долл. США).....	131
Таблица 2.3 – Основные объёмы импорта товаров из стран ЕС в Республику Беларусь (млн. долл. США).....	131

Приложение 3

Таблица 3.1 – Грузооборот Республики Беларусь по видам транспорта (млн. т-км).....	132
--	-----

Приложение 4

Таблица 4.1 – Количество автотранспортных средств зарегистрированы и фактически используется для международных автомобильных перевозок товаров по процедуре МДП.....	132
Таблица 4.2 – Структура парка автотранспортных средств в зависимости от формы организации деятельности субъектов хозяйствования.....	133
Таблица 4.3 – Структура парка автотранспортных средств по регионам.....	133
Таблица 4.4 – Возрастная структура парка автотранспортных средств.....	133
Таблица 4.5 – Парк автотранспортных средств по областям и по возрасту.....	134
Таблица 4.6 – Экологическая структура парка автотранспортных средств.....	134
Таблица 4.7 – Структура парка в соответствии с принадлежностью автотранспортных средств по праву собственности.....	134
Таблица 4.8 – Изменение возрастной структуры автомобильного парка.....	134

Приложение 5

Таблица 5.1 – Грузооборот по видам транспорта, млн. т-км.....	135
Таблица 5.2 – Экспорт транспортных услуг Республики Беларусь, млн. долларов.....	135
Таблица 5.3 – Импорт транспортных услуг Республики Беларусь, млн. долларов.....	136
Таблица 5.4 – Сальдо торговли транспортными услугами Республики Беларусь, млн. долларов.....	136

Приложение 6

КАРТЫ-СХЕМЫ ЭКСПОРТА ПЕРЕЧИСЛЕННЫХ ГРУЗОВ В ПОРТЫ.....	137
--	-----

Приложение 7

СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ.....	138
---	-----





АКРОНИМЫ И АББРЕВИАТУРЫ

ACL	Amber Coast Logistics
АТР	Азиатско-Тихоокеанский регион
БАМ	Байкало-Амурская магистраль
БФИ	Балтийский фрахтовый индекс
БТЛЦ	Белорусский торгово-логистический центр
ЕЭП	Единое экономическое пространство
КАЗС	Автозаправочная станция контейнерная
СИМ	Управление взаимодействием с клиентами
СНГ	Содружества Независимых Государств
КДПГ	Конвенция о договоре международной дорожной перевозке грузов
ТК ТК	Таможенный кодекс Таможенного союза
ЗТК	Зона таможенного контроля
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕЭП	Европейское экономическое пространство
ЕЭС	Европейское экономическое сообщество unity
ЕСТР	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей Транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки
ЕС	Европейский союз
ЕврАзЭС	Евразийское экономическое сообщество
ФТС	Федеральная таможенная служба
СЭЗ	Свободная экономическая зона
ФГУП	Федеральное государственное унитарное предприятие
ВВП	Валовой внутренний продукт
МОС	Международная организация по стандартизации
МТК	Международный транспортный коридор
JSC	Joint-Stock Company
LDZ	Latvian Railways
МАЗ	Минский автомобильный завод
МАЗС	Многотопливные автозаправочные станции
ОСЖД	Организация Сотрудничества Железных Дорог
PSI	Компания PSI
РЖД	Российские железные дороги
РУП	Республиканское унитарное предприятие
СМГС	Соглашение о международном грузовом сообщении
ШОС	Шанхайская организация сотрудничества
МТП	Морские торговые порты
TEU	Двадцать погонных футов
МДП	Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП
ТКМ	Тонно-Километр
TRASECA	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
Трансиб	Транссибирская магистраль
ООН	Организация Объединенных Наций
ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций
США	Соединенные Штаты Америки
ДОЛЛ. США	Доллар США
СВХ	Склад временного хранения
WMS	Автоматизированная система складирования



ВВЕДЕНИЕ

Современный этап развития мировой экономики характеризуется острой конкурентной борьбой за сферы влияния на основных товарных рынках. Глобализация экономики обуславливает бурный рост товаропотоков на европейско-азиатском континенте. Растущие экономики Китая, Японии, а также развитых европейских государств потребляют все больше сырьевых ресурсов. В то же время они производят современную высокотехнологичную продукцию машиностроения, в которой испытывают огромную потребность развивающиеся экономики того же Китая, России, Казахстана, Беларуси, Украины и других постсоветских республик.

В последние годы уже сложились достаточно устойчивые грузопотоки в направлении Европа – Россия, Украина, Казахстан, Китай. Тем не менее, практика показывает быстрый рост объемов внешней торговли между вышеназванными странами, а значит и рост товаропотоков.

Динамичное развитие интеграционных процессов, происходящих в рамках Таможенного Союза Беларуси, России и Казахстана, расширило возможности Республики Беларусь по развитию логистики и транзита грузов в европейско-азиатском направлении.

Расположение республики в центре Европейского континента позволяет ей стать связывающим звеном между странами Европы и Азии и обеспечить беспрепятственное движение грузопотоков по основным транспортным коридорам, проходящим через Беларусь. Это хорошо понимают в республике и постоянно улучшают условия для транзита грузов через свою территорию. Органы государственного управления проводят постоянную системную работу по наращиванию транзитных грузопотоков через Беларусь, способствуя росту товарообмена стран Евросоюза с Азиатскими государствами.

Положительную роль по повышению транзитной привлекательности сыграло упразднение с 2011 г. транспортного и других согласованных видов контроля на внутренних межгосударственных границах стран-участниц Таможенного союза, что повысило скорость движения транзитных транспортных средств. В результате реализации этой меры в 2011 г. количество транзитных поездок грузовых автомобилей, принадлежащих иностранным перевозчикам, возросло по сравнению с 2010 г., более чем на 21 процент.

Принятая в ЕврАзЭС концепция развития транспортного пространства предусматривает создание транспортно-логистических цепочек и логистических терминалов на территории от Алматы до Бреста. Стратегия создания и развития системы логистических центров ЕврАзЭС основана на положениях Соглашения между государствами - членами ЕврАзЭС о формировании Транспортного союза и Концепции формирования Единого транспортного пространства ЕврАзЭС. Стратегия рассчитана на период до 2020 года и призвана объединить практические усилия членов сообщества для совместной реализации задач ЕврАзЭС в сфере транспортной деятельности.

Для того, чтобы логистический сектор Беларуси работал в нормальном режиме необходимо построить эффективную схему размещения логистических центров, определить перечень логистических услуг для каждого из них в соответствии с требованиями современного бизнеса, наладить сотрудничество с основными игроками логистического рынка западных стран, а также наших партнеров по Единому экономическому пространству и Украиной, освоить новые мультимодальные схемы грузоперевозок, развивать соответствующую инфраструктуру всех участников логистической системы. Только комплексное решение этих вопросов обеспечит устойчивое и эффективное функционирование логистического сектора страны.



Работа, проводимая в республике по развитию логистики, оценена в рамках индекса эффективности логистики Всемирного банка на уровне 91 места за 2011 год. В то же время в предыдущем году Беларусь занимала 74 место. В целом уровень развития логистики в Беларуси ниже, чем в Латвии, Литве, Казахстане, но несколько выше, чем в России, которая занимает 95 место. В этой связи руководством страны поставлена задача по реализации комплекса мер, которые позволили бы подняться в этом рейтинге на 50-60 место.

Для решения поставленных задач в рамках данного проекта проводятся исследования по:

- оценке результатов экономической интеграции Беларуси с Российской Федерацией и Евро-Азиатским сообществом;
- анализу текущего состояния международных грузовых автомобильных перевозчиков Беларуси и ее транспортной инфраструктуры;
- оценке основных портов, используемых для белорусского экспорта и импорта;
- изучению состояния логистической системы Республики Беларусь;
- анализу нормативно-правовых актов в сфере международных грузовых автоперевозок;
- определению транзитных грузопотоков в Республике Беларусь и сопредельных государствах.

По результатам проведенных исследований будут предложены рекомендации, направленные на развитие логистического сектора Беларуси и его интеграции в Европейскую логистическую систему.



1. Краткая оценка результатов экономической интеграции республики Беларусь с зарубежными странами

1.1 Результаты экономической интеграции Беларуси с Российской Федерацией и Евро-Азиатским экономическим сообществом

Оценку результатов экономической интеграции Беларуси с зарубежными странами следует рассматривать с точки зрения расширения объемов взаимной торговли. В этой связи проанализируем состояние и динамику внешнеторгового оборота Республики Беларусь с Российской Федерацией, Евро-Азиатским сообществом и Европейским Союзом. Динамика внешнеторгового оборота Республики Беларусь со странами ЕврАзЭС представлена на рисунках 1 и 2. (приложение 1). После спада с 2008 по 2009 год, обусловленного мировым экономическим кризисом, происходит постоянный рост внешнеторгового оборота. С 2009 по 2012 год внешнеторговый оборот между Республикой Беларусь и странами ЕврАзЭС вырос с 23,9 млрд. долл. до 44,8 млрд. долл., т. е. на 87,4 %. Высокие темпы роста обусловлены быстрым послекризисным восстановлением объёмов торговли до прежнего уровня и результатами развития интеграции Республики Беларусь с Российской Федерацией и странами ЕврАзЭС. Основным торговым партнёром Республики Беларусь среди стран ЕврАзЭС по-прежнему является Российская Федерация.

Рисунок 1 – Экспорт, импорт и внешнеторговый оборот Республики Беларусь со странами ЕврАзЭС

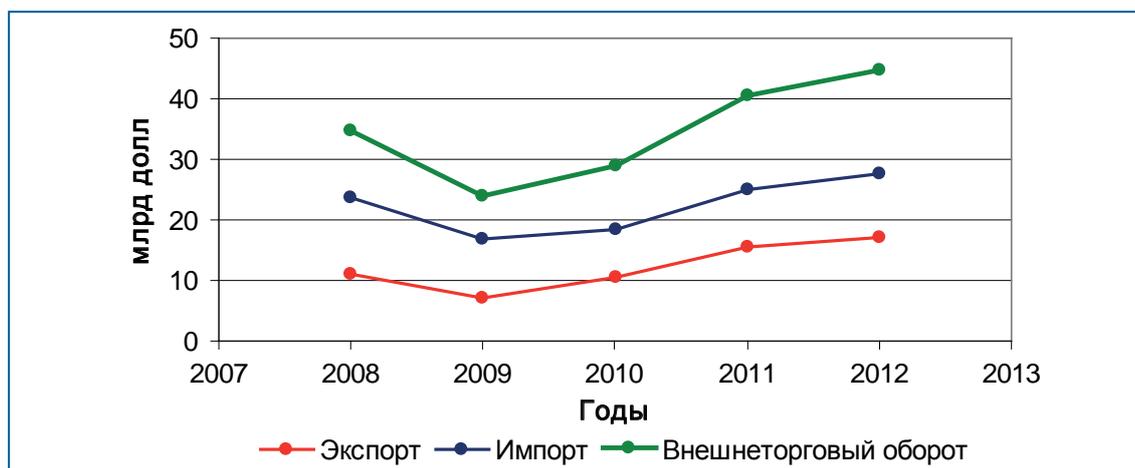
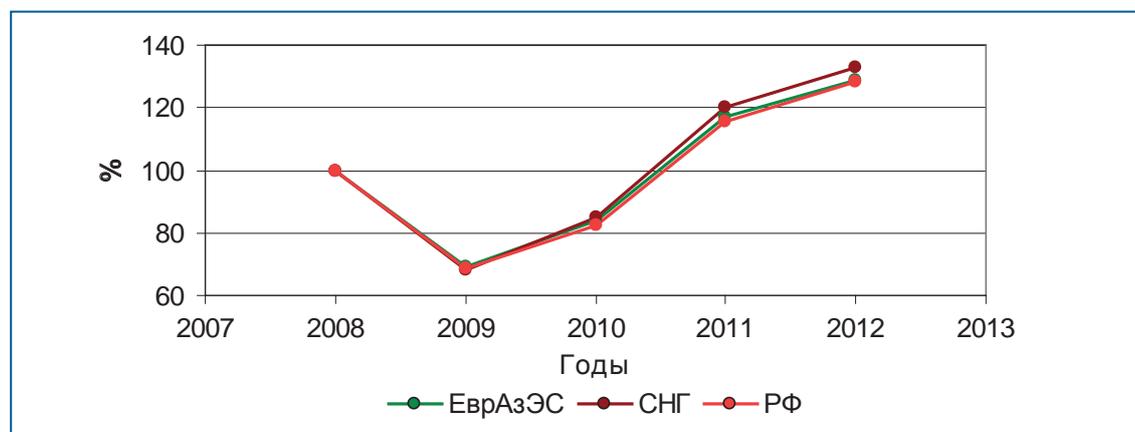
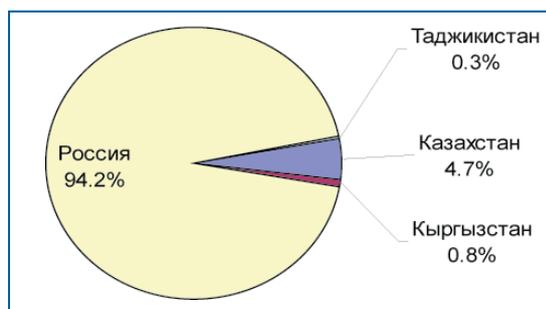


Рисунок 2 – Темп роста внешнеторгового оборота Республики Беларусь со странами ЕврАзЭС, СНГ и с Российской федерацией по сравнению с 2008 г.



Структура экспорта товаров из Республики Беларусь в страны ЕврАзЭС в 2012 г. (рисунок 3) показывает, что основной его объём приходится на Российскую федерацию – 94,2 %, в то время как на Казахстан – только 4,7 %, а на Таджикистан и Кыргызстан – менее 1%.

Рисунок 3 – Структура экспорта товаров из Республики Беларусь в страны ЕврАзЭС (2012 г.)



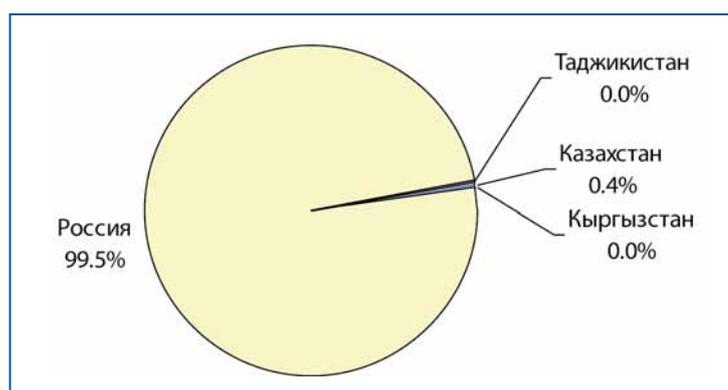
В рамках взаимной торговли Республика Беларусь поставляет в Российскую Федерацию следующие основные группы товаров: средства наземного транспорта – около 20 %, молочную и мясную продукцию – 16,3%, машины и оборудование – 16,1%.

Структура экспорта в Республику Казахстан: средства наземного транспорта – 22,3 %, машины и оборудование – 19,9%, молочная и мясная продукция – 13,5%.

В 2012 году по сравнению с 2011 годом, экспорт товаров из Республики Беларусь в Республику Казахстан увеличился на 19,6 %, в Российскую Федерацию – на 12,2 %. Причем значительный прирост составил экспорт продукции химической промышленности как в Республику Казахстан, так и в Российскую Федерацию (18,1– 18,5) %, машин, оборудования и транспортных средств в Республику Казахстан – на 36,7%, продовольственных товаров в Российскую Федерацию – 22 % [5].

Структура импорта товаров из стран ЕврАзЭС в Республику Беларусь в 2012 г. показывает, что подавляющий объём импорта приходится на Российскую Федерацию (99,5 %). На остальные страны приходится менее 1 % (рисунок 4).

Рисунок 4 – Структура импорта товаров из стран ЕврАзЭС в Республику Беларусь (2012 г.)



Основную долю импорта Республики Беларусь из Российской Федерации занимают топливо минеральное – 61,5 %, черные металлы и изделия из них – 8,4 %, машины и оборудование – 7,6 %. В импорте Республики из Казахстана преобладают черные металлы и изделия из них – 36,8%, злаки – 12,5%, средства наземного транспорта – 6,7%. Объем импорта из Российской Федерации увеличился на 8,1%, из них по машинам, оборудованию и транспортным средствам – на 27,4%, по минеральным продуктам – на 4,7%. Импорт из Республики Казахстан сократился на 13,7 % [5].

Создание Единого экономического пространства России, Беларуси и Казахстана



способствовало улучшению бизнес-климата. Рейтинг условия ведения бизнеса, рассчитанный группой Всемирного банка, был повышен для всех стран-членов ЕЭП («Doingbusiness, 2013»). Таким образом, интеграционные процессы становятся важным стимулом повышения конкурентоспособности государств в целом.

Создание ТС и ЕЭП получило положительные оценки со стороны международных финансовых институтов. В докладе Европейского банка реконструкции и развития «TransitionReport2012» формирование ТС и ЕЭП и создание наднациональных компетенций названы первым примером успешной интеграции на постсоветском пространстве¹.

1.2 Расширение торговли Республики Беларусь со странами Европейского Союза

Динамика экспорта, импорта и внешнеторгового оборота Республики Беларусь со странами ЕС представлена на рисунке 2 (приложении 2). С 2010 по 2012 год внешнеторговый оборот между Республикой Беларусь и ЕС вырос с 15,1 млрд. долл. до 27,1 млрд. долл., т. е. почти на 80 %. По сравнению с 2008 годом – началом мирового экономического кризиса, рост выглядит несколько меньшим – на 19,4 %.

Рисунок 5 – Экспорт, импорт и внешнеторговый оборот Республики Беларусь со странами ЕС

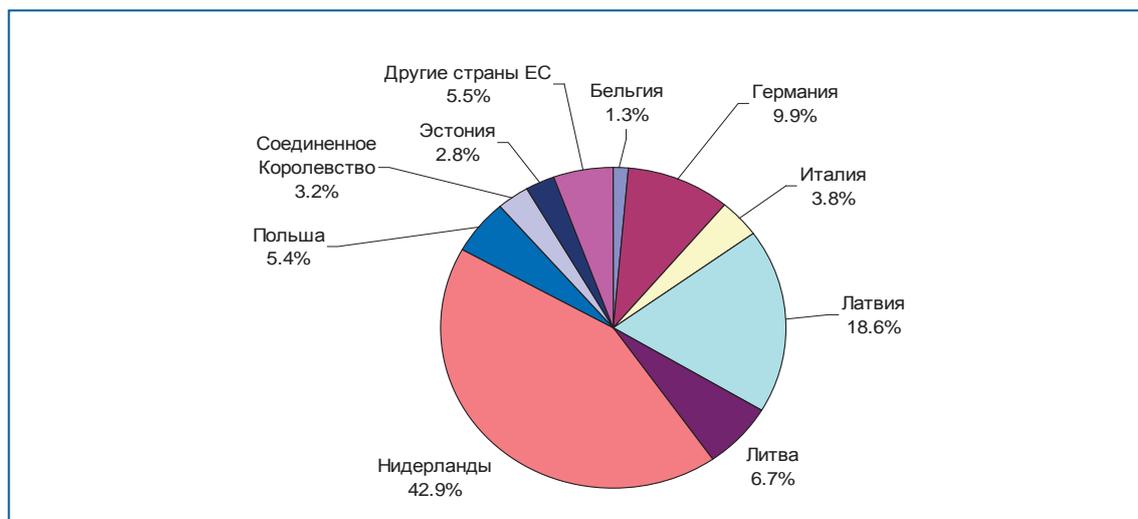


Структура экспорта товаров из/в Республику Беларусь по странам ЕС представлена на рисунке 11.

¹ Transition Report 2012-integratipon across borders-EBRD:.ebrd.co do nloads research transition tr 2.pdf]



Рисунок 6 – Структура экспорта товаров из Республики Беларусь в страны ЕС (2012 г.)



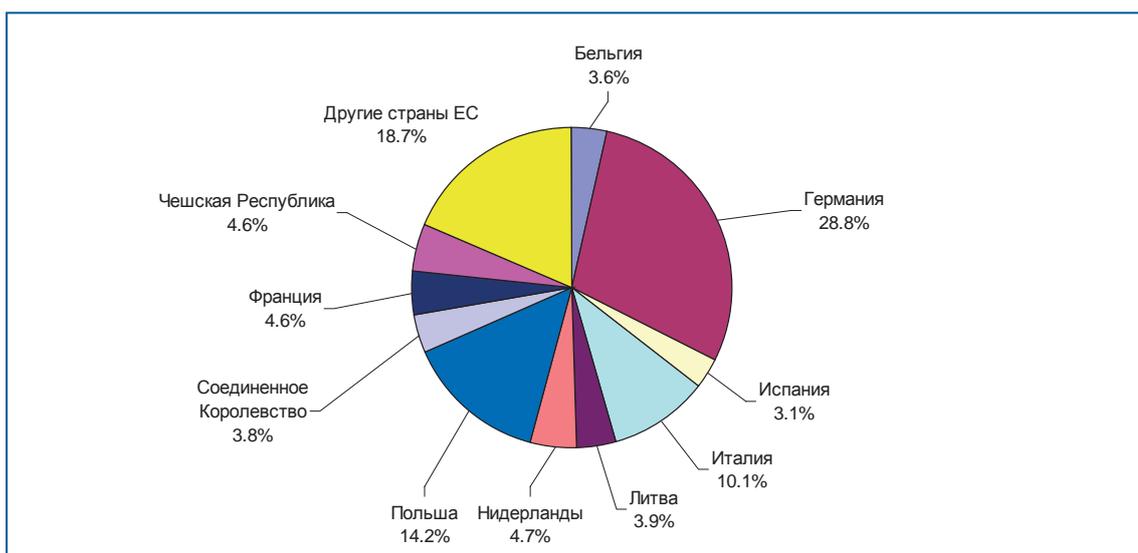
Основной объём экспорта товаров из Республики Беларусь в ЕС приходится на Нидерланды – 42,9 % и Латвию – 18,6 %.

При этом в 2011 году основная статья экспорта в Нидерланды – нефтепродукты – 88,9 %. Основные статьи экспорта в Латвию – нефтепродукты и растворители и разбавители сложные органические (в сумме занимают 87,3 % от общего объёма экспорта в Латвию). Основная статья экспорта в Германию – нефть сырая, включая газовый конденсат – 70,4 %. В целом из Республики Беларусь в страны ЕС экспортируется широкий перечень товаров.

Распределение основных объёмов экспорта по странам ЕС показано на рисунке 8.

Структура импорта товаров из/в Республику Беларусь по странам ЕС представлена на рисунке 7.

Рисунок 7 – Структура импорта товаров из стран ЕС в Республику Беларусь (2012 г.)



Из всего объёма импорта товаров из ЕС в Республику Беларусь на Германию приходится – 28,8 %, Польшу – 14,2 %, Италию - 10,1 %.



Рисунок 8 – Основные объёмы экспорта товаров Республики Беларусь в страны ЕС (миллионов долларов США)



1.3 Влияние экономической интеграции Беларуси с зарубежными странами на возрастающий спрос на грузовые перевозки

Увеличение торгового оборота ведет к росту объемов грузоперевозок между Республикой Беларусь и странами ЕврАзЭС, а также странами Европейского Союза. Растут также объёмы транзитных перевозок через территорию Республики Беларусь.

По оценкам экспертов Интеграционного комитета ЕврАзЭС, объем грузоперевозок между странами ЕврАзЭС к 2020 году возрастет до 490 млн. тонн. Несмотря на некоторое прогнозируемое замедление роста грузопотоков между государствами-членами таможенного союза, среднегодовой рост, согласно прогнозу, составит более 15%.

В таблице 1 представлен грузооборот Республики Беларусь по видам транспорта. Как видно из таблицы основной объём грузооборота, как общего, так и в международном сообщении выполняется железнодорожным транспортом - 72,9 % от общего грузооборота.

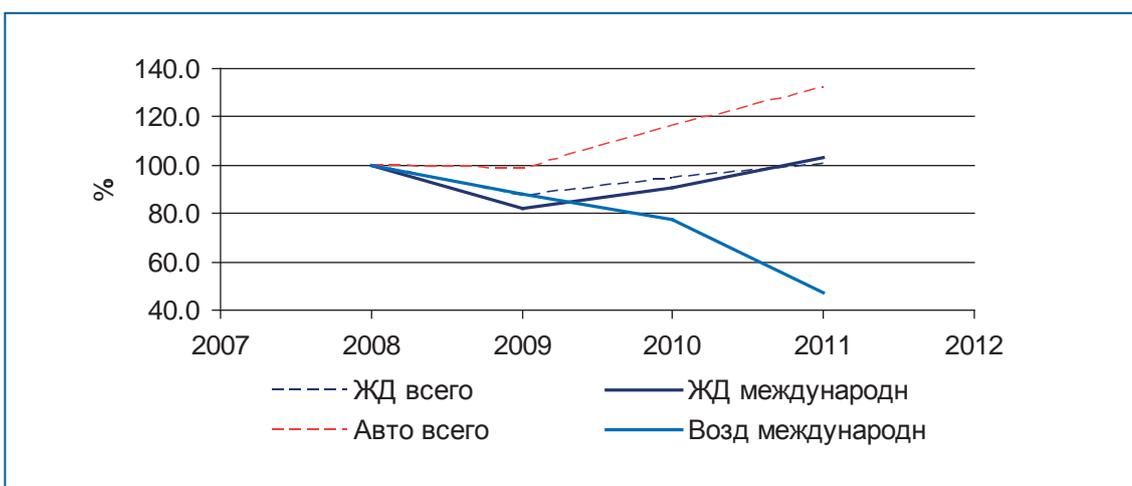
Таблица 1 – Грузооборот по видам транспорта, млн. т-км

	2000	2005	2008	2009	2010	2011
Все виды транспорта (без трубопроводного), в том числе	36 495	53 059	62 925	56 387	62 401	67 728
Железнодорожный,	31 425	43 559	48 994	42 742	46 224	49 405
из него международные	23 425	33 339	35 053	28 743	31 667	36 191
перевозки, из него транзит	12 016	17 339	19 726	16 433	18 499	19 875
автомобильный	5 026	9 351	13 742	13 512	16 023	18 153
внутренний водный	26	90	132	83	110	143
Воздушный из него	18	59	57	50	44	27
международные перевозки	18	59	57	50	44	27

[Источники: <http://belstat.gov.by>; Транспорт и связь в Республике Беларусь. Статистический сборник. Минск, 2012. – 152 с.]

На рисунке 9 представлена динамика грузооборота Республики Беларусь по видам транспорта, в том числе грузооборота в международном сообщении, в процентах к 2008 году.

Рисунок 9 – Динамика грузооборота по видам транспорта в Республике Беларусь



Объёмы перевозок железнодорожным транспортом к 2011 году восстановились на уровне, примерно равном уровню 2008 года (100,8 % по общему грузообороту и 103,2 % по грузообороту в международном сообщении).

Наибольшими темпами растут автомобильные перевозки – их грузооборот увеличился



и составил 132,1 % к уровню 2008 г.

Таким образом, увеличение общего грузооборота Республики Беларусь, и в том числе грузооборота в международном сообщении, обусловлено в основном ростом автомобильных перевозок.

Растущие грузопотоки в торговле Республики Беларусь со странами ЕвразЭС и ЕС, а так же увеличение транзитных грузопотоков в направлении Восток-Запад через территорию Республики Беларусь в скором будущем потребуют модернизации и расширения мощностей транспортной инфраструктуры, прежде всего железнодорожных и автомобильных дорог и логистических центров.

По оценкам экспертов [6] к 2020 г. совокупный объем только транзитных перевозок по территории государств-членов ЕЭС должен быть увеличен до 316 млн. т при уровне использования транзитного потенциала на 85%. При этом предполагается увеличение транзита третьих стран через территорию ЕЭС с 2 млн. т до 16 млн. т, т.е. практически в восемь раз.

Существенным фактором роста экономик стран-участниц ЕЭП является их геополитическое месторасположение и продолжающаяся глобализация мирохозяйственных связей. Республика Беларусь и другие страны ЕЭП находятся между двумя мировыми центрами силы – Европейским Союзом с совокупным ВВП около 17 трлн. долларов США и странами Юго-Восточной Азии с совокупным ВВП почти 13 трлн. долларов США. За 2011 г. внешнеторговый товарооборот между ЕС и только КНР достиг 567,21 млрд. долларов США, с перспективой роста до 2020 г. – 1 трлн. долларов США.

Однако, реальная ситуация такова, что мировые грузопотоки из Европы в страны Азиатско-Тихоокеанского региона идут, практически минуя территорию стран ЕЭП. Для сравнения: в 2011 г. доходы зарубежных операторов только от морского фрахта в обход ЕЭП составляют 23 млрд. долларов США в год, а совокупные доходы транзита через страны ЕЭП – всего 0,2 млрд. долларов США [6].



2. Исследование текущего состояния международных грузовых автомобильных перевозчиков Беларуси

2.1 Характеристика парка транспортных средств

На начало 2013 года парк АТС, зарегистрированных для осуществления международных перевозок по процедуре МДП, составил 11 696 единиц, фактически использовалось 9 138 единиц.

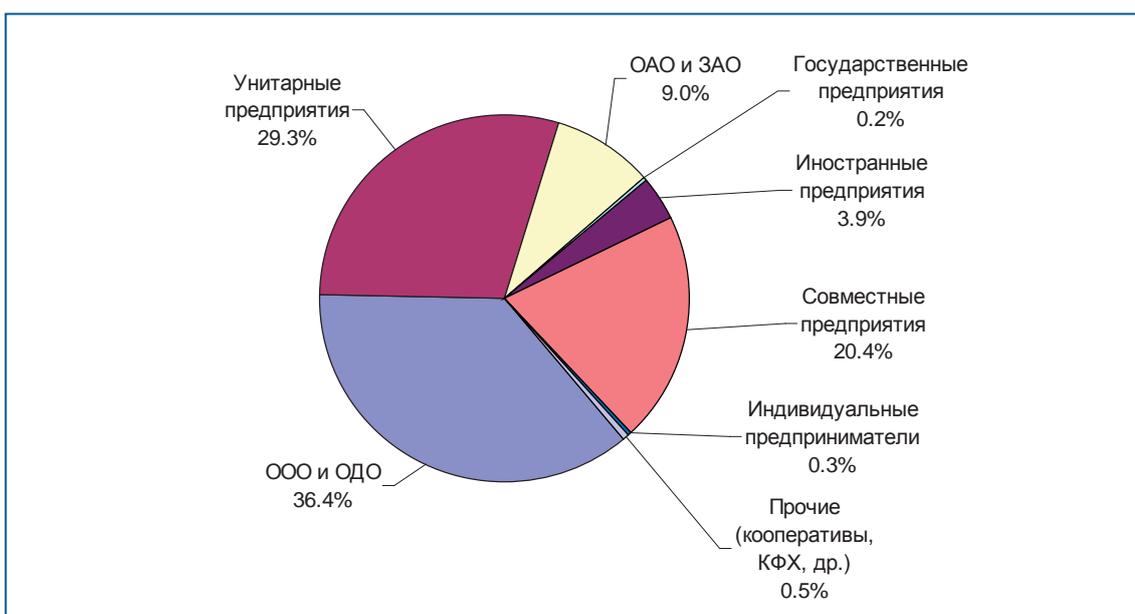
Динамика парка автотранспортных средств, зарегистрированных и фактически использовавшихся для осуществления международных автомобильных перевозок грузов по процедуре МДП представлена на рисунке 10 (приложение 1).

Рисунок 10 – Динамика парка автотранспортных средств, зарегистрированных и фактически использовавшихся для осуществления международных автомобильных перевозок грузов по процедуре МДП



Структура парка автотранспортных средств в зависимости от формы организации деятельности субъектов хозяйствования за 2012 год представлена на рисунке 11 (приложение 1).

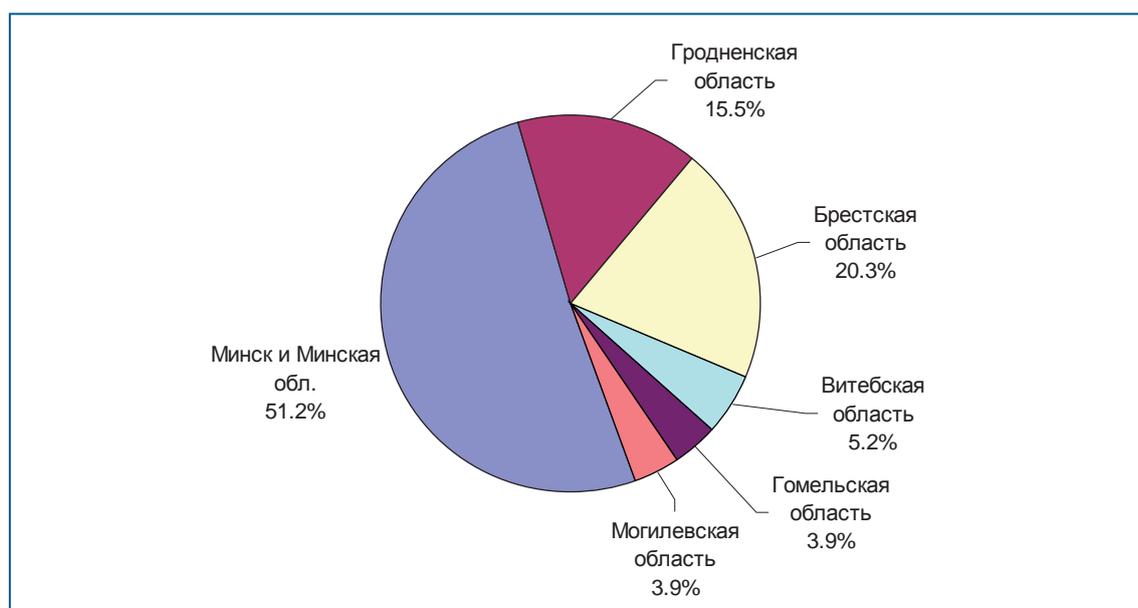
Рисунок 11 – Структура парка автотранспортных средств в зависимости от формы организации деятельности субъектов хозяйствования (2012 г.)



По количеству и доле автотранспортных средств лидируют общества с ограниченной ответственностью и общества с дополнительной ответственностью – 4521 единиц или 37,4%. Далее следуют унитарные предприятия – 3427 единиц или 29,3 % и совместные предприятия – 2381 единиц – 20,4 %.

Структура парка автотранспортных средств по регионам за 2012 год представлена на рисунке 12 (приложение 1).

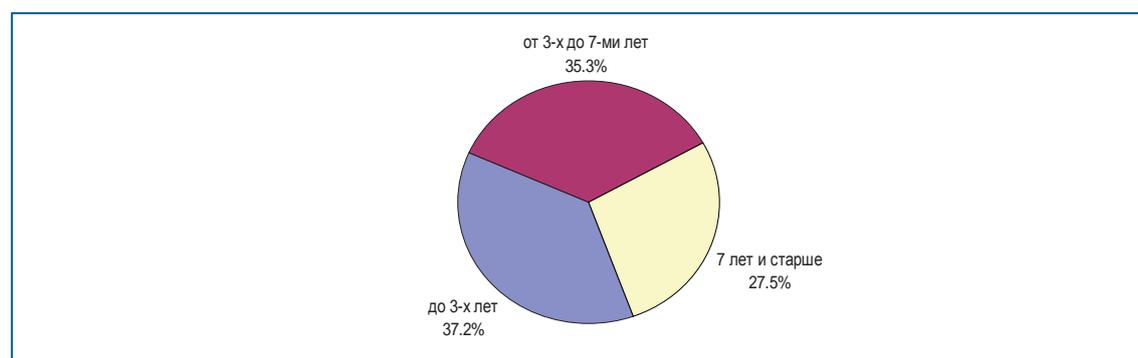
Рисунок 12 – Структура парка автотранспортных средств по регионам (2012 г.)



Основными регионами по количеству зарегистрированных автотранспортных средств являются Минск и Минская область – 5992 единиц или 51,2 %; Брестская область – 2375 единиц – 20,3 %; Гродненская область – 1813 единиц – 15,5 %.

Анализ возрастной структуры парка автотранспортных средств за 2012 год показал, что доля новых автотранспортных средств со сроком эксплуатации «до 3-х лет» составила 37,2 %, «от 3-х до 7-ми лет» – 35,3 %, со сроком эксплуатации «7 лет и старше» – 27,5 % (рисунок 13) (приложение 1).

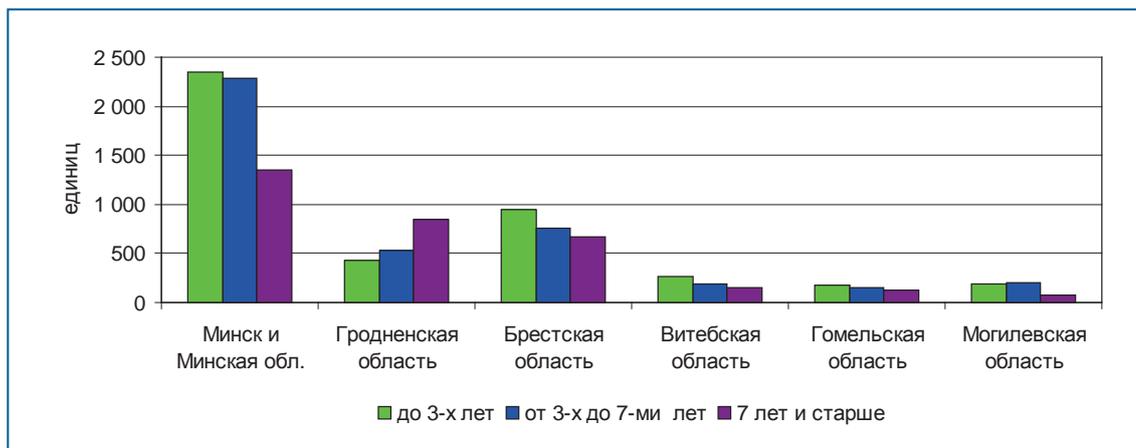
Рисунок 13 – Возрастная структура парка автотранспортных средств (2012 г.)



Максимальное количество новых автомобилей со сроком эксплуатации «до 3-х лет» зарегистрировано в г. Минске и Минской области – 2353 ед.; в Брестской области – 947 ед., Гродненской области – 433 ед. (рисунок 14) (таблица А.5 приложения 1).



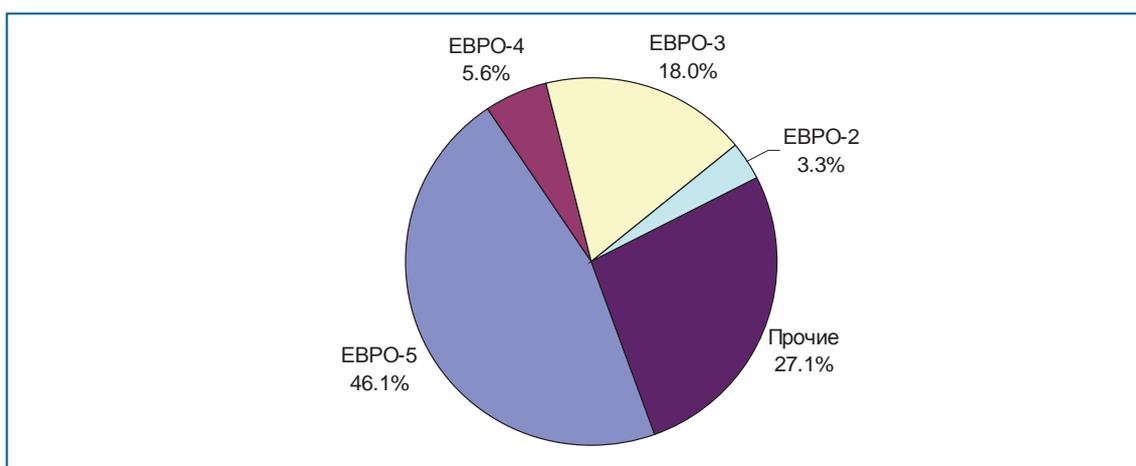
Рисунок 14 – Парк автотранспортных средств по областям и по возрасту (2012 г.)



Максимальная доля новых автомобилей имеет место в Витебской области – 43%, в Минске и Минской области – 39% и в Гомельской области – 39%.

Исследование экологической структуры парка автотранспортных средств за 2012 год показало, что наибольшую долю составляют автотранспортные средства соответствующие экологическим требованиям ЕВРО-5 – 46,1% (рисунок 15) (приложение 1).

Рисунок 15 – Экологическая структура парка автотранспортных средств (2012 г.)

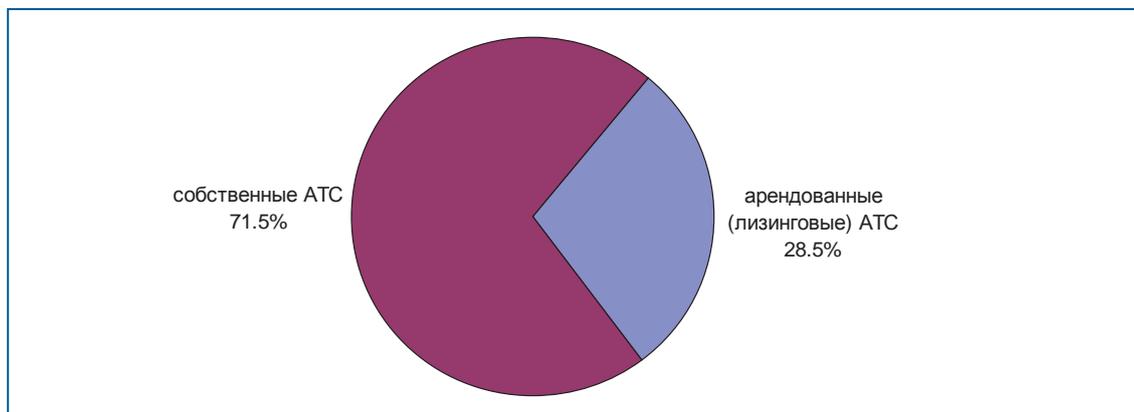


Максимальное количество автомобилей, соответствующих экологическим требованиям ЕВРО-3, ЕВРО-4, ЕВРО-5 зарегистрировано в г. Минске и Минской области – 40,4%, минимальное в Могилевской области – 2,6% и в Гомельской области – 3,0% от общего парка автотранспорта республики.

Структура парка в соответствии с принадлежностью автотранспортных средств по праву собственности за 2012 год показывает, что доля автомобилей, находящихся в собственности составила 71,5% (8357 ед.), а в аренде (лизинге) – 28,5% (3339 ед.) (рисунок 16) (приложение 1).

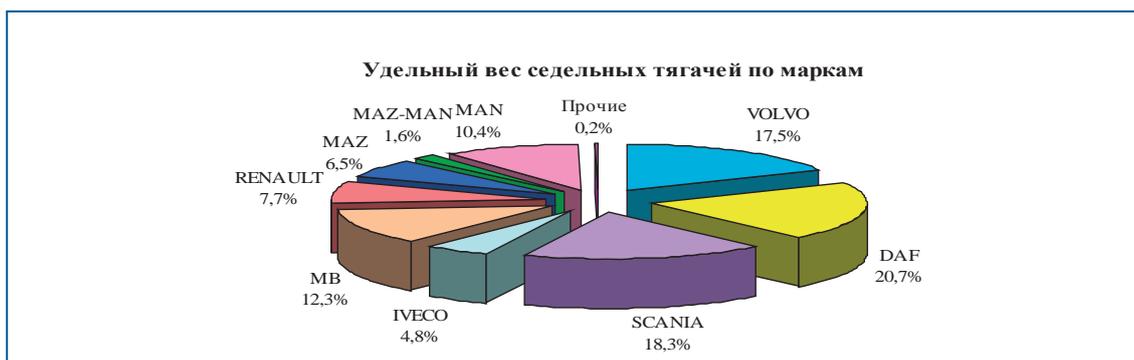


Рисунок 16 – Структура парка в соответствии с принадлежностью автотранспортных средств по праву собственности (2012 г.)



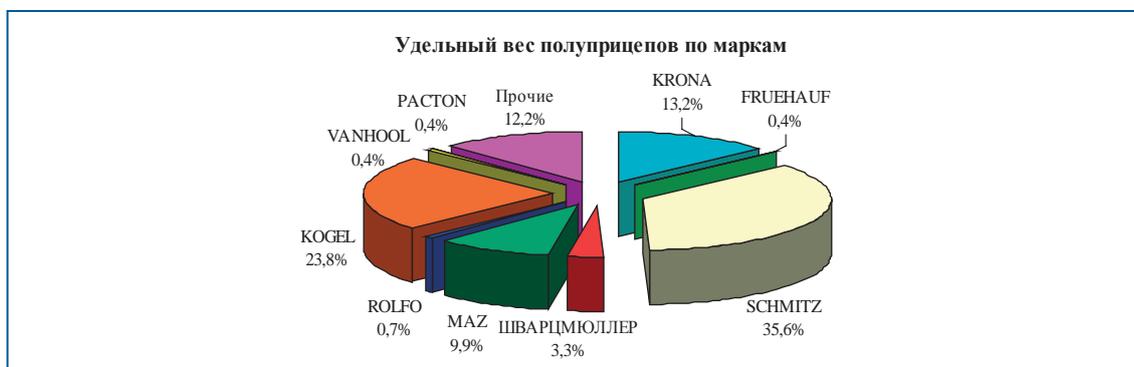
Из общего количества седельных тягачей, работающих на международных перевозках, 6,5% составляют автомобили марки MAZ и 1,6% – автомобили MAZ/MAN. Из иностранных марок седельных тягачей наиболее популярны DAF – 20,7%, SCANIA – 18,3%, VOLVO – 17,5% (рисунок 17.).

Рисунок 17 – Структура парка седельных тягачей по маркам (2012 г.)



В разрезе марок большинство составляют полуприцепы иностранных производителей, в частности полуприцепы марки SCHMITZ – 35,6% и KOGEL – 23,8%. Отечественные полуприцепы марки MAZ составляют 9,9% от общего парка полуприцепов (рисунок 18.).

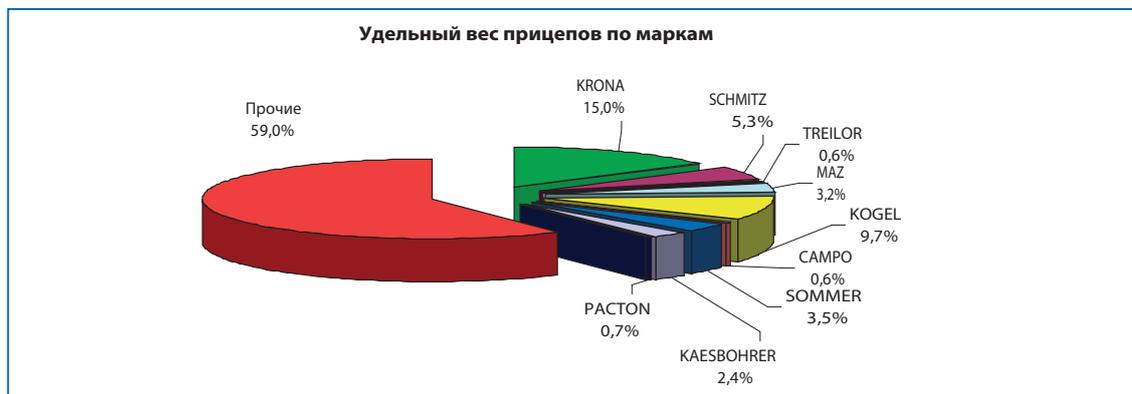
Рисунок 18 – Структура парка полуприцепов по маркам (2012 г.)



Структура прицепов по маркам за 2012 год представлена на рисунке 19.

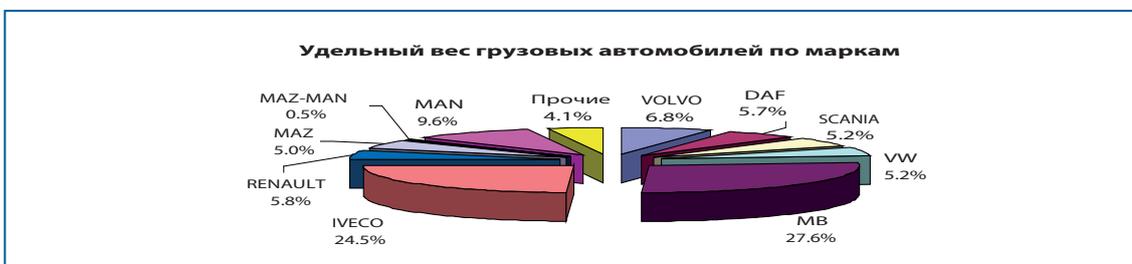


Рисунок 19 – Структура парка прицепов по маркам (2012 г.)



Структура парка грузовых автомобилей по маркам за 2012 год представлена на рисунке 20.

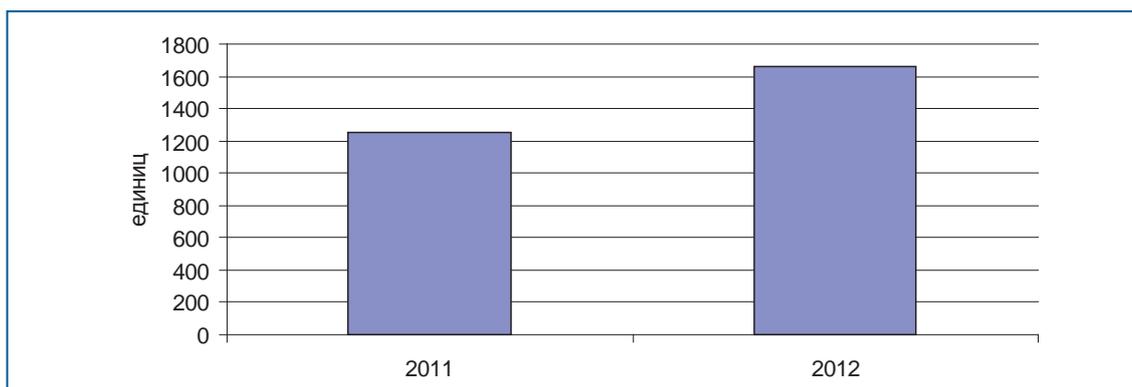
Рисунок 20 – Структура парка грузовых автомобилей по маркам (2012 г.)



Большинство составляют автомобили иностранных производителей, в частности марки MB – 27,6% и IVECO – 24,5%. Отечественные автомобили марки MAZ составляют 5,0% от общего парка грузовых автомобилей.

В последние годы имеют место быстрые темпы обновления парка подвижного состава. Так, в течение 2012 года приобретено 1664 новых (текущего года выпуска) автотранспортных средства, что на 33,3 % больше, чем в 2011 году (рисунок 21).

Рисунок 21 – Динамика приобретения новых автотранспортных средств

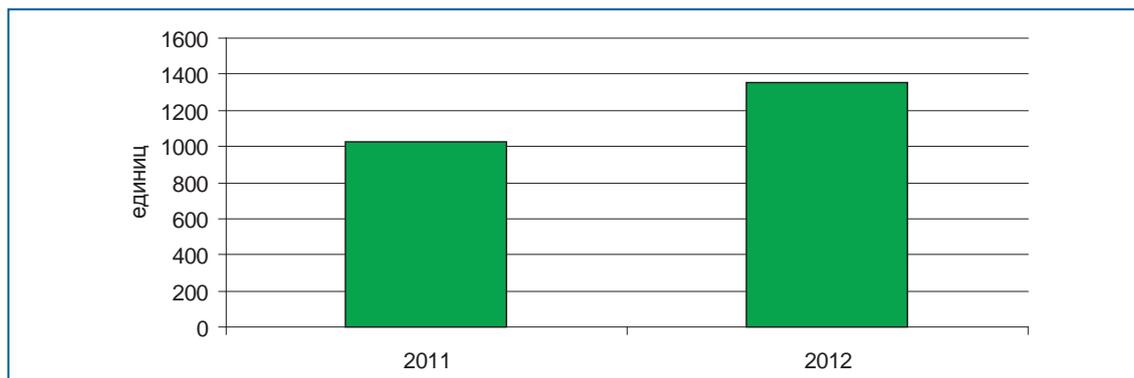


В 2012 году приобретено только 15 автотранспортных средств марки MAZ, выпускаемых в Республике Беларусь, и 1649 автотранспортных средств зарубежного производства.

В течение 2012 года приобретено 1352 новых (текущего года выпуска) полуприцепов и прицепов, что на 32,0 % больше, чем в 2011 году (рисунок 22).

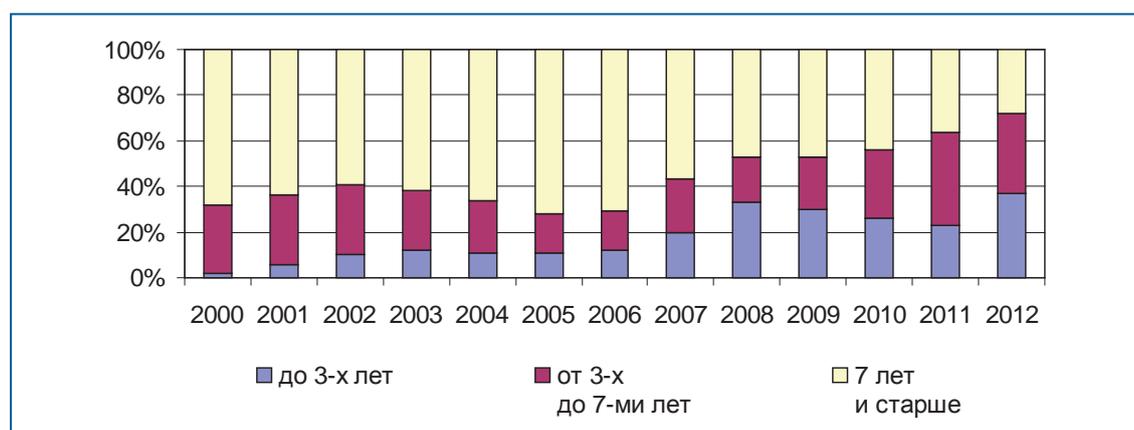


Рисунок 22 – Динамика приобретения новых полуприцепов и прицепов



Изменение возрастной структуры автомобильного парка по годам показано на рисунке 23.

Рисунок 23 – Изменение возрастной структуры автомобильного парка



На протяжении последних лет происходило сокращение доли старых автотранспортных средств (7 лет и старше) за счёт постепенного приобретения новых. В 2012 году автотранспортные средства в структуре автопарка распределились по возрастным группам в примерно равных долях.

2.2 Основные результаты деятельности международных автоперевозчиков

Динамика объёмов международных перевозок грузов в тоннах автомобильным транспортом представлена на рисунках 24–26 (приложение 2).

Рисунок 24 – Объёмы международных перевозок грузов автомобильным транспортом, в тоннах

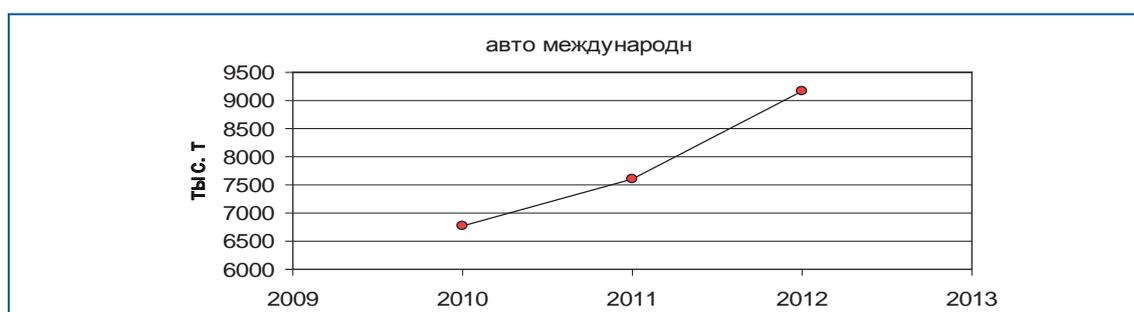
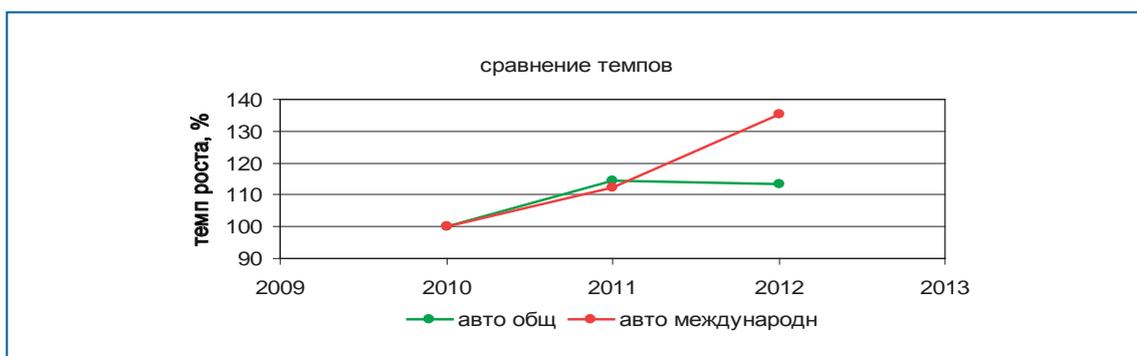


Рисунок 25 – Динамика объёма международных перевозок грузов автомобильным транспортом в сравнении с общим объёмом международных перевозок всеми видами транспорта



Рисунок 26 – Динамика объёма международных перевозок грузов автомобильным транспортом в сравнении с общим объёмом перевозок грузов автомобильным транспортом



Объём международных перевозок грузов автомобильным транспортом Республики Беларусь растёт на протяжении последних лет и в 2012 г. составил 9 159 тыс. тонн, что на 1 558 тыс. тонн или на 20,5 % больше по сравнению с 2011 г. и на 35,4 % больше по сравнению с 2010 г.

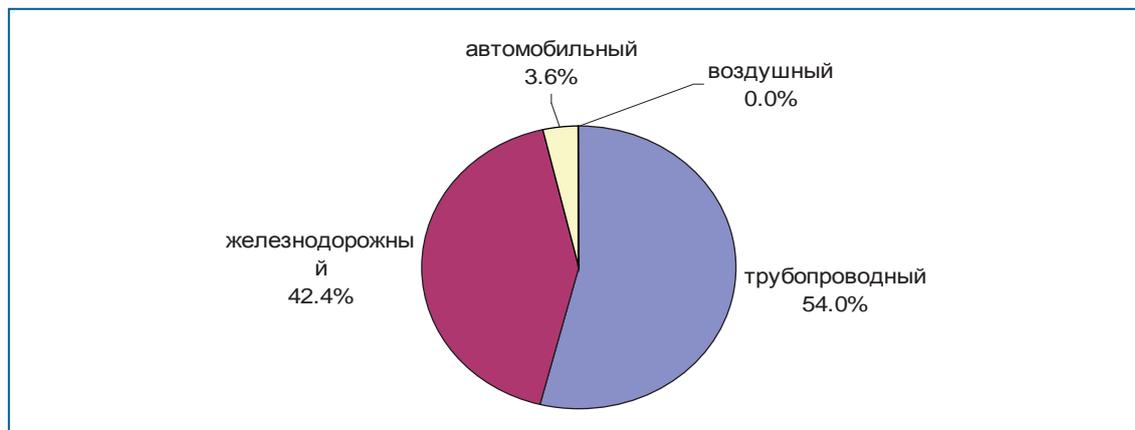
На рисунке 25 произведено сравнение динамики автомобильных международных перевозок грузов с динамикой международных перевозок всеми видами транспорта Республики Беларусь. В 2011 году объём автомобильных международных перевозок грузов рос большим темпами, чем общий объём международных перевозок грузов всеми видами транспорта Республики Беларусь. В 2012 году, в то время как общий объём перевозок всеми видами транспорта снизился, объём автомобильных перевозок продолжали расти.

На рисунке 26 произведено сравнение динамики международных автомобильных перевозок грузов с динамикой всего объёма автомобильных перевозок Республики Беларусь (международных и внутриреспубликанских). В 2012 году произошло снижение общего объёма автомобильных перевозок по сравнению в 2011 г., при этом объёмы международных автомобильных перевозок продолжали расти.

Структура объёмов международных перевозок всеми видами транспорта Республики Беларусь показана на рисунке 27. Из рисунка видно, что доля перевозок в тоннах, осуществляемых автомобильным транспортом (3,6 %), невелика по сравнению с железнодорожным транспортом (42,4 %). В 2010 году доля автомобильных перевозок составляла 2,8 %.



Рисунок 27 – Структура объёма международных перевозок грузов различными видами транспорта в Республике Беларусь



Таким образом, анализ объёмов перевозок показывает, что происходит развитие сектора международных автомобильных перевозок. Хотя автомобильные перевозки занимают небольшую долю в общем объёме международных перевозок Республики Беларусь, эта доля увеличивалась в последние годы. Несмотря на общее уменьшение объёмов международных перевозок в 2012 г., объёмы автомобильных международных перевозок продолжали расти.

Стоимостные объёмы перевозок (экспорт транспортных услуг)

На рисунках 28 – 30 приведены данные об экспорте транспортных услуг Республики Беларусь (исходные данные в приложении 2).

Объём экспорта услуг автомобильного транспорта в последние годы постоянно увеличивался и в 2012 году составил 1 068,1 млн долларов.

В 2012 году, в то время, как темп роста экспорта услуг всеми видами транспорта Республики Беларусь замедлился, темп роста экспорта услуг автомобильного транспорта продолжал расти и по отношению к 2011 г. составил 136,8 %.

Рисунок 28 – Экспорт транспортных услуг Республики Беларусь, млн долларов

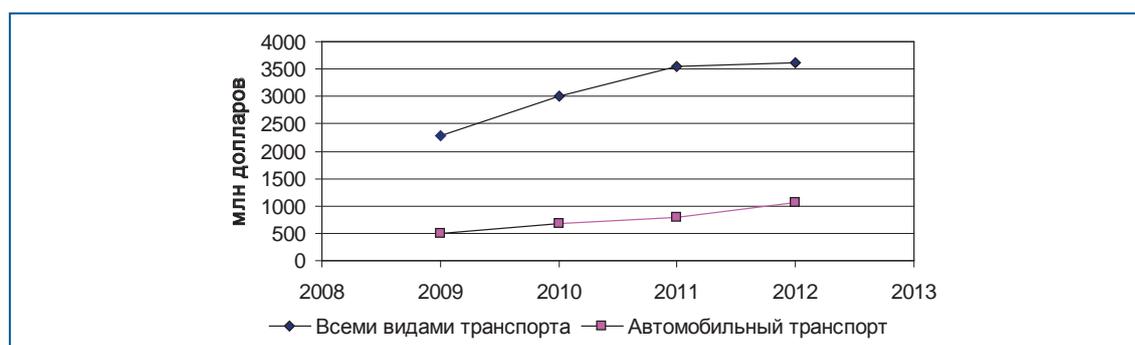
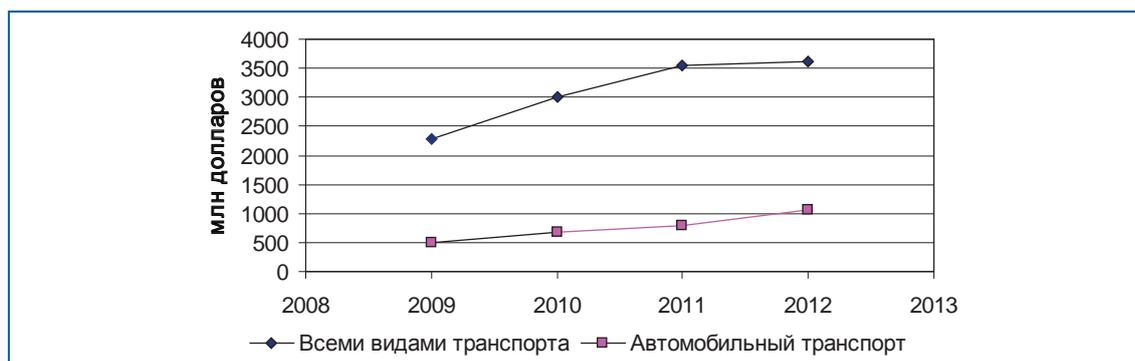
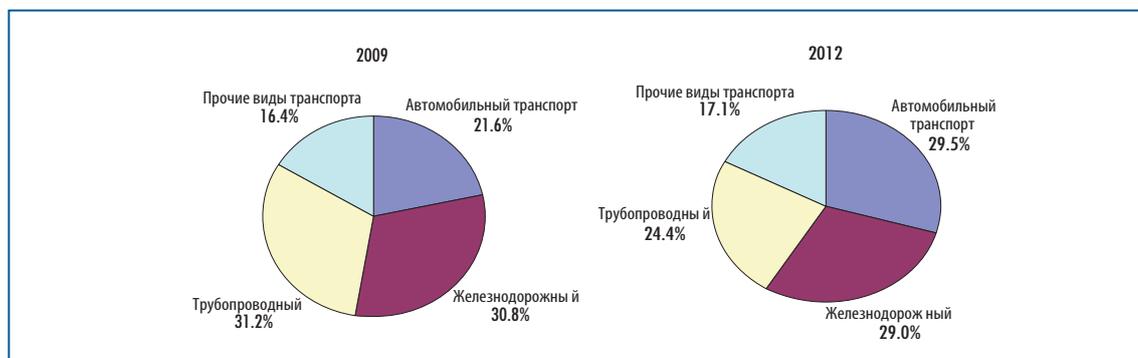


Рисунок 29 – Динамика экспорта транспортных услуг Республики Беларусь, % (2009 год – 100%)



Структура экспорта транспортных услуг Республики Беларусь (рисунок 30) показывает, что доля автомобильного транспорта в общем объеме экспорта в 2012 году составила 29,5 %, и увеличилась по сравнению с 2009 годом на 7,9 %. Несмотря на малый физический объем грузов в тоннах, перемещаемый автомобильным транспортом в международном сообщении (рисунок 27), стоимостной объем этих услуг достаточно велик.

Рисунок 30 – Структура экспорта транспортных услуг Республики Беларусь



Рост экспорта услуг автомобильного транспорта в абсолютном выражении (в долларах), а так же увеличение за последние годы доли автомобильного транспорта в общем объеме экспорта транспортных услуг Республики Беларусь указывает на то, что сектор международных перевозок автомобильным транспортом развивается.

Показатели импорта транспортных услуг, т.е. услуг оказываемых иностранными перевозчиками, в сравнении с показателями экспорта, могут, в некоторой степени, характеризовать конкуренцию белорусских международных перевозчиков с зарубежными (рисунок 31 – 33, исходные данные в приложении 2).

Объем импорта услуг автомобильного транспорта в последние годы увеличивался, как и экспорт, но в абсолютном выражении он меньше экспорта. В 2012 году импорт составил 397,3 млн долларов. Доля автомобильного транспорта в общем объеме импорта в 2012 году составила 26,6 %. Из рисунка 34 видно, что Республика Беларусь имеет положительное сальдо по международным автомобильным перевозкам.

Рисунок 31 – Импорт транспортных услуг в Республику Беларусь, млн долларов

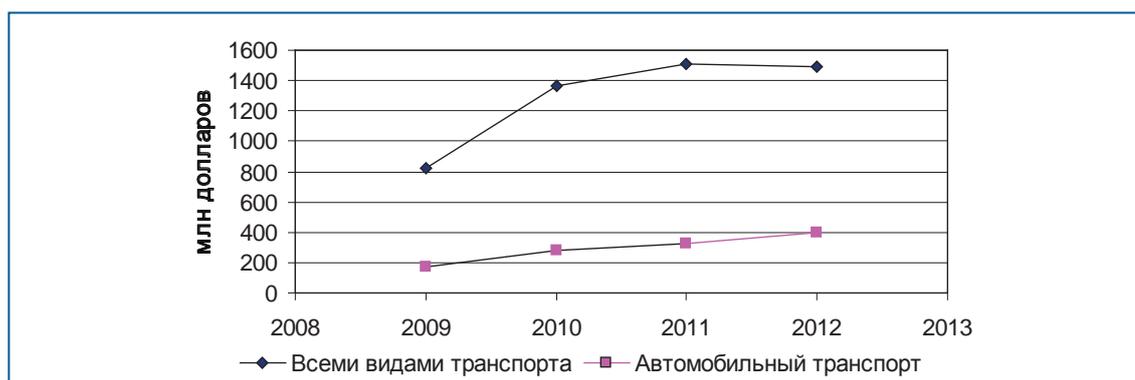


Рисунок 32 – Динамика импорта транспортных услуг в Республику Беларусь, % (2009 год – 100 %)

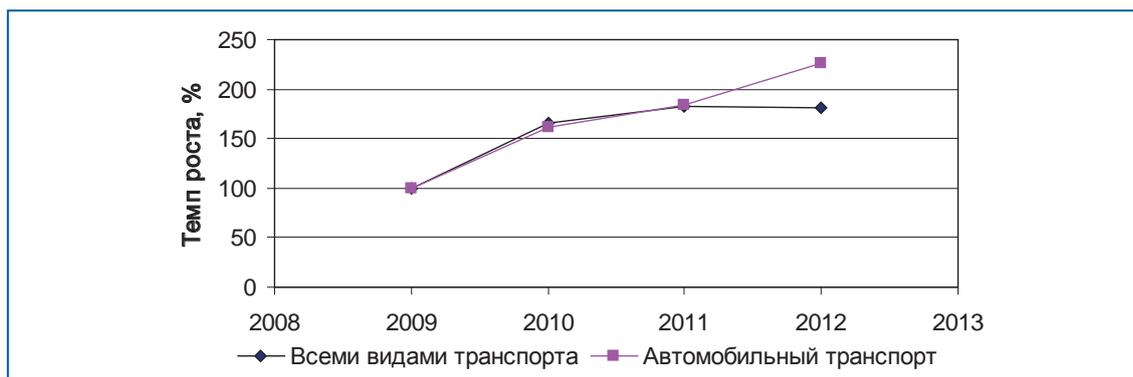


Рисунок 33 – Структура импорта транспортных услуг в Республику Беларусь

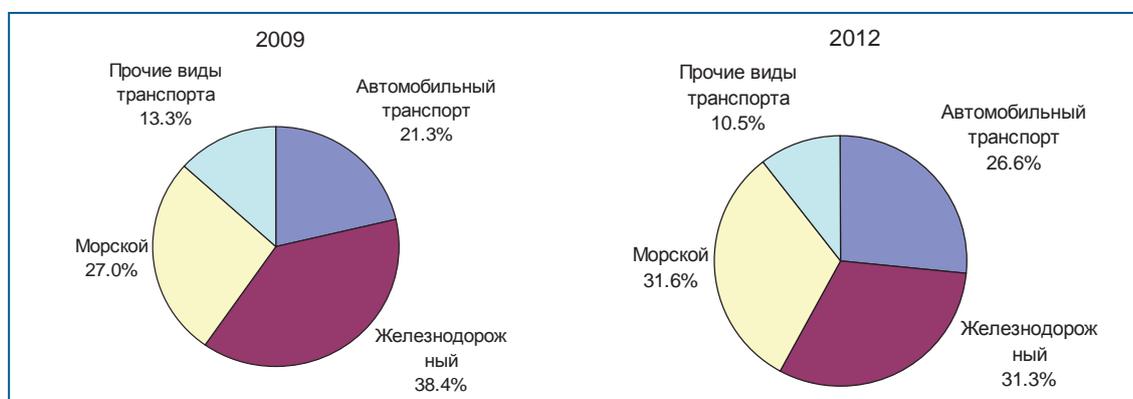
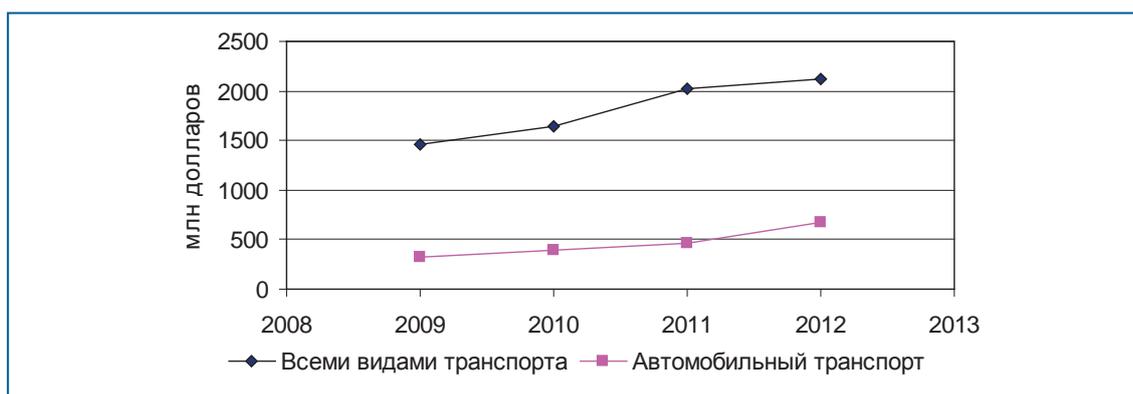


Рисунок 34 – Сальдо торговли транспортными услугами Республики Беларусь, млн. долларов



2.3 География деятельности международных автоперевозчиков

На протяжении последних лет основными странами назначения экспорта товаров из Республики Беларусь являлись Россия, Нидерланды, Украина, Латвия, Германия, Польша, Литва. Основными странами происхождения импортных потоков были Россия, Германия, Украина, Китай.

Россия является основным торговым партнёром Беларуси, особенно в свете созданного недавно Единого экономического пространства России, Беларуси и Казахстана.

Страны Европейского Союза являются вторым по значимости регионом в торговых отношениях Республики Беларусь. Основными странами назначения среди государств ЕС являются Нидерланды, Латвия, Германия, Польша, Италия.

С учётом высокого уровня концентрации в секторах промышленного производства и торговли, структура белорусской экономики способствует повышению интенсивности грузоперевозок. Основные отрасли экономики Беларуси – машиностроение и металлообработка, топливная, химическая и нефтехимическая промышленность. Эти четыре отрасли совокупно обеспечивают более 70% объёма промышленного производства страны в стоимостном выражении.

Относительно небольшое количество крупных промышленных предприятий и основных компаний-экспортёров занимают доминирующее положение на рынке и определяют соответствующий спрос на транспортные услуги. Кроме предприятий топливной и химической промышленности, к числу крупных промышленных предприятий относятся АО «Горизонт» (производство телевизоров и бытовой техники), ЗАО «Атлант» (производство холодильников), ОАО «Белшина» (производство шин), МАЗ (производство большегрузных автомобилей, автобусов и прицепов), АО «Амкодор» (производство погрузчиков и тягачей) и АО «Бобруйскмебель» (производство мебели). Эти предприятия экспортируют свою продукцию преимущественно на рынки СНГ, а также в другие страны мира.

Географическое положение Республики Беларусь в центре Европы предопределяет ее транспортную политику. Не имея прямого выхода к морю, являясь внутриконтинентальным государством, республика призвана играть роль транзитного коридора. Самые короткие дороги, соединяющие страны Западной Европы со странами СНГ, а также Южную и Центральную Европу с Северо-Западными регионами России и странами Скандинавии проходят через территорию республики.

Транзитное геополитическое положение Республики Беларусь признано Европейским Союзом, который, определяя существующие и будущие грузопотоки, выделил на территории страны два транзитных коридора – II и IX.

Ответвление IXВ обеспечивает выход грузовладельцев из областей Восточной Украины и Центральной России к специализированным морским портам Клайпеды, Вентспилса и Калининграда.

2.4 Характеристика основных статей затрат при осуществлении международных автоперевозок

Исследование конъюнктуры европейского рынка транспортно-экспедиционных услуг, проведенных Европейской комиссией по транспорту в

2011 году показало, что произошел рост затрат транспортных, транспортно-экспедиционных и транспортно-логистических предприятий по отношению к аналогичному периоду прошлого года.

Расходы существенно выросли в результате повышения в Евросоюзе цен на топливо в начале 2010 года. Так, в 1999 году литр дизельного топлива стоил 0,56 евро, в 2010 году – 0,87 евро за литр, в марте 2013 года – 1,35 евро за литр.

Аналогичная ситуация имела место на рынке транспортно-экспедиционных услуг Республики Беларусь, где цены на топливо росли быстрыми темпами. Так, за период с марта 2012 г. по сентябрь 2013 г. они увеличились в 1,4 раза.



Большая часть транспортных предприятий отмечает рост расходов на зарплату персонала и страхование по сравнению с соответствующим периодом прошлого года. Наряду с возросшими затратами на запчасти, выросли цены на шины. Отмечен рост затрат, связанных с получением разрешения на проезд и на специальное сопровождение грузового транспорта. На ряде предприятий был установлен рост расходов в транспортно-экспедиционной деятельности в связи с необходимостью безвозмездного оказания различных сопутствующих услуг, обусловленных требованием более качественного сервиса при тех же тарифах. В особенности это характерно для предприятий, специализирующихся на международных перевозках, от которых требуется, чтобы при перевозке товаров обеспечивались его качественные показатели в соответствии с сертификатом качества. Для обеспечения этих требований нужны дополнительные расходы. В то же время определенные заказчики стараются снизить стоимость фрахта путем дополнительных требований на перевозку. Увеличение затрат также связано с длительными простоями ожидания погрузки/выгрузки, особенно при перевозке продовольственных товаров, на центральных складах и больших товарных станциях.

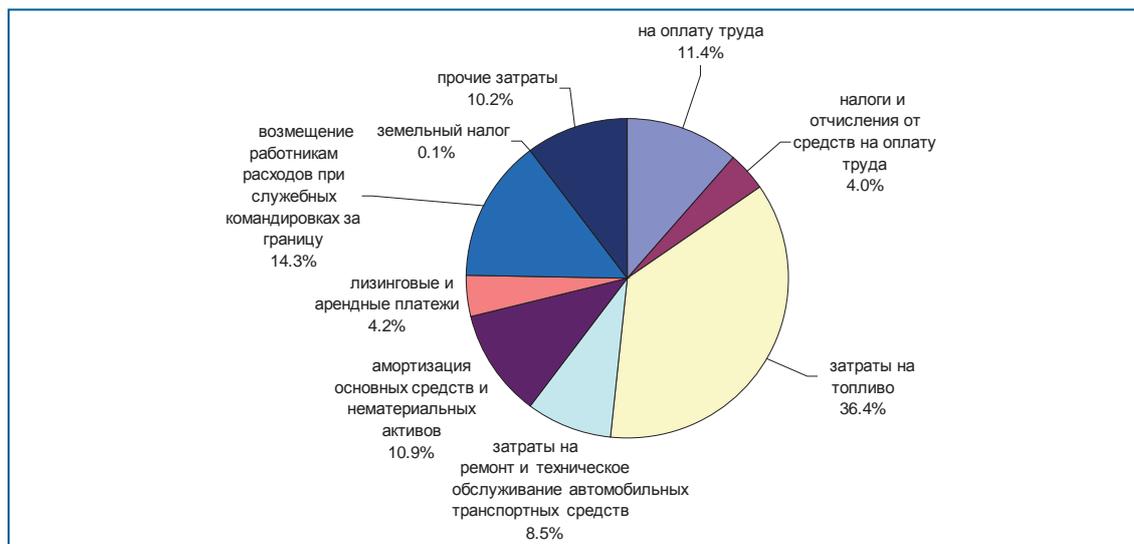
Белорусские перевозчики и экспедиторы зачастую сталкиваются на рынке транспортных услуг Евросоюза с возрастающими требованиями заказчиков в пределах оговоренного фрахта на перевозку. Эти требования направлены на улучшение качества транспортно-экспедиционных услуг и предоставление дополнительных услуг, связанных с:

- соблюдением точных сроков загрузки и выгрузки транспортного средства независимо от возможностей перевозчика и складывающихся обстоятельств при прохождении внешней границы Таможенного Союза;
- соблюдением принятых в Евросоюзе таможенных процедур при осуществлении технологии перевозки грузов под таможенным контролем, при выполнении которых перевозчики и экспедиторы из стран, не входящих в ЕС, сталкиваются с технологическими трудностями;
- загрузкой транспортного средства по технологической схеме, которая оптимальна и удобна для заказчика с целью сокращения времени и средств, но неприемлема или сложна для исполнения или для транспортировки груза по маршруту следования;
- привлечением экипажа транспортного средства к погрузочно-разгрузочным работам, а также требованием заказчика к наличию в составе экипажа экспедитора для выполнения определенных работ при погрузке/выгрузке и сдаче груза получателю;
- требованием наличия у перевозчика специальных транспортных механизмов и средств для выполнения погрузочно-разгрузочных работ;
- перевозкой грузов без указания точных сведений о месте выгрузки. Как правило, для завершения технологии перевозки грузов под таможенным контролем указывается адрес таможенной или транспортной экспедиции, которая впоследствии дает указания о месте выгрузки. При этом дополнительные расходы по доставке груза и ненормативному простоя транспортного средства под выгрузкой не принимаются заказчиком во внимание;
- выгрузкой/загрузкой в нескольких местах, несмотря на значительное расстояние между ними. Дополнительные расходы перевозчика в этом случае рассматриваются заказчиком как совокупные и включаются в стоимость ранее оговоренного фрахта.

Усреднённая структура затрат на международные грузовые автомобильные перевозки, осуществляемые перевозчиками Республики Беларусь, в соответствии с данными государственной статистической отчетности форм 4-тр (международные) представлена на рисунке 35.



Рисунок 35 – Структура затрат на международные грузовые автомобильные перевозки



Наибольшую долю в затратах на международные грузовые перевозки занимает топливо – 36,4 %. Далее следуют такие статьи, как возмещение работникам расходов при служебных командировках за границу – 14,3 % (из них водителям – 13,9 % от общих затрат) и оплата труда 11,4 % (из них водителям – 6,7 % от общих затрат). Амортизация основных средств и нематериальных активов составляет 10,9 % (из них транспортных средств – 10,4% от общих затрат). Затраты на ремонт и техническое обслуживание автомобильных транспортных средств составляют 8,5 %.

Таким образом, следует отметить постоянный рост практически всех статей затрат, связанных с автомобильными перевозками, и международными в частности. Вместе с тем, рост тарифов не пропорционален росту затрат, что в конечном счете ведет к снижению рентабельности таких перевозок.

3. Исследование транспортной инфраструктуры логистической системы республики беларусь

Транспорт как система состоит из двух подсистем: транспорт общего пользования и транспорт не общего пользования.

Транспорт общего пользования включает железнодорожный, водный (морской, речной), автомобильный, воздушный и трубопроводный транспорт.

Деятельность транспорта общего пользования ориентирована на обслуживание сферы обращения и удовлетворение потребностей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров.

К транспорту необщего пользования относится внутрипроизводственный транспорт, а также транспортные средства всех видов, принадлежащие нетранспортным предприятиям.

Транспортная инфраструктура включает транспортные сети (дороги, железнодорожные пути, воздушные коридоры, каналы, трубопроводы, мосты, тоннели, водные пути и т. д.), а также транспортные узлы и терминалы, где производится перегрузка груза или пересадка пассажиров с одного вида транспорта на другой (аэропорты, железнодорожные станции, автобусные остановки и порты).

В настоящем исследовании будут рассмотрены автомобильные и железные дороги, а также водные пути и объекты логистического сервиса.

3.1 Автомобильные дороги Республики Беларусь и их состояние

Дорожное хозяйство Беларуси представляет собой близкую к оптимальной разветвленную сеть автомобильных дорог, позволяющую обеспечивать непрерывную круглогодичную связь практически со всеми населенными пунктами.



Согласно Закона Республики Беларусь «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» от 2 декабря 1994 № 3434-ХІІ автомобильные дороги Республики Беларусь подразделяются на автомобильные дороги общего и необщего пользования.

Автомобильные дороги общего пользования – дороги, предназначенные для использования любыми лицами с учетом требований, установленных законодательством Республики Беларусь.

Автомобильные дороги необщего пользования – дороги, предназначенные для использования в порядке, определяемом ее владельцами с учетом требований, установленных законодательством Республики Беларусь. (<http://kodeksy-by.com>).

Автомобильные дороги общего пользования являются государственной собственностью Республики Беларусь и в зависимости от функционального назначения подразделяются на республиканские и местные автомобильные дороги.

К республиканским автомобильным дорогам относятся автомобильные дороги, включаемые в сеть международных автомобильных дорог (европейской транспортной системы), а также автомобильные дороги, которые обеспечивают транспортные связи:

- города Минска с административными центрами областей, Национальным аэропортом «Минск»;
- административных центров областей между собой;
- административных центров областей с аэропортами вне городской черты и с административными центрами районов;
- административных центров районов между собой;
- городов областного подчинения с административным центром области, на территории которой эти города находятся;
- железнодорожных станций, размещенных не в городах, пунктов пропуска через Государственную границу Республики Беларусь, а также других объектов государственного значения с республиканскими автомобильными дорогами.

К местным автомобильным дорогам относятся автомобильные дороги, обеспечивающие транспортные связи:

- административных центров сельсоветов, городов районного подчинения, городских, курортных и рабочих посёлков, сельских населённых пунктов с административными центрами районов, на территории которых они размещены, а также городов районного подчинения, городских, курортных и рабочих посёлков между собой и с ближайшими железнодорожными станциями, аэропортами, речными портами и пристанями вне городской черты;
- мест массового отдыха, туризма, спортивных комплексов, курортов, больниц, школ-общежитий, домов отдыха, оздоровительных лагерей, кладбищ, исторических памятников, памятников природы и культуры с административными центрами областей и районов, на территории которых находятся эти объекты, а также с ближайшими железнодорожными станциями, аэропортами, речными портами, пристанями и республиканскими автомобильными дорогами;
- административных центров сельсоветов между собой, сельских населённых пунктов с автомобильными дорогами общего пользования;
- районов индивидуального жилищного строительства, размещённых в сельской местности, и садоводческих товариществ с автомобильными дорогами общего пользования.

Вышеуказанные автодороги относятся к дорогам общего пользования.

К автомобильным дорогам необщего пользования относятся автомобильные дороги, предназначенные для внутрихозяйственных и технологических перевозок, служебные и патрульные автомобильные дороги вдоль каналов, трубопроводов, линий электропередач, других коммуникаций и построек, а также служебные автомобильные дороги к гидротехническим и другим постройкам.

Особую категорию автомобильных дорог необщего пользования составляют автомобильные дороги, которые находятся в ведении Министерства обороны Республики Беларусь, Министерства внутренних дел Республики Беларусь и Государственного комитета пограничных войск Республики Беларусь. На эти дороги не распространяется действие



Закона Республики Беларусь «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» от 2 декабря 1994 № 3434-ХІІ.

Протяженность сети дорог общего пользования на 1 января 2013 года составляла 86491 км. Основную роль играют дороги республиканского значения протяженностью 15636 км, по которым перевозится более 70% всех грузов. Местные дороги составляют 70855 км, ведомственные (сельскохозяйственные, промышленных предприятий, лесные и др.) около 200 тыс. км.

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 6 апреля 2006 г. №468 утверждена Программа «Дороги Беларуси» на 2006–2015 годы.

Сеть автомобильных дорог общего пользования практически полностью сформирована (рисунок 36).

Рисунок 36– Карта автомобильных дорог Республики Беларусь



Таблица 2 - Протяженность автомобильных дорог общего пользования Республики Беларусь по областям

Наименование региона	Протяженность автомобильных дорог,км		
	Всего	В том числе	
		республиканские	местные
Республика Беларусь	86 491	15 636	70 855
Брестская область	10 741	2 419	8 322
Витебская область	17 744	2 975	14 769
Гомельская область	12 387	2 266	10 121
Гродненская область	12 855	2 165	10 690
Минская область	19 444	3 316	16 128
Могилевская область	13 320	2 495	10 825

Твердое покрытие имеют 74 650 км (86,4 %) дорог общего пользования, в том числе республиканские – 15 441 км (100 %), местные – 59 109 км (83,5 %). Автомобильные дороги с твердым покрытием обеспечивают транспортные связи всех городов, городских поселков, а также центральных усадеб сельскохозяйственных организаций и части прочих сельских населенных пунктов.

В настоящее время имеется следующая структура твердых дорожных покрытий:



- асфальтобетонные - 45 317 км (60,7%);
- цементобетонные - 1 262 км (1,7%);
- черные гравийные - 1 182 км (1,6%);
- гравийные - 26 668 км (35,7%);
- мостовые - 221 км (0,3%).

Протяженность грунтовых местных автомобильных дорог по состоянию на 1 января 2012 года составила 11 742 км с учетом принятия в сеть дорог общего пользования сельскохозяйственных дорог и подъездов к садоводческим кооперативам.

Автомобильные дороги общего пользования на всем протяжении или на отдельных участках подразделяются на категории. В настоящее время имеется следующая структура категорий автомобильных дорог:

- I категории - 1 160 км (1,3%);
- II категории - 2 024 км (2,3%);
- III категории - 6 134 км (7,1%);
- IV категории - 38 025 км (44%);
- V категории - 23 410 км (27,1%);
- VI категории - 15 738 км (18,2%)..

В таблице 3.1 приведена структура категорий автомобильных дорог общего пользования по областям по состоянию на 1 января 2012 года.

Таблица 3.1 – Структура категорий автомобильных дорог общего пользования по областям

Наименование региона	Всего	Протяженность автомобильных дорог по категориям					
		I	II	III	IV	V	VI
Республика Беларусь	86 491	1 160	2 024	6 134	38 025	23 410	15 738
в том числе:							
Брестская область	10 741	253	274	914	5 108	3 910	282
Витебская область	17 744	117	528	964	5 835	4 988	5 312
Гомельская область	12 387	65	329	889	7 729	1 621	1 754
Гродненская область	12 855	57	222	854	5 626	4 955	1 141
Минская область	19 444	632	417	1,265	7 813	5 635	382
Могилевская область	13 320	36	254	1,248	5 914	2 301	3 567

Характеристики автодорожной инфраструктуры Республики Беларусь приведена в табл.3.2.

Таблица 3.2 – Характеристики автодорожной инфраструктуры Республики Беларусь (на 1.01.2012)

Всего дорог общего пользования (км)	86 491
Всего дорог с твердым покрытием (км)	74 650
Всего дорог I категории (км)	1 160
Доля дорог I категории	1.3 %
Плотность дорог с твердым покрытием (км/1 тыс.км ²)	360.5
Плотность дорог с твердым покрытием (км/ 10 тыс. чел.)	90.7
Объекты придорожного сервиса	
Количество гостиниц	47
Количество станций технического обслуживания	232
Количество автозаправочных станций	463
Количество объектов общественного питания	464
Инвестиции в основной капитал (млрд. руб)	1 297.9
Число ДТП	5 897
Перевезено пассажиров (млн.)	172.9
Грузооборот (млрд.тонн.км)	18.15



Перевезено пассажиров (млн.)	2 430
Пассажирооборот (млрд.пас.км)	23.6

В последние годы, в связи с постоянным снижением обеспеченности дорожных работ финансовыми ресурсами, отдается приоритет поддержанию только отдельных потребительских свойств дорог: отсутствие ямочности, обеспечение сцепления колес с дорогой, разметка проезжей части, установка дорожных знаков и барьерных ограждений, оборудование площадок отдыха и автопавильонов.

Результаты диагностики состояния дорог показывают, что только 5208 км республиканских дорог или 32,5 % их протяженности соответствуют нормам, отсутствует требуемая ровность покрытия на 4 614 км или 30 %, а протяженность участков дорог с недостаточной прочностью и значительными дефектами дорожной одежды составила 3240 км или 21 %.

Только 1385 км республиканских дорог способны пропускать нагрузки в 11,5 тонн на ось, 12933 км – 10 тонн, а 1318 км могут выдерживать нагрузки не более 6 тонн на одиночную ось.

Одной из причин, вызывающих преждевременное разрушение существующих дорожных покрытий, является движение по дорогам республики транспортных средств с осевыми нагрузками более 10 тонн. Их проезд приводит к образованию остаточных деформаций в основаниях и в земляном полотне, что является причиной ухудшения продольной и поперечной ровности, уменьшения прочности, а в совокупности с погодноклиматическими факторами ведет к разрушению слоев покрытий (ямочность, колеиность, трещины, просадки и др.).

При некачественном содержании республиканских дорог снижается их несущая способность и сокращается срок службы. Главными причинами этого являются: воздействие на дорожные одежды сверхдопустимых для них нагрузок от проезда транспортных средств и крайне малые объемы ремонтов из-за недостаточного финансирования.

Создавшаяся ситуация усугубляется также постоянным ростом нагрузок на дорожные покрытия, что обусловлено быстрым ростом в стране числа транспортных средств.

Действующая сеть автомобильных дорог по своим прочностным параметрам не способна выдержать ежегодно увеличивающиеся нагрузки, что требует упорядочения движения тяжеловесных транспортных средств и безусловное соблюдение перевозчиками нормативных нагрузок. В целях обеспечения сохранности дорог, как вынужденная мера, применяется сезонное ограничение движения транспорта по дорогам в весенний и летний периоды.

Особое разрушающее воздействие на автомобильные дороги и мосты оказывает применение автомобильными перевозчиками трехосных полуприцепов с односкатными колесами, имеющих расчетную нагрузку на тележку свыше 21 тонны, что приводит к разрушению дорожных покрытий и сооружений, образованию колеиности.

Недостаточная ровность покрытия, которая на большей части дорог оценивается как удовлетворительная, приводит к удорожанию перевозок до 30-40%. При таком техническо-эксплуатационном состоянии дорожной сети горючего расходуется почти 1,5 раза больше, а срок службы автомобиля сокращается на треть.

3.2 Состояние инфраструктуры железнодорожного транспорта Республики Беларусь

Железнодорожный транспорт Республики Беларусь подразделяется на железнодорожный транспорт общего пользования и необщего пользования.

Управление железнодорожным транспортом общего пользования осуществляется Белорусской железной дорогой в соответствии с законодательством Республики Беларусь. В состав Белорусской железной дороги входят организации, занятые основной, вспомогательной и иной деятельностью.



Белорусская железная дорога является государственным объединением, подчиненным Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, в состав которого входят 93 организации, имеющие статус юридического лица и 2 представительства:

Белорусская железная дорога является государственным объединением, подчиненным Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, в состав которого входят 93 организации, имеющие статус юридического лица и 2 представительства:

- 54 республиканских унитарных предприятий, из которых 22 дочерних, в том числе: 6 отделений дороги (Минское, Барановичское, Брестское, Гомельское, Могилевское, Витебское), объединяющие 366 крупных и малых станций (из них: 3 пассажирских, 9 сортировочных, 27 грузовых, 12 участковых и 315 промежуточных), 17 локомотивных депо, 12 вагонных депо, 20 дистанций пути, 13 дистанций сигнализации и связи, 7 дистанций электроснабжения и другие предприятия;
- 7 заводов (Минский и Гомельский вагоноремонтные, Гомельский электромеханический, Брестский электротехнический, Барановичский завод автоматических линий, Борисовский шпалопродиточный завод, Опытный завод путевых машин станции «Пинск»);
- 39 учреждений (учреждения здравоохранения и образования).

Наиболее важные железнодорожные узлы – Минск, Брест, Гомель, Орша, Барановичи, Жлобин, Калинковичи, Могилев, Витебск и Полоцк.

Белорусская железная дорога является юридическим лицом, имеет самостоятельный баланс, расчетный, валютный и иные счета в учреждениях банков.

Белорусская железная дорога – это современная, хорошо развитая транспортная система протяженностью 5,5 тыс. км., из них менее тысячи электрифицированы, что составляет порядка 16 процентов. В то же время именно на этих электрифицированных участках выполняется 25 процентов грузооборота и 30 – пассажирооборота.

Государственной программой развития железнодорожного транспорта Беларуси на 2011-2015 годы предусмотрена электрификация участков Гомель - Жлобин - Осиповичи, Жлобин - Калинковичи и Молодечно - Гудогай - Гостраница общей протяженностью 387 км.

Перевозки грузов осуществляются поездами массой до 7 тыс. тонн и длиной 1500 метров.

В 2012 году Белорусская железная дорога приобрела 3746 грузовых вагонов (13,07% от общего числа): 2080 полувагонов, 1000 вагонов-цистерн, 550 хоппер-цементовозов и 116 крытых вагонов. Обновление подвижного состава является одним из важнейших инвестиционных проектов Белорусской железной дороги, которая проводит в данном направлении целенаправленную работу. Согласно Государственной программе развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь, до конца 2015 года Белорусская железная дорога закупит в общей сложности 12,5 тысяч единиц нового подвижного состава.

Характеристика железнодорожного транспорта Республики Беларусь приведена в таблице 3.3.

Таблица 3.3 – Характеристика железнодорожного транспорта Республики Беларусь (на 2.01.2012 года)

Длина железнодорожных путей общего пользования (км)	5 502.6
Всего однопутных участков (км)	3 869.6
Всего двухпутных участков (км)	1 628.4
Всего трехпутных участков (км)	4.6
Плотность железнодорожных путей (км/1 тыс.км ²)	27
Плотность железнодорожных путей (км/ 10 тыс. чел.)	5.7
Всего электрифицированных участков (км)	898.2
Протяженность линий, оборудованных автоблокировкой (км)	3 702.7
Протяженность линий, оборудованных полуавтоматической блокировкой (км)	1 884.5
Всего переездов	1 432
Количество переездов, оборудованных автоматикой	1 168



Средний срок службы пассажирских вагонов (лет)	23
Количество грузовых вагонов	37 105
Износ парка пассажирских вагонов	56%
Износ парка грузовых вагонов	58.3%
Используется вагонов с истекшим сроком эксплуатации	42%
Изношенность основных средств	64.7 %
Инвестиции в основной капитал (млрд. руб)	2 682.8
Перевезено грузов (млн. тонн)	152.7
Грузооборот (млрд.тонн.км)	49.4
Перевезено пассажиров (млн.)	88.9
Пассажиροоборот (млрд. пас. км)	7.94

За последнее десятилетие на территории Беларуси сформирован ряд устойчивых железнодорожных направлений транзитных грузопотоков. Это, в первую очередь, перевозки российских и казахстанских внешнеторговых грузов через такие порты Балтийского моря, как Калининград (Россия), Вентспилс (Латвия) и Клайпеда (Литва).

Для обеспечения всего комплекса транспортных услуг дорога располагает на пограничных переходах необходимой инфраструктурой, способной переработать всю номенклатуру перевозимых грузов.

Одним из основных аспектов повышения транзитной эффективности Республики Беларусь является оптимизация контроля за перемещением товаров через таможенную границу и сокращение сроков их таможенного оформления.

Государственным таможенным комитетом РБ совместно с БЖД реализован упрощенный порядок таможенного оформления грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. Таможенные процедуры осуществляются с помощью современных информационных технологий.

Всё это позволяет значительно ускорить документооборот, снизить количество задержек грузов на границе, обеспечивая их беспрепятственное продвижение по назначению.

Учитывая мировую тенденцию контейнеризации перевозок грузов, Белорусской железной дорогой проводится работа по организации перевозок грузов в контейнерах, в том числе маршрутными контейнерными поездами.

По дороге регулярно курсируют 10 контейнерных поездов: «Восточный ветер», «Казахстанский вектор», «Монгольский вектор», «ZUBR», «Викинг», «Фольксваген РУСС», «Пежо-Ситроен», «Москвич», «Находка – Брест» и «Чунцин – Дуйсбург».

3.3 Трансъевропейские транспортные коридоры и важнейшие транзитные маршруты на территории Республики Беларусь, перспективы их развития

Одной из важнейших составляющих государственной дорожной политики является интеграция магистральных дорог страны в Европейскую транспортную систему и в единую сеть международных автомобильных дорог СНГ.

По территории Республики Беларусь проходят участки двух общеевропейских транспортных коридора общей протяженностью 1520 км.

Автомобильная дорога М-1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск - граница Российской Федерации (Редьки) является участком общеевропейского транспортного коридора №2 Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород. Этому транспортному коридору Европейским союзом отдан наивысший приоритет, как наиболее важному среди трансъевропейских транспортных коридоров. Протяжённость его по территории республики составляет 610 км. Интенсивность движения на отдельных участках достигает 8500-10000 автомобилей в сутки. В настоящее время автомобильная дорога М-1/Е30 по техническим параметрам отвечает международным стандартам, на ней применены самые современные технологии и средства организации дорожного движения.

Автомобильная дорога М-8/Е95 граница Российской Федерации-Витебск-Гомель-



граница Украины является участком общеевропейского транспортного коридора № 9, который соединяет Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию, Грецию и пересекает территорию республики с севера на юг. Дорога имеет протяженность по территории республики 456 км.

Протяженность белорусского участка ответвления общеевропейского транспортного коридора № 9В – автомобильных дорог на маршруте Киев - Минск – Вильнюс – Каунас – Клайпеда/Калининград, который обеспечивает выход грузовладельцев из областей восточной Украины и центральной России к специализированным портам Клайпеды, Вентспилса и Калининграда, составляет 508 км.

Международный транспортный коридор «ТРАСЕКА» по территории Беларуси не проходит, однако он представляет интерес с точки зрения его продления на Республику Беларусь. В этой связи рассмотрим его более подробно.

Международный транспортный коридор «Европа-Кавказ-Азия» (Трасека) образован как элемент международной программы Тасис. Одним из важных звеньев коридора является черноморская трасса, связывающая Украину и Грузию. С 1999 г. между этими странами действует железнодорожная паромная переправа «Ильичевск-Поти (Батуми)». Ее грузооборот более 1,2 млн. тонн. В страны Кавказа и далее через паромные переправы Каспийского моря идут украинский металл и металлоизделия, строительные материалы, автотехника, оборудование, продукты питания, удобрения и минеральное сырье. В Украину и страны СНГ поступают цитрусовые, вино, минеральные воды и строительные материалы. За 5 лет объем грузоперевозок по центральному участку коридора Трасека вырос в 1,5 раза, а объем перевозок по отдельным сегментам коридора составляет порядка 60-80 млн. тонн в год (рисунок 37).

Рисунок 37 – Международный транспортный коридор «ТРАСЕКА»



Программа Трасека сформирована в 1993 г. на конференции министров торговли и транспорта из 8 стран (5 республик Центральной Азии и 3 кавказские республики) и принято соглашение внедрить программу Технического Содействия, финансируемую Евросоюзом для развития транспортного коридора «Запад-Восток», с пересечением Черного моря, через Кавказ и Каспийское море с выходом на Центральную Азию. В программе Трасека инициированы 53 проекта (39 технического содействия и 14 инвестиционных) на сумму в 110 млн. евро.

Основной целью программы «ЕС-Трасека» является углубление межрегионального сотрудничества между странами Трасека и создание условий для интеграции транспортного коридора Трасека в трансъевропейские транспортные сети. С 1999 г. реализованы 60 проектов



на сумму 773 млн. евро, профинансированных Еврокомиссией, охватывающих обучение кадров, разработку транспортных законов и кодексов, упрощение и компьютеризацию таможенных процедур, реконструкцию и реабилитацию транспортного сектора, тарифов и расписаний, модели прогнозирования регионального движения, региональных и межрегиональных транспортных систем.

Для роста перевозок грузов по коридору Трасека страны-участники намерены решить многие вопросы в области координации тарифной политики; строительства новых железнодорожных, автомобильных магистралей и мостов; приобретения нового модернизированного подвижного состава в т.ч. танкеров, паромов; улучшения оснащения транспортного сектора.

Анализ прогнозов основных направлений развития мировой экономики свидетельствуют о том, что главные финансовые, товарные и информационные потоки в XXI в. будут сосредоточены в треугольнике «США-Европа-Азия». В этой связи важнейшей задачей для стран-участниц Трасека (Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина) является реализация своих возможностей через развитие транспортно-коммуникационных сетей.

Торговый оборот между Азией и Европой превышает 2 трлн. долларов США в год, при этом доля транспортных расходов составляет 200 млрд. долларов США. Коридор Трасека в контексте развития торговых отношений между Европой и Азией выглядит привлекательно – расстояние по основному трансокеанскому направлению от Йокогамы до крупнейших западноевропейских портов (Роттердам, Гамбург, Антверпен) длиннее, более чем в 2 раза.

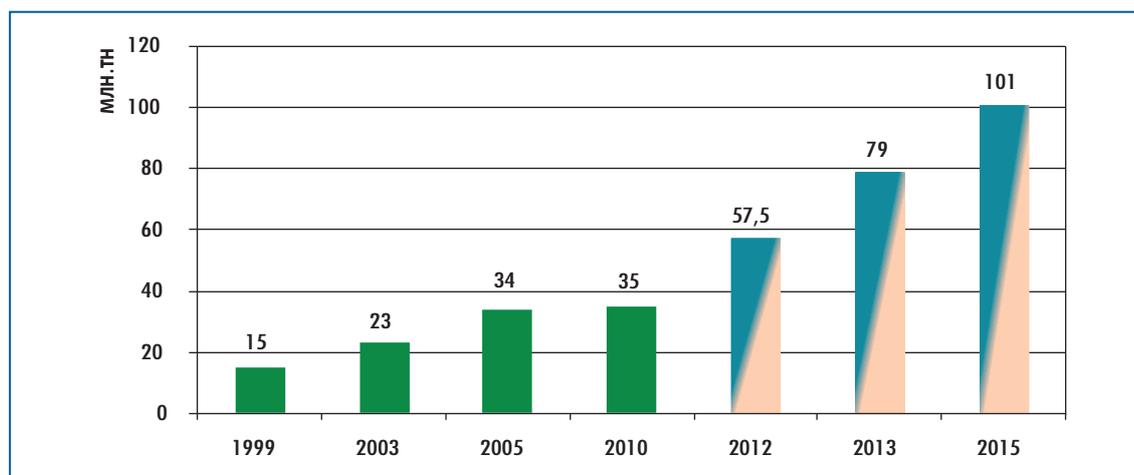
Транспортные сети Трасека проходят по территориям стран, богатых полезными ископаемыми и запасами энергоресурсов, перспективными в плане их освоения. Развитие транзита в этих странах будет способствовать росту производства и занятости населения. Помимо самих участников Трасека к числу сторонников развития данного коридора относятся Китай, Япония, Республика Корея.

Анализ ситуации в странах региона Трасека показывает, что здесь имеются большие транспортные возможности. В первую очередь расширяется освоение нефтегазовых месторождений Азербайджана, Казахстана и Туркменистана. Это один из факторов постоянного увеличения объемов перевозок грузов, связанных с этим производством. Кроме того, имеются большие резервы по освоению новых грузопотоков стран, которые еще движутся по альтернативным маршрутам. В-третьих, страны Центральной Азии, входящие в состав Трасека обладают транзитным потенциалом, связанным со стремительным экономическим развитием Китая, на долю которого сегодня приходится 50% товарооборота между Азией и Европой и маршруты Трасека претендуют на весомую часть этого грузопотока.

Объем перевозок грузов всеми видами транспорта по коридору Трасека показан на рисунке 38.



Рисунок 38 – Объем перевозок грузов всеми видами транспорта по коридору Трасека



Годовой объем грузовых перевозок из Европы в Азию составляет около 20 млн. контейнеров в 20-футовом эквиваленте и перевозится в основном морским транспортом, стоимость доставки которым ниже сухопутных видов транспорта. Транзитный потенциал сухопутных коридоров в данном направлении востребован не в полной мере, несмотря на оперативность доставки грузов из стран Юго-Восточной Азии до Западной Европы железнодорожным и автомобильным транспортом через государства-участники ЕЭП – 2-2,5 быстрее доставки морским транспортом.

Для реализации преимуществ «фактора времени» в проекте Соглашения между Правительствами государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок согласована трасса маршрута «Европа – Западный Китай», проходящая по России, Казахстану и Китаю. В рамках этого проекта Соглашения Россия и Казахстан реализуют проект создания международного автомобильного транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай».

Географическое положение и уровень развития транспортной инфраструктуры Республики Беларусь обеспечивают ее участие в инфраструктурном проекте наземного транспортного сообщения «Западная Европа – Западный Китай». Для доставки грузов из Азии в Европу через Республику Беларусь в качестве ответвлений международного транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» используются автодороги, входящие в пересекающие территорию Беларуси трансъевропейские транспортные коридоры номер II «Запад-Восток» и номер IX «Север-Юг» с ответвлением IXB. Наиболее перспективным для перевозчиков является ответвление от международного транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» в районе г. Москвы через территорию Республики Беларусь по II и частично IXB трансъевропейскому транспортному коридору в направлении к западной границе и портам Балтийского моря через автодорожные пункты пропуска Козловичи, Брузги, Каменный Лог.

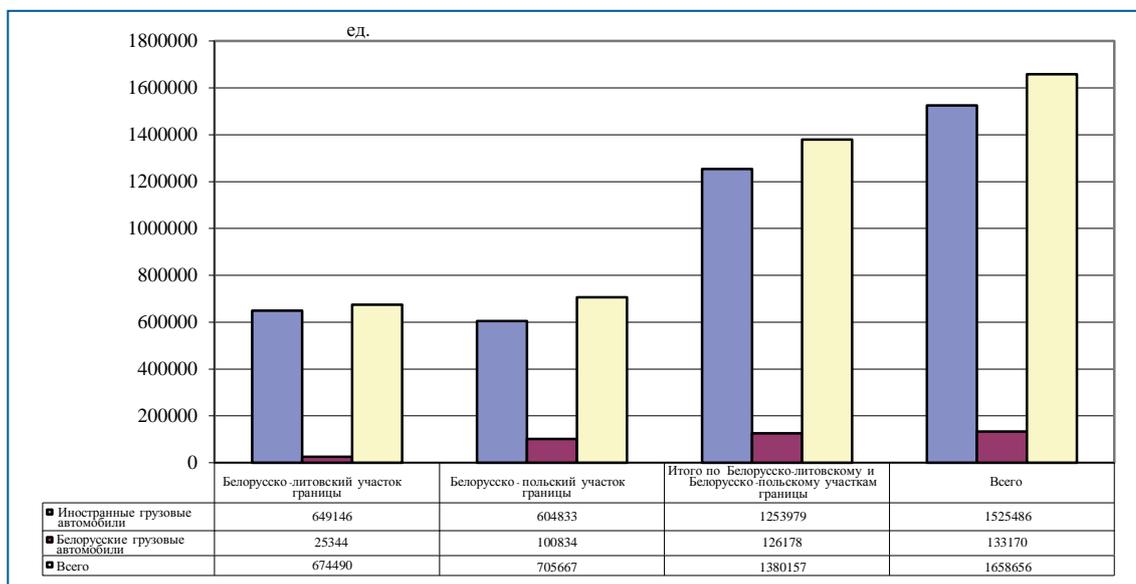
Данные маршруты обеспечивают комфортные и безопасные условия для движения автотранспортных средств и проходят по автодороге М-1/Е30 Брест – Минск – граница Российской Федерации, которая соответствует параметрам I категории и имеет 4 полосы движения, по автодорогам М-7 Минск – Ошмяны – граница Литовской Республики (Каменный Лог), М-6 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги), М-9 Минская кольцевая автодорога, имеющим 2-4 полосы движения.

По указанным автодорогам через пункты пропуска на белорусско-литовском и белорусско-польском участках Государственной границы в 2012 г. проследовало транзитом 1380 тыс. грузовых автомобилей (в обоих направлениях), что составляет 82 % транзитных поездок через Республику Беларусь. Объем перевозок составил более 12 млн. тонн, что составляет 82 % транзита грузов автотранспортом через Республику Беларусь. Средний темп роста транзита грузов автотранспортом через Республику Беларусь за 2008-2012 гг. составил 111 % в год.



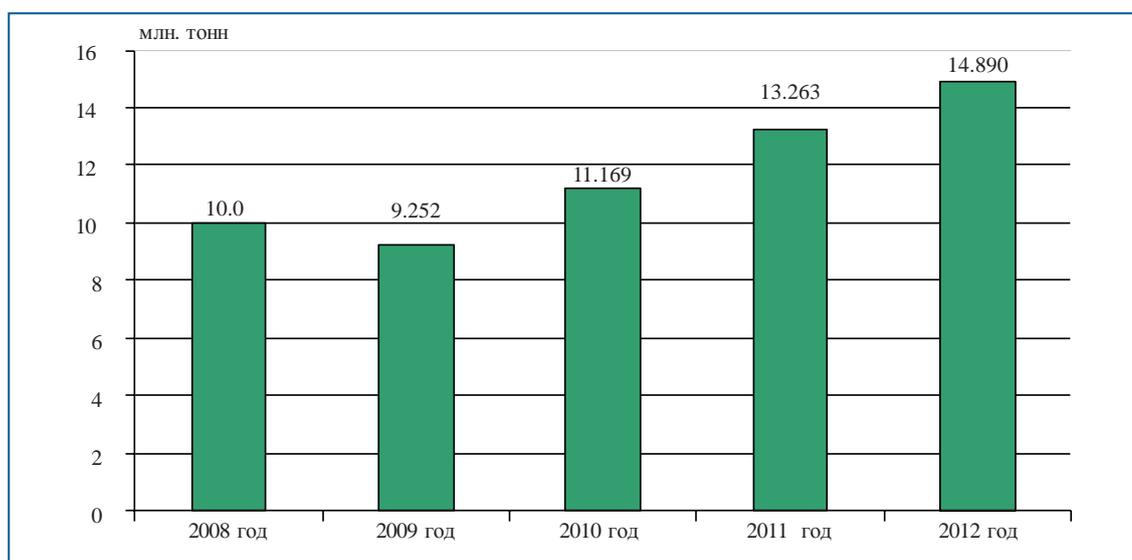
Транзит грузовых автомобилей через Республику Беларусь в 2012 г. показан на рисунке 39

Рисунок 39 – Транзит грузов автотранспортом через Республику Беларусь (количество поездок)



Объемы транзита грузов автотранспортом через Республику Беларусь в тоннах показан на рисунке 40.

Рисунок 40 – Транзит грузов автотранспортом через Республику Беларусь



Учитывая рост транзита автотранспорта через Республику Беларусь ведется реконструкция трансъевропейского транспортного коридора IXB на автодороге М-6 Минск-Гродно-граница Республики Польша (Брузги). В результате реконструкции автодорога на указанном направлении будет иметь 4 полосы движения и обеспечит пропуск транспортных средств с нагрузкой на одиночную ось 11,5 тонн.

С учетом прогнозируемого темпа роста 104-110 % в год ожидается, что к 2020 г. транзит грузов через вышеуказанные участки Государственной границы составит 16-22 млн. тонн, а транзит грузовых автомобилей через пункты пропуска, расположенные на белорусско-литовском и белорусско-польском участках Государственной границы, составит 1,8-2,4 млн. ед.

При привлечении дополнительных транзитных грузопотоков из Казахстана и Китая



через автодорожные пункты пропуска на белорусско-литовском и белорусско-польском участках Государственной границы темп роста в 2020 г. составит 115-120 % в год, транзит грузов достигнет 27-32 млн. тонн, транзит грузовых автомобилей составит 3-3,5 млн. единиц.

По территории Республики Беларусь проходят также 12 маршрутов международных автомобильных дорог СНГ общей протяженностью 3607 км, что составляет 23% от протяженности всех республиканских дорог. По ним ежегодно транзитом проезжает более 500 тысяч грузовых и свыше 1 миллиона легковых иностранных автотранспортных средств.

В последние годы проведена большая работа по идентификации и анализу автомобильных и железнодорожных маршрутов, проходящих по территории государств ЕврАзЭС и обеспечивающих традиционно значительный объем взаимных и транзитных перевозок пассажиров и грузов. Наиболее значимые из них включены в перечень транспортных маршрутов, утвержденный Межгоссоветом ЕврАзЭС 18 апреля 2007 года.

Схема транспортных маршрутов государств ЕврАзЭС приведена на рисунке 41.

Рисунок 41 – Схема транспортных маршрутов государств ЕврАзЭС



Согласно перечню Межгоссовета ЕврАзЭС имеется пять основных автодорожных направлений, которые совпадают с важнейшими международными автомагистралями, входящими в европейскую (Е) и азиатскую (АН) дорожную сеть, и пять железнодорожных маршрутов, совпадающих с евроазиатскими коридорами Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), а также два смешанных (мультимодальных) маршрута «Север – Юг» - Панъевропейский транспортный коридор №9 и «Запад – Восток» - Панъевропейский транспортный коридор №2.

Автомобильные маршруты включают:

- маршрут Панъевропейского транспортного коридора №2 «Запад – Восток»;
- маршрут Панъевропейского транспортного коридора № 9 «Север – Юг»;
- маршрут ЕврАзЭС №1;
- маршрут ЕврАзЭС №2;
- маршрут ЕврАзЭС №3;
- маршрут ЕврАзЭС №4;



маршрут ЕврАзЭС №5.

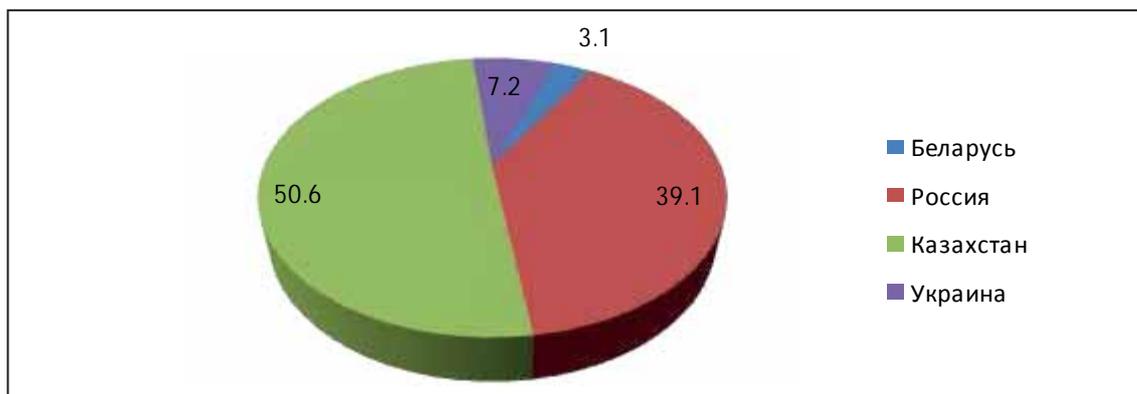
Автомобильные маршруты ЕврАзЭС №1 и №5 по территории Беларуси не проходят.

Некоторые из этих 5 коридоров на определенных участках пути совпадают:

- маршрут Панъевропейского транспортного коридора №2 «Запад – Восток» совпадает с ответвлением 1а Панъевропейского транспортного коридора № 9 «Север – Юг» на участке Минск – Москва протяженностью 652 км;
- маршрут ЕврАзЭС №1 совпадает с ответвлением 1а на участке Бишкек – Алматы, протяженностью 238 км;
- маршрут ЕврАзЭС №2 совпадает с маршрутом Панъевропейского транспортного коридора №2 «Запад – Восток» на участке Брест – Москва протяженностью 1059 км;
- маршрут ЕврАзЭС №4 совпадает с маршрут ЕврАзЭС №2 на участке от Бреста до Челябинска протяженностью 2924 км и от Астаны до Бишкека протяженностью 1451 км.

Таким образом, общая протяженность рассмотренных автомобильных маршрутов, проходящих по территории Беларуси, России, Казахстана и Украины с учетом их совпадения на вышеуказанных участках составляет 19735 км. При этом на Россию приходится 39,1 %, Беларусь – 3,1 %, Казахстан – 50,6 % и Украину – 7,2 %. (рисунок 42).

Рисунок 42 – Доля Беларуси, России, Казахстана и Украины в общей протяженности автомобильных маршрутов, проходящих по их территории



Источник: Собственная разработка

Столь невысокая доля автомобильных маршрутов, приходящаяся на Российскую Федерацию объясняется тем, что такие маршруты как Панъевропейский транспортный коридор №2, маршруты ЕврАзЭС №2, №3 и №4 совпадают на значительных участках, протяженностью свыше 1000 км,

Рассмотрим более подробно каждый автомобильный маршрут, проходящий по территории Беларуси.

Маршрут Панъевропейского транспортного коридора №2 «Запад – Восток»

Основной маршрут: граница с Польшей – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Владимир – Нижний Новгород. Протяженность – 1440 км. (рисунок 43).

Рисунок 43 – Проекты по автомобильному маршруту Панъевропейского транспортного коридора №2 «Запад – Восток»



Коридор предназначен для развития взаимных внешнеторговых перевозок между странами Евросоюза, Республикой Беларусь и Российской Федерацией, транзита по их территории грузов других государств - членов Таможенного Союза и третьих стран.

Ключевые проекты, которые предполагается реализовать до 2020 года в области развития автодорожной инфраструктуры Панъевропейского транспортного коридора №2, показаны на рисунке 43. Общая стоимость – около \$7 млрд. Самые масштабные:

строительство скоростной автомагистрали Москва – Смоленск – граница Республики Беларусь и участков новой Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области.

Проекты на территории Республики Беларусь:

- строительство транспортных развязок в разных уровнях до 2015 г.;
- строительство ограждений до 2015г.;
- реконструкция мостов и путепроводов до 2015г.;
- строительство пешеходных переходов в разных уровнях до 2015г.

Маршрут Панъевропейского транспортного коридора №9 «Север – Юг»

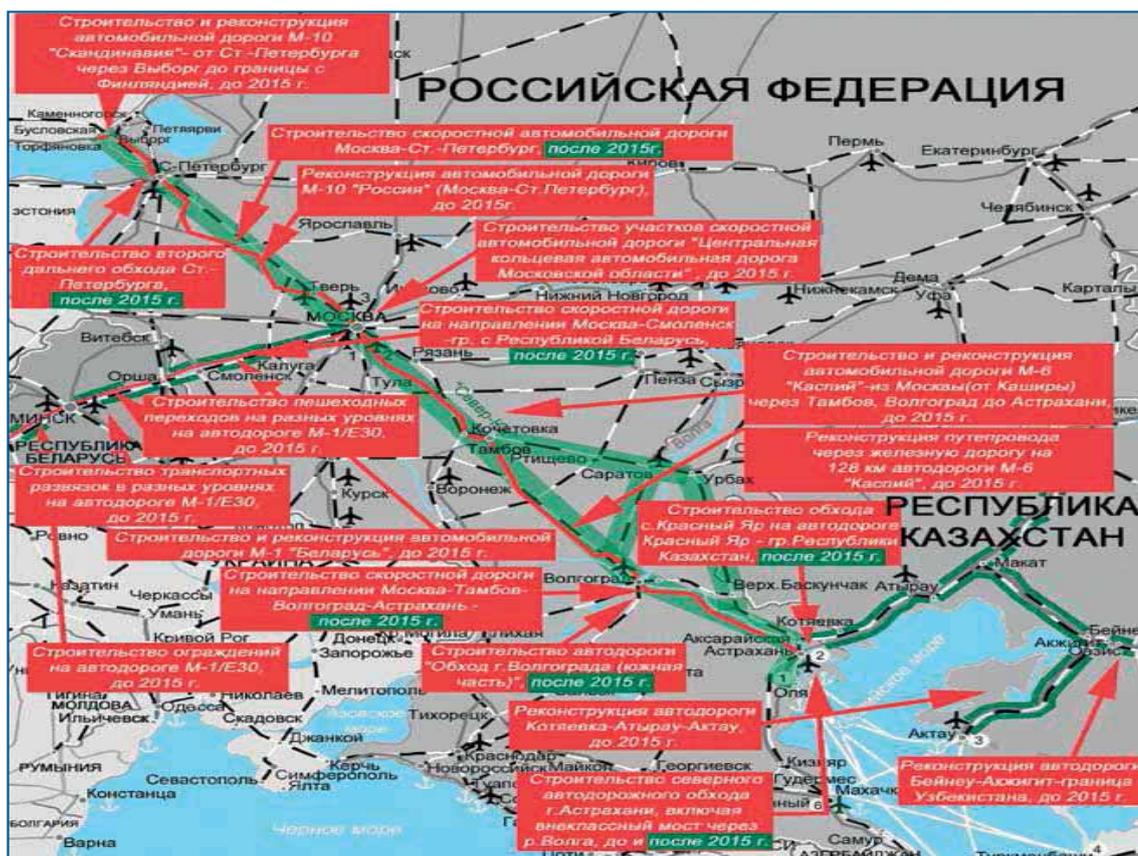
Основной маршрут: граница с Финляндией (Торфяновка) – Санкт-Петербург – Великий Новгород – Тверь – Москва – Кашира – Тамбов – Борисоглебск – Волгоград – граница Казахстана (Котьяевка). Протяженность – 2167 км (рисунок 44).

Ответвления:

- a. Минск – граница Российской Федерации (Красное) – Москва (652 км);
- b. граница Российской Федерации (Котьяевка) – Атырау – Доссор – Бейнеу – Актау (1174 км);
- c. граница Российской Федерации (Котьяевка) – Атырау – Доссор – Бейнеу – Акжигит (рисунок 44)



Рисунок 44 – Проекты по автомобильному маршруту Панъевропейского транспортного коридора №9 «Север – Юг».



Источник: ФГУП «НЦКТП»

Коридор предназначен для развития взаимных внешнеторговых перевозок между странами Северными регионами Балтийского моря, странами Таможенного Союза и Исламской Республикой Иран, а также транзита третьих стран в Иран через территорию государств Таможенного Союза..

Ключевые проекты, которые предполагается реализовать до 2020 года в области развития автодорожной инфраструктуры данного коридора – строительство новой скоростной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург и участков новой Центральной кольцевой автодороги Московской области.

Автомобильный маршрут ЕврАзЭС №2

Основной маршрут: граница Польши – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск – Курган – Петропавловск – Астана – Караганда – Бурубайтал – Мерке – Кордай – Бишкек – Нарын – Торугарт – граница КНР/Кыргызстана. Протяженность – 5710 км.

Коридор предназначен для увеличения взаимных внешнеторговых перевозок между Республикой Беларусь, Российской Федерацией, Республикой Казахстан и Кыргызской Республикой, транзита грузов между Центральной Азией и Европой, а в перспективе – транзита между европейскими странами и Китайской Народной Республикой (КНР).

На территории Беларуси данный автомобильный маршрут совпадает с частью маршрута Панъевропейского транспортного коридора №2 «Запад – Восток»

Самый масштабный проект маршрута – строительство участков автодороги М5 «Урал» (Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск).

Ключевые проекты, которые предполагается реализовать до 2020 года в области развития инфраструктуры автомобильного маршрута ЕврАзЭС №2 и его ответвлений, показаны на рисунке 45.



Рисунок 45 – Проекты по автомобильному маршруту ЕврАзЭС №2.



Источник: ФГУП «НЦКТП»

Автомобильный маршрут ЕврАзЭС №3

Основной маршрут: граница Польши – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уральск – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Талас – Ош – Иркештам – граница КНР. Протяженность – 4715 км.

Ответвления:

- 3а. Ош – Сары-Таш – Карамык – Джиргатал – Душанбе – Турсунзаде – Сарыасия – Термез – граница Афганистана (729 км);
- 3б. Ош – Сары-Таш – Мургаб – перевал Кульма – Иркештам – граница КНР (262 км).

Коридор предназначен для увеличения взаимных внешнеторговых перевозок между Центральной Азией и Европой, а в перспективе – транзита между европейскими странами, Афганистаном и КНР по территории государств – членов ЕврАзЭС.

На территории Беларуси данный автомобильный маршрут также совпадает с частью маршрута Панъевропейского транспортного коридора №2 «Запад – Восток»

Самый масштабный проект – строительство участков автомагистрали Западная Европа – Западный Китай на территории Казахстана (рисунок 46).



Рисунок 47 – Проекты по автомобильному маршруту ЕврАзЭС №4



Source: Federal State Unitary Enterprise "NTSKTP"

В утвержденной Правительством Республики Беларусь Программе «Дороги Беларуси» на 2006-2015 годы предусмотрена реализация комплекса мер, направленных на дальнейшее развитие транзитного потенциала автодорожной сети страны и повышение ее привлекательности для иностранных пользователей.

Особое значение придается развитию автодорог на маршрутах трансъевропейских транспортных коридоров. В 2008 году на автомобильных дорогах, входящих в эти важнейшие международные маршруты, выполнены работы по капитальному и текущему ремонту 683 км дорог. На 278 км автомобильных дорог на этих маршрутах обеспечено повышение несущей способности дорожных покрытий до европейского норматива 11,5 тонн на одиночную ось.

В перспективе предусматривается реализация крупномасштабных проектов дальнейшего поэтапного развития автомобильных дорог на проходящих по территории Беларуси участках транспортных коридоров и важнейших международных маршрутов.

Предполагается реконструкция и капитальный ремонт ряда участков автомобильной дороги М-8/Е95 граница России (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута).

В 2013 на ответвлении транспортного коридора №9Б на участке Пуховичи - Бобруйск планируется завершить работы по реконструкции 53 км дороги. Затем предусматривается выполнить реконструкцию участков Жлобин - Гомель (с завершением работ в 2014 году) и Бобруйск - Жлобин (в 2015 году) общей протяженностью 162 км.

В результате все автомобильные дороги на направлениях международных транспортных коридоров обеспечат пропуск транспортных средств с учетом требования Директивы ЕС 96/53/СЕ с нагрузкой на одиночную ось 11,5 тонн.

Учитывая постоянный рост интенсивности движения по автомобильным дорогам М-3 Минск – Витебск, М-6/Е-28 Минск – Гродно, М-7/Е-28 Минск – Ошмяны – граница Литвы, уже сейчас требуется реконструкция и модернизация некоторых участков рассматриваемых автомобильных дорог. В целом предполагается выполнить:

- - реконструкцию автомобильных дорог М-3 Минск – Витебск (на участке 41 – 66 км); М-6/Е-28 Минск – Гродно (на участке 57 – 211 км); М-7/Е-28 Минск – Ошмяны – граница Литвы (на участке 58 – 147 км). Общая протяженность – 268 км по параметрам I категории с устройством обходов населенных пунктов, выполнением других мероприятий по обеспечению местных транспортных и пешеходных связей;
- - модернизацию автомобильной дороги М-3 Минск – Витебск (на участках 66



–87 км и 154–251 км); М-6/Е-28 Минск – Гродно (на участке 42–57 км). Общая протяженность 133 км по параметрам II категории с устройством расширенной обочины и выполнением мероприятий по безопасности дорожного движения.

3.4 Железнодорожные транспортные коридоры

Железнодорожные транспортные коридоры на данный момент являются приоритетным направлением реализации транзитного потенциала сухопутным путем. Они предназначены для развития взаимных внешнеторговых перевозок между странами Евросоюза и странами ЕвразЭС и Украиной, транзита по их территории грузов других государств - членов Таможенного Союза и третьих стран. Такое положение сложилось юагодаря развитости системы железнодорожной коммуникации на территории бывшего СССР.

В настоящее время можно выделить трансзиатские железнодорожные транспортные коридоры и транспортные коридоры Организации Сотрудничества Железных Дорог (ОСЖД). Трансзиатские транспортные коридоры на определенных направлениях в значительной степени охватывают коридоры ОСЖД. В этой связи можно выделить следующие трансзиатские транспортные коридоры: северный, центральный, южный, Север – Юг и два Панъевропейских транспортных коридора № 2 и 9. Исследуем характеристики данных транспортных коридоров.

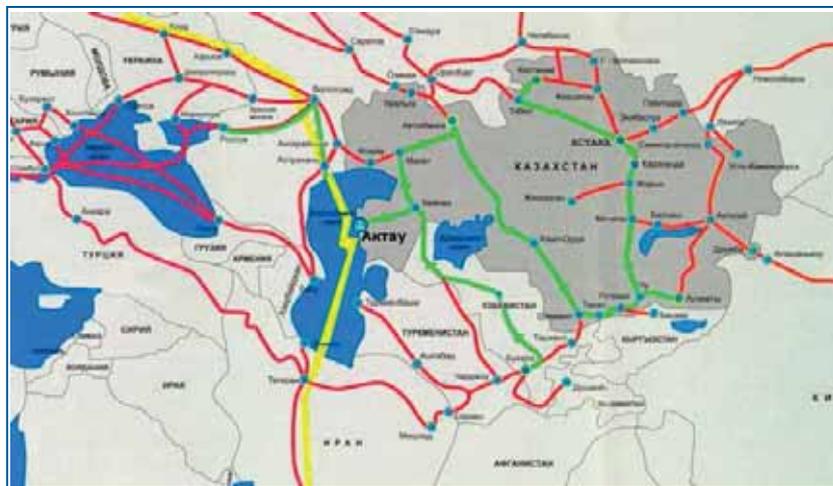
Северный, Центральный и Южный трансзиатские коридоры по территории Беларуси не проходят.

Трансзиатский транспортный коридор Север – Юг. В 2000 г. во время второй Евроазиатской конференции по транспорту было подписано межправительственное соглашение о международном транспортном коридоре «Север - Юг» между Россией, Ираном и Индией. В мае 2002 г. министры транспорта стран-участниц подписали протокол об официальном открытии этого коридора.

В настоящее время к соглашению присоединились Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Оман, Сирия. Подали заявки на присоединение Турция и Украина. Среди возможных кандидатов рассматриваются Бахрейн, Туркменистан, Саудовская Аравия, Кувейт, ОАЭ, Индонезия, Малайзия, Шри-Ланка. Серьезную заинтересованность в эксплуатации маршрутов коридора проявляют Финляндия, Литва и ряд других европейских стран.

Общая протяженность маршрута от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Бомбей) 7200 км. Он создан для привлечения транзитных грузопотоков из Индии, Ирана и других стран Персидского залива на российскую территорию (через Каспийское море), и далее в Северную и Западную Европу. Составными частями МТК «Север-Юг» стали международные транспортные коридоры № 9 и № 2, транспортная инфраструктура Волги и Дона, в том числе Волго-Балтийский и Волго-Донской каналы, порты Астраханской области (Астрахань, Оля) и Дагестана (Махачкала).

Рисунок 48 – Трансзиатский железнодорожный транспортный коридор Север – Юг



Источник: http://www.portaktau.kz/netcat_files/Image/trkor%281%29.jpg



Маршрут Север–Юг опирается на мощную и разветвленную сеть транспортных коммуникаций России, Ирана, Казахстана и ряда других стран. Значительная часть коридора «Север - Юг» проходит по железным дорогам России, на которые приходится в зависимости от маршрута 33 - 53% от общей протяженности сухопутной части коридора. Стержневым направлением для российской стороны в рамках МТК является: Бусловская – Санкт-Петербург – Москва – Рязань – Кочетовка – Ртищево – Саратов – Волгоград – Астрахань. Протяженность 2513 км.

Цели создания международного транспортного коридора «Север – Юг»:

- повышение эффективности транспортных связей для организации перевозок пассажиров и товаров по МТК «Север – Юг»;
- содействие доступу на международный рынок услуг железнодорожного, автомобильного, морского, речного и воздушного транспорта государств-сторон соглашения;
- содействие увеличению объемов международных перевозок пассажиров и товаров;
- обеспечение безопасности движения транспортных средств, сохранности товаров и охраны окружающей среды в соответствии с международными стандартами;
- гармонизация транспортной политики, а также правового регулирования в сфере транспорта;
- создание недискриминационных условий доступа для поставщиков транспортных услуг на различных видах транспорта в пределах МТК «Север – Юг».

Основные преимущества МТК «Север - Юг» перед другими маршрутами (в частности перед морским маршрутом через Суэцкий канал) заключаются в сокращении в два и более раза расстояния перевозок. При этом стоимость перевозки контейнеров из Германии и Финляндии в Индию будет существенно меньше, чем стоимость транспортировки по морскому пути.

Маршруты следования грузов по МТК «Север - Юг» с использованием разных видов транспорта:

- Транскаспийский: через порты Астрахань, Оля, Махачкала. Участие железных дорог в этом варианте заключается в подвозе грузов в порты и вывозе их из портов;
- по восточной ветви коридора: прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана по пограничному переходу Теджен – Серахс;
- по западной ветви коридора: направление Астрахань – Махачкала – Самур, далее по территории Азербайджана с выходом в Иран через пограничную станцию Астара. Или от Самура через территории Азербайджана и Армении с выходом в Иран через пограничную станцию Джульфа.

По экспертной оценке, товарный рынок МТК «Север – Юг» оценивается в 25-26 млн. тонн к 2015 году.

На нынешнем этапе МТК «Север-Юг» работает преимущественно в направлении с юга на север для перевозки товаров из Индии в Россию. Транзитный грузопоток с севера на юг по МТК в Индию практически отсутствует, и в России скапливается значительное количество порожних контейнеров индийских компаний, в основном, из-за отсутствия обратного потока товаров из России в направлении Индии.

Панъевропейский транспортный коридор № 2. Особый интерес представляет второй Панъевропейский транспортный коридор протяженностью 1830 км, пролегающий от Берлина через Варшаву, Минск, Москву до Нижнего Новгорода. Данный транспортный коридор необходим не только России и Беларуси, по территории которых он проходит, но и другим государствам-членам ЕврАзЭС, обеспечивающим транзитные перевозки из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, а также ввоз и вывоз товаров в Западную Европу. С использованием этого коридора Казахстан, совместно с Россией осуществляют перевозки в направлении Китай – Западная Европа, транспортируя кроме китайских, японские, корейские, малазийские, индонезийские, сингапурские, тайландские и другие грузы. В этом направлении на протяжении многих лет развивался транспортный коридор Москва – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Иркутск с выходом на порты Находка и Ванино,



а также через станции Забайкальск, Гродеково и Наушки в Китай. С открытием в 1992 году пограничного железнодорожного перехода Дружба–Алашанькоу, между Казахстаном и Китаем появилась возможность значительно сократить расстояние перевозок в этом направлении. Так, расстояние перевозок от порта Ляньюньган (Китай) до Москвы через станцию Дружба на 670 км короче, нежели через ст. Наушки, а от Гонконга – на 860 км. Кроме того, к данному маршруту также тяготеют грузоперевозки из Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана в Москву и далее по Второму Критскому коридору в Европу. В первую очередь, это традиционно экспортируемый товар этих стран – хлопок, а также нефтеналивные грузы из Казахстана, Узбекистана и Туркменистана.

Панъевропейский транспортный коридор № 9 проходит по территории Финляндии, Литвы, Беларуси, России, Украины, Молдовы, Румынии, Болгарии и Греции. Он является наиболее протяженным – около 3 тыс. км.

Основной маршрут: Хельсинки – Бусловская – Санкт-Петербург – Москва – Суземка – Киев – Любашевка (с ответвлением на Одессу) – Кишинев – Бухарест – София – Александрополис (с ответвлением на Киев) – Минск – Вильнюс – Калининград/Вильнюс – Клайпеда.

Общевропейский транспортный коридор №9 в сочетании с МТК №2 имеет огромный потенциал в обеспечении транспортных связей между Европой и Азией. Северные части коридора №9 Хельсинки - Санкт-Петербург - Москва и Калининград – Минск – Киев – Москва обеспечивают выход европейским странам на Дальний Восток и страны Азиатско-Тихоокеанского региона, в Центральную Азию, Закавказье, Иран и другие страны Персидского залива, а также Пакистан и Индию.

Большое значение придается развитию и усилению направления Москва – Брянск – Суземка, обеспечивающему выход на железные дороги Украины.

3.5 Транспортные маршруты ОСЖД

Исследования показывают, что доля международных перевозок в общем объеме грузооборота железнодорожным транспортом в России составляет 90%, в Казахстане – до 72%, Беларуси – 87%, Украине – около 70 %. В основном грузоперевозки в Евроазиатском направлении осуществляются по транспортным коридорам Организации Сотрудничества Железных Дорог. ОСЖД является международной организацией, созданной на совещании министров железнодорожного транспорта в 1956 году. Главными ее целями является развитие международных грузовых и пассажирских перевозок, создание единого железнодорожного транспортного пространства в Евроазиатском регионе, повышение конкурентоспособности трансконтинентальных железнодорожных направлений, а также содействие техническому прогрессу и научно-техническому сотрудничеству в области железнодорожного транспорта.

В работе ОСЖД как межправительственной организации участвуют 27 стран: Азербайджан, Албания, Беларусь, Болгария, Венгрия, Вьетнам, Грузия, Иран, Казахстан, Китай, КНДР, Куба, Киргизия, Латвия, Литва, Молдова, Монголия, Польша, Россия, Румыния, Словакия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина, Чехия и Эстония. Кроме того, в качестве наблюдателей участвуют Немецкая, Французская, Греческая, Финская, Сербская железные дороги.

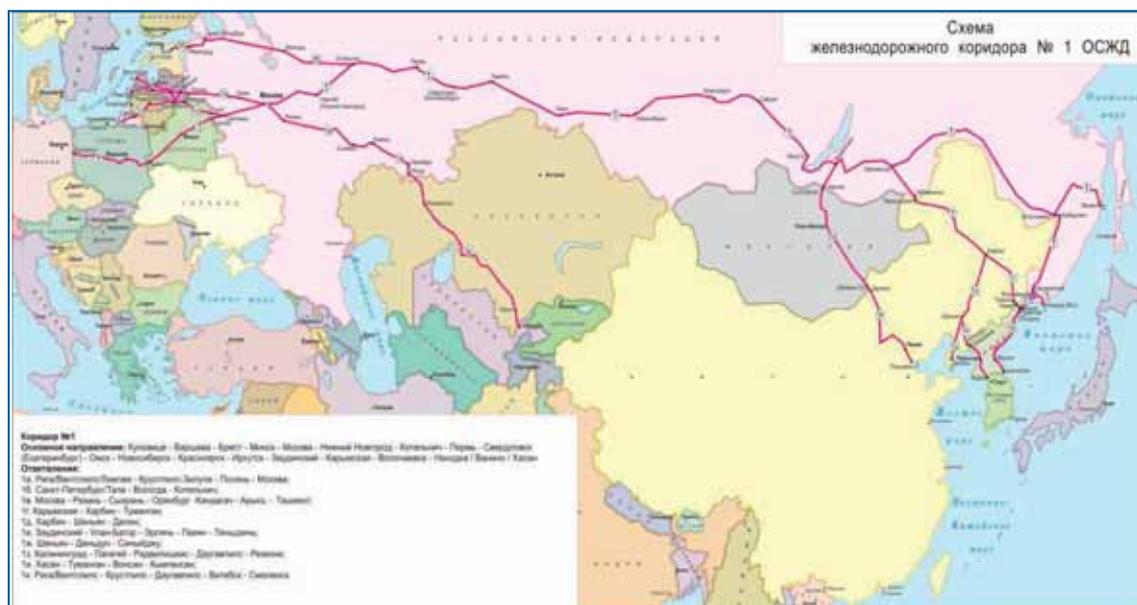
Транспортировка грузов и пассажиров осуществляется по тринадцати коридорам ОСЖД №1-13. Из них только два проходят по территории Республики Беларусь: № 1и 9.

Ниже приведена краткая характеристика транспортных коридоров ОСЖД.

ОСЖД № 1– самый длинный коридор в мире - проходит по территории Польши, Латвии, Литвы, Эстонии, Беларуси, России, Казахстана, Узбекистана, Китая, Монголии, КНДР. Его протяженность с ответвлениями достигает 24 800 км. Коридор обслуживает перевозки стран-участниц в сообщении друг с другом, а также перевозки стран-участниц в сообщении с третьими странами. Протяженность коридора по территории Беларуси составляет 608 км. (рисунок 49).



Рисунок 49 – Схема транспортного коридора ОСЖД № 1



Источник: <http://osjd.org>

На территории России ОСЖД № 1 совпадает с Транссибирской магистралью. Данная магистраль в течение десятков лет является главной железнодорожной артерией России, связывающей европейскую Россию с промышленными регионами Сибири, Урала и Дальнего Востока. Протяженность ТСМ – 9288 км, строительство магистрали было завершено в 1903 году; к 2002 году вся сеть была электрифицирована. Транссиб связан с китайскими, северокорейскими, монгольскими железными дорогами. В центральноевразийском регионе соединен с железными дорогами республик Центральной Азии через Казахстан. В европейской части - с Западной Европой через Беларусь. Технические возможности Транссиба позволяют сейчас перевозить до 250-300 тыс. TEU международного транзита. В перспективе объем транзитных перевозок с учетом полной модернизации магистрали и с использованием БАМа может составлять до 1 млн TEU в год. На дальнейшую модернизацию Транссиба с целью оптимизации пропускной способности специальных контейнерных поездов, до 2015 года ОАО «РЖД» направит около \$ 1.5 млрд.

Технические возможности ТСМ позволяют освоить объемы перевозок грузов до 100 млн. тонн в год, в том числе международного транзита в контейнерах на уровне 200 тыс. TEU из стран АТР в Европу и ЦА. В настоящее время по ТСМ курсирует 15 контейнерных поездов. Время прохождения поездов по конкретным маршрутам составляет от Ст. Находка-Восточная до: Бреста – 12.5 суток, ст.Бусловская – 9.5-11.5 суток, Берлина – 14.5 суток, погранпереходов Чоп – 13.5 суток, Локоть – 8 суток, Наушки – 5 суток, Автovo – 9.5 суток; от Ст. Забайкальск до: Москвы – 12 суток, Смоленска – 13 суток.

Скорость движения ускоренных контейнерных поездов по Транссибирской магистрали составляет около 1200 километров в сутки. Для сокращения времени нахождения транзитных контейнеров в портах и на пограничных станциях введены упрощенные таможенные процедуры, что сократило время нахождения контейнеров на станции с 3-5 суток до нескольких часов.

Действие упрощенного порядка таможенного оформления и контроля транзитных товаров, перевозимых в контейнерах по Транссибирской магистрали, распространено на контейнеры назначения в третьи страны на всех направлениях.

ОСЖД № 2 – проходит по территории России, Казахстана, Китая, Вьетнама. Общая протяженность коридора с ответвлениями достигает 15212 километров;

ОСЖД № 3 – проходит по территории Польши, Украины и России. Общая длина составляет 2209 км;



ОСЖД № 4 – пролегает по территории Чехии, Словакии, Польши, Венгрии и Украины. Общая протяженность с ответвлениями составляет 2711 км;

ОСЖД № 5 – проходит по территории Венгрии, Словакии, Украины, России, Казахстана, Грузии, Азербайджана, Молдовы, Китая и Кыргызстана. Протяженность основной трассы составляет 11486 км;

ОСЖД № 6 – пролегает по территории Чехии, Словакии, Венгрии, Румынии, Сербии, Болгарии, Греции, Турции, Ирана и Туркменистана. Общая протяженность коридора с ответвлениями составляет 12442 км;

ОСЖД № 7 – проходит по территории Польши и Украины. Протяженность составляет 1520 км;

ОСЖД № 8 – проходит по территории Украины, России, Казахстана, Узбекистана, Туркменистана. Общая протяженность коридора с ответвлениями составляет 5115 км;

ОСЖД № 9 – пролегает по территории Беларуси, Литвы, России. Протяженность коридора с ответвлениями составляет 845 км.

Основное направление: Минск – Кайшядорис – Клайпеда/Драугисте. Протяженность 582 км.

Ответвление: 9 а. Кайшядорис – Калининград . Протяженность 275 км.

Литовский участок коридора обслуживает 4 терминала для обработки крупнотоннажных контейнеров, Белорусский – 1 терминал, Российский – 2 терминала.

Технический уровень инфраструктуры транспортного коридора № 9 ОСЖД, кратчайшим путем соединяющего столицу Литовской Республики - Вильнюс, порт Клайпеда и Калининградскую область Российской Федерации с крупными промышленными регионами на Востоке через Республику Беларусь, является одним из важнейших приоритетов интеграции в транспортную сеть ОСЖД и Евросоюза и обеспечения высокого уровня транспортных услуг.

Схема транспортного коридора ОСЖД № 9 приведена на рисунке 50.

Рисунок 50 – Схема транспортного коридора ОСЖД № 9



Источник: <http://osjd.org>



ОСЖД № 10 – проходит по территории Грузии, Азербайджана, Туркменистана, Узбекистана, Кыргызстана, Таджикистана, Казахстана (наземная часть) с использованием паромных переправ из Болгарии, Румынии и Украины в грузинские морские порты (Поти, Батуми), а также из Баку в Туркменистан и Актау. Общая протяженность наземной части коридора - 7437 км без паромных трасс, которые составляют 1410 км (1100 км - паромная трасса через Черное море, 310 км - через Каспийское море). Общая протяженность коридора, включая паромные трассы, составляет 8847 км;

ОСЖД № 11 – проходит по территории России, Азербайджана и Ирана. Общая протяженность коридора с ответвлениями - 7891 км. Основное направление - 5576 км, с ответвлениями - 7891 км;

ОСЖД № 12 – проходит по территории Молдовы, Румынии и Болгарии. Общая протяженность коридора - 1461 км;

ОСЖД № 13 – проходит по территории Польши, Литвы, Латвии, Эстонии и России. Протяженность коридора составляет 1497 км.

Общая протяженность всех вышеуказанных железнодорожных маршрутов, расположенных на территории России, Беларуси, Казахстана и Украины составляет 47210 км (таблица 6). Наибольшую протяженность (9891 км) имеет маршрут №1 Брест – дальневосточные порты Приморского края РФ.

Таблица 6 – Протяженность маршрутов по территории стран Таможенного Союза и Украины

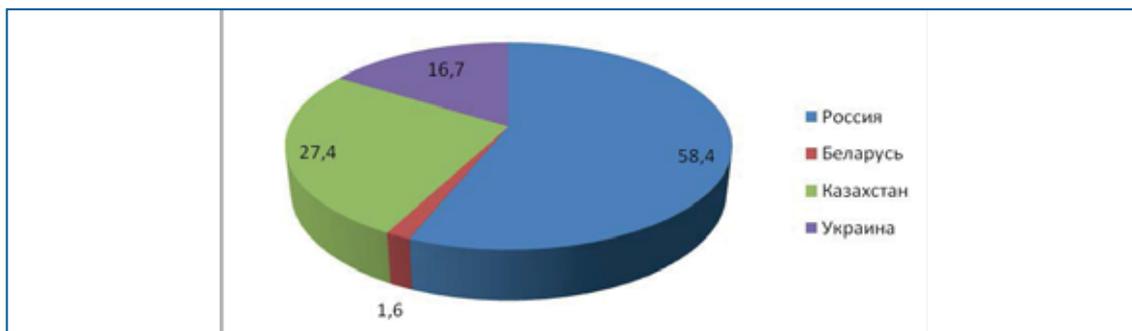
Маршрут	Протяженность маршрута по территории			
	России	Беларуси	Казахстана	Украины
Север-Юг	2 513	–	–	–
Критский коридор №2	883	603	–	–
ОСЖД № 1	9 288	603	–	–
ОСЖД №2	2 842	–	2 544	–
ОСЖД №3	501	–	–	1 066
ОСЖД №5	2 479	–	1 842	1 337
ОСЖД №7	–	–	–	920
ОСЖД №8	1 205	–	1 355	960
ОСЖД №9	1 333	158	–	676
ОСЖД №10	–	–	2 863	9
ОСЖД №11	5 372	–	–	–
ОСЖД №13	159	–	–	–
ТРАСЕКА	–	–	4 327	975
Итого	27 575	761	12 931	5 943

Источник: <http://osjd.org>

При этом на Россию приходится 58,4 %, Беларусь – 1,6 %, Казахстан – 27,4 %, Украину – 12,6 % (рисунок 51).



Рисунок 51 – Доля протяженности железнодорожных маршрутов России, Беларуси, Казахстана и Украины.



Источник: <http://osjd.org>

3.6 Оценка эффективности развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог

По данным ФГУП «НЦКТП» в развитие инфраструктуры транспортных маршрутов до 2020 года планируется инвестировать около \$96 млрд. Из них более 68 % пойдет на улучшение автодорог, около 30 % – на развитие железных дорог и 2 % на усовершенствование логистических центров.

К 2020 году планируется завершить формирование транспортных маршрутов Единого транспортного пространства.

Социально-экономические результаты развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог заключаются в:

- более полном и качественном удовлетворении спроса на перевозки в международном сообщении;
- совместном использовании и скоординированном развитии транспортной инфраструктуры в рамках Единого транспортного пространства;
- обеспечении беспрепятственного перемещения транспортных средств, грузов и пассажиров, услуг через национальные границы;
- создании условий для быстрого комплексного обслуживания грузопотоков в местах пересечения границ и в международных логистических центрах;
- привлечении на транспортные коммуникации перевозок международных транзитных грузов третьих стран сообщением Европа – Азия – Европа в направлениях север – юг, запад – восток.

Перевозки грузов станут более эффективными вследствие снижения их стоимости, повышения координации работы разных видов транспорта, ускорения таможенных, пограничных и других обязательных процедур при пересечении границы, сокращения продолжительности транспортировки и переработки грузов, развития системы логистического обслуживания, повышения доступности транспортных услуг.

Реализация мероприятий обеспечит значительный социально-экономический эффект, заключающийся в:

- росте внешнеторговых грузопотоков на 60 % к 2015 году и в 2.1 раза к 2020 году;
- росте перевозок транзитных грузов третьих стран в 2 раза к 2015 году и в 3 раза к 2020-му;
- увеличении скорости доставки грузов (на 5–7 км в час) и пассажиров (на 7–10 км в час);
- сокращении на 5–10 % удельных затрат на перевозки пассажиров и грузов на основе повышения технического уровня транспортной сети и улучшения ее использования;
- снижении на 40–60 % числа погибших и пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях на автодорогах, входящих в исследованные транспортные маршруты;



- снижением вредного воздействия транспорта на окружающую среду: сокращение удельных выбросов загрязняющих веществ автотранспортом на 10–20 %, а удельного объема выброса парниковых газов – на 5–15 %;
- сокращением удельного расхода топлива на 10–15 %.
- Развитие транспортных маршрутов окажет позитивное влияние на макроэкономические показатели, обусловленное мультипликативным эффектом:
- дополнительные доходы бюджетов всех уровней России, Беларуси, Казахстана и Украины от увеличения объемов международных перевозок на 10–15 %;
- занятость населения на транспорте, в логистической сфере и в смежных отраслях экономики увеличится на 2–4 %;
- производство промышленности и сельского хозяйства и сферы услуг увеличится на 5–7 %;
- транспортная составляющая в цене экспортной и импортной продукции снизится на 10–14 % в зависимости от вида груза, страны и вида транспорта;
- объемы приграничной торговли увеличатся на 10–15 %. Источник ФГУП «НЦКТТ».

В целом развитие инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в перечень транспортных маршрутов, может рассматриваться как вклад в устранение торговых барьеров и станет стимулом для экономической интеграции заинтересованных государств и создания Единого экономического пространства.

3.7 Внутренний водный транспорт

Организации внутреннего водного транспорта осуществляют перевозку грузов по рекам Республики Беларусь и в международном сообщении по реке Днепр в черноморские порты, проектирование, строительство и ремонт судов класса «Р» и «О», обслуживание водных путей, добычу нерудных строительных материалов.

Основными грузами, перевозимых белорусским речным флотом, являются песок и песчано-гравийная смесь, щебень и каменный отсев, лесоматериалы, калийные удобрения, гранулированные шлаки, негабаритные и тяжеловесные грузы.

Перевозкой и перевалкой грузов занимаются 10 портов, расположенных в городах Брест, Пинск, Микашевичи, Мозырь, Речица, Гомель, Могилев, Бобруйск, Витебск, Гродно. Порты Мозырь, Бобруйск и Гомель имеют железнодорожные подъездные пути. Общий грузооборот портов составляет 15 млн. тонн.

Основными законодательными актами, регулирующими эксплуатационную, техническую, правовую, организационную, оперативную деятельность водного транспорта, является Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь (2002).

Внутренние водные пути Беларуси, в том числе Днепро-Бугский канал, входят в состав магистрального водного пути Е-40 от Гданьска через Пинск до Херсона. Являясь частью воднотранспортного соединения Днепр-Висла-Одер, в перспективе они могут служить целям развития международной торговли между Востоком и Западом.

Для организации судоходства на этом направлении прорабатывается вопрос восстановления водных путей между р.Муховец и р.Висла, что позволит наладить интенсивный грузопоток из Черноморских портов по Днепру, Припяти, Днепро-Бугскому каналу с дальнейшим выходом в Висло-Одерскую воднотранспортную систему и Балтийское море. В рамках этого проекта в настоящее время ведется реконструкция Днепро-Бугского канала.

Республика Беларусь, являясь внутриконтинентальным государством, не имеет выхода к морю. Поэтому доставка экспортных грузов морским путём осуществляется через морские порты стран Балтии, Украины и Российской Федерации. В системе водного транспорта работают белорусские транспортно-экспедиционные компании, осуществляющие перевозку грузов морским транспортом на арендованных и зафрахтованных судах.



По итогам работы за 2011 год общий объём перевозок белорусских экспортных грузов через морские порты составил около 16,7 млн. тонн.

Управление морского и речного транспорта осуществляет регистрацию морских судов в Государственном реестре морских судов Республики Беларусь, выдачу национальных удостоверений личности моряка в соответствии с Кодексом торгового мореплавания Республики Беларусь (1999 г.).

Основные показатели водного транспорта приведены в таблице 7.

Таблица 7 – Основные показатели водного транспорта

Протяженность судоходных путей, тыс. км	1.8
Период работы флота	Март- ноябрь
Количество буксирных судов	14
Количество пассажирских судов	85
Количество барж	180
Количество технического и вспомогательного флота	404
Общая длина причалов, м	3500
грузоподъемность судов, тыс.т	0,4 – 1,5
общая грузоподъемность, тыс. т	170
Объем перегрузочных работ, млн.т	20
Объемы перевозки, млн.т	10

3.8 Анализ размещения объектов логистического сервиса

К объектам логистического сервиса в данном исследовании относятся: автозаправочные станции (АЗС), газозаправочные пункты, автомойки, охраняемые стоянки, предприятия торговли, пункты питания, станции технического обслуживания и придорожные гостиницы.

В Республике Беларусь принята Программа «Дороги Беларуси» на период 2006-2015гг., в которой предусматривалось развитие автомобильных дорог и придорожного сервиса, а также Программа развития сети автозаправочных станций на период до 2015 года. На 1 января 2010 г. сеть АЗС республики насчитывает 705 АЗС общего пользования, из них 451 - принадлежит организациям, входящим в состав концерна «Белнефтехим», 254 - коммерческим организациям с иностранными инвестициями, акционерным обществам, обществам с ограниченной ответственностью, индивидуальным предпринимателям, районным потребительским обществам и другим организациям (таблица 8).

Таблица 8 – Сеть АЗС Республики Беларусь

Наименование организации	Количество АЗС
Организации, находящиеся в составе концерна «Белнефтехим»	
РУП «Белоруснефть-Брестоблнефтепродукт»	72
РУП «Белоруснефть-Витебскоблнефтепродукт»	61
РУП «Белоруснефть-Гомельоблнефтепродукт»	70
РУП «Белоруснефть-Гроднооблнефтепродукт»	60
РУП «Белоруснефть-Минскоблнефтепродукт»	61
РУП «Белоруснефть-Могилевоблнефтепродукт»	57
РУП «Белоруснефть-Оргнефтехим»	21
РУП «Белоруснефть-Минскавтозаправка»	25
ОАО «Лиданефтепродукт»	14
ОАО «Пуховичинефтепродукт»	6
ОАО «Нафтан»	2
РУП «Гомельтранснефть Дружба»	2
Итого	451
ИП «ЛУКОЙЛ-Белоруссия»	74
ИООО «ТНК-БиПи Запад»	40



ИООО "Газпромнефть-Белнефтепродукт"	38
СП ООО "Юнайтед Компани"	10
Другие	92
Итого	254
Всего АЗС общего пользования	705

Имеющаяся сеть АЗС соответствует требованиям технических нормативных правовых актов по экологической и пожарной безопасности.

Среди автомобильных дорог наиболее обеспечены АЗС автомобильные дороги М-1/Е 30 Брест (Козловичи) - Минск - граница Российской Федерации (Редьки), М-3 Минск - Витебск, М-4 Минск - Могилев, М-6 Минск - Гродно, М-7/Е 28 Минск - Ошмяны - граница Литовской Республики (Каменный Лог), М-8/Е 95 Граница Российской Федерации (Езерице) - Витебск - Гомель - граница Украины (Новая Гута).

Характеристика АЗС общего пользования и их расположение приведены в таблице 9.

Таблица 9 – Расположение АЗС

Место расположения АЗС	Количество АЗС (единиц)			
	АЗС	КАЗС	МАЗС	всего
Город Брест	18	–	12	30
Брестская область	48	19	27	94
Город Витебск	10	1	6	17
Витебская область	31	28	20	79
Город Гомель	14	–	7	21
Гомельская область	47	9	17	73
Город Гродно	15	1	12	28
Гродненская область	57	5	32	94
Город Минск	60	–	30	90
Минская область	79	17	43	139
Город Могилев	17	–	8	25
Могилевская область	27	11	27	65
Итого	423	91	241	755

Реализация автомобильного топлива в Республике Беларусь осуществляется посредством оптовой и розничной (через АЗС) торговли. С ростом численности автотранспортных средств наблюдается тенденция к росту объемов розничной торговли, что вызывает необходимость строительства новых АЗС и их рационального размещения по всей территории республики. Строительство АЗС и их месторасположение представлено в таблице 10.



Таблица 10 – Строительство АЗС в период с 2013 по 2015 год

Место расположения АЗС	Количество АЗС (единиц)				
	2013	2014	2015	Не определен	всего
Город Брест	1	–	1	1	3
Брестская область	3	2	1	2	8
Город Витебск	–	–	1	1	2
Витебская область	2	2	1	1	6
Город Гомель	1	–	–	–	1
Гомельская область	1	1	2	3	7
Город Гродно	2	2	1	–	5
Гродненская область	6	2	3	–	11
Город Минск	1	1	1	2	5
Минская область	8	4	2	4	18
Город Могилев	1	–	–	1	2
Могилевская область	3	2	2	1	8
Итого	29	16	15	16	76

Таким образом, к 2015 году республика будет располагать развитой сетью автозаправочных станций.

Таблица 11 – Число объектов придорожного сервиса, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования

Объект	2005	2008	2009	2010	2011
Автозаправочные станции	291	367	372	396	463
Станций технического обслуживания	106	155	190	182	232
Гостиниц и аналогичных средств размещения	46	59	40	43	47
Объекты общественного питания	334	398	420	441	464

Как показал анализ, в республике вдоль автомобильных дорог общего пользования было недостаточное количество АЗС и СТО. Вследствие этого более быстрыми темпами ведется строительство именно этих объектов. Так, в 2011 году было введено в эксплуатацию 67 АЗС, что составило 17 %, а СТО 50 или 27,5 %.

4. Экономическая оценка основных портов, используемых для белорусского экспорта и импорта

4.1 Проблемы, связанные с отсутствием у Беларуси выхода к морю

Страны, не имеющие прямого доступа к морскому побережью сталкиваются со специфическими проблемами, связанными с морской торговлей. Ситуация осложняется, если отсутствие выхода к морю усугубляется другими факторами, такими как удаленность от главных рынков, значительное расстояние до побережья, слаборазвитая инфраструктура, отсутствие надлежащих политических, правовых и институциональных условий.

Хотя отсутствие выхода к морю создает определенные проблемы, они все же разрешимы. Решение их осуществляется путем комплексного подхода к созданию транзитных коридоров, развития региональной интеграции, проведения реформ нормативно-правовой базы, коренных институциональных и административных преобразований, специальных механизмов международной защиты, а также анализа структуры внешней торговли каждой страны, не имеющей выхода к морю, и ее адекватности с точки зрения транспортных трудностей.



Основные проблемы, связанные с отсутствием у Республики Беларусь выхода к морю, обусловлены следующими факторами.

Географическим положением. Высокие транспортные издержки, обусловленные неразвитостью инфраструктуры, различными сборами и другими процедурами, осуществляемые в стране транзита, увеличивают стоимость доставки товаров, вынуждая создавать существенные объемы запасов. Это, в свою очередь, становится самым серьезным препятствием к равному доступу товарных потоков Беларуси на мировые рынки, а также снижение ее конкурентоспособности.

Основным направлением решения данной проблемы является развитие необходимой инфраструктуры: автомобильного и железнодорожного сообщения, речных портов, что существенно снижает проблемы географической удаленности, подразумевая достаточно высокий уровень сотрудничества со страной транзита.

Недостатками инфраструктуры. Рост издержек, в связи с отсутствием у Беларуси выхода к морю, связан с ограниченными возможностями для обработки товарных потоков, низким уровнем контейнеризации, недостаточным развитием средств обработки грузов, устаревшим железнодорожным подвижным составом, а также с отсутствием собственных инфраструктурных объектов в странах, имеющих выход к морю.

Основным направлением решения данной проблемы является разработка совместных с иностранными государствами инвестиционных проектов, направленных на совершенствование существующей инфраструктуры.

Необходимостью пересечения границ. Факт необходимости пересечения границы существенно увеличивает общий объем расходов и формальностей, которые приходится выполнять участникам внешней торговли. Исследования показывают, что пересечение одной границы эквивалентно транспортным издержкам при перевозке груза морем на расстояние 4000 километров.

Основными рекомендациями для решения данной проблемы являются: упрощение таможенных процедур, гармонизация документооборота, внедрение системы электронной обработки документов и создание благоприятных институциональных условий для прогресса в данной области, переключение товарных потоков на морские инфраструктурные объекты стран Таможенного Союза.

Удаленностью основных рынков сбыта. Наличие главных рынков недалеко от границы способно смягчить последствия отсутствия доступа к морю, благодаря низким транспортным издержкам. Отсутствие доступа к морю вынуждает экспортировать товары с высокой добавленной стоимостью. В данном случае, транспортные издержки составляют намного меньшую часть конечной стоимости, и факт отсутствия доступа к морю перестает иметь значение.

Основными рекомендациями для решения данной проблемы являются: переориентация на производство товаров с высокой добавленной стоимостью и применение логистического подхода при осуществлении доставки сырьевых ресурсов в удаленные регионы.

Структурой экспорта. Современная стратегия экономического развития Республики Беларусь включает элементы трудоемкого экспортного производства. При этом значительную долю в цене производимого товара составляют импортное сырье и комплектующие, которые повышают транспортными издержками и снижают прибыль. В данном случае, транспортные издержки выступают в роли косвенного налога на экспортные поступления. Их увеличение существенно влияет на стратегию развития экспорта.

Основным направлением решения данной проблемы является переориентация экспорта на развитие информационных технологий, способных предоставить большие возможности для стимулирования экспорта услуг, таких как разработка программного обеспечения, расшифровка данных или телематика. Это потребует определенных технических предпосылок, однако откроет новые возможности для преодоления трудностей, вызванных расстоянием.



4.2 Анализ эффективности использования основных портов, используемых для белорусского экспорта и импорта

В настоящее время основная доля экспорта и импорта грузовых потоков Республики Беларусь осуществляется через портовые хозяйства Литвы, Латвии, Эстонии, Украины и Российской Федерации. Основными показателями деятельности рассматриваемых инфраструктурных объектов является объемы переработки и динамика их роста (снижения). В результате проведенных исследований были собраны статистические данные по работе основных регионов, обслуживающих экспортные и импортные потоки Республики Беларусь.

Порты Балтии

Грузооборот портов Балтии в январе-июле 2013 года сократился на 3% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. и составил 93,45 млн. т, (Центральное статистическое управление Латвии). При этом за семь месяцев текущего года 45,4% всех грузов перевалили латвийские порты, 27% – литовские, 27,6% – эстонские.

Грузооборот латвийских портов составил 42,449 млн. т (-8,2% к уровню января-июля 2012 г.); литовских – 25,242 млн. т (+4,2%); эстонских – 25,758 млн. т (-0,4%).

По объему перевалки лидировал Рижский порт - 20,27 млн. т (-4,4%). Вторым по грузообороту был Клайпедский с 19,948 млн. т (+0,1%), третьим – Вентспилский – 18,554 млн. т (-4,4%), затем Таллинский – 17,217 млн. т (-4,1%).

В 2012 году порты Балтии обработали 162,296 млн. т грузов, из них 46,3% пришлось на латвийские порты, 27% – на литовские, 26,7% – на эстонские

Морские порты и терминалы Украины

Морские перевалочные предприятия всех форм собственности, функционирующие на побережье Украины, в январе-июле 2013 года переработали 81,9 млн. т грузов, что на 6,8% меньше, чем за аналогичный период 2012 г. (Госкомстата Украины).

Наибольший спад зафиксирован в сегменте транзита (-19,6%, до 18,6 млн. т). Сокращение экспортной перевалки составило 5,2%, до 51,4 млн. т.

В то же время, перевалка импортных грузов увеличилась на 8,6%, превысив 10,6 млн. т. Однако столь серьезный рост во многом обусловлен низкой базой прошлого года, связанной с государственной политикой сдерживания импорта. Соответственно, в сравнении с аналогичными периодом 2011 г. все еще имеется отставание (-0,9%).

Перевалка грузов в каботажном сообщении продемонстрировала наивысшие темпы роста – в 1,6 раза, до 1,29 млн. т.

Грузооборот портов Российской Федерации

Грузооборот морских портов России за 7 месяцев 2013 года увеличился на 4,5% по сравнению с аналогичным периодом 2012 года и составил 334,9 млн. т.

Объем перевалки сухогрузов составил 142,1 млн. т (-1,0%), в том числе: угля – 57,8 млн. т (+16,0%), грузов в контейнерах – 25,5 млн. т (+3,3%), минеральных удобрений – 7,2 млн. т (+13,7%). Объем перевалки черных металлов сократился до 13,2 млн. т (-17,3%), руды – до 4,3 млн. т (-3,8%), лесных грузов – до 2,6 млн. т (-29,6%), зерновых грузов – до 5,4 млн. т (более чем в 2 раза).

Объем перевалки наливных грузов составил 192,8 млн. т (+9,0%), в том числе: сырой нефти – 120,5 млн. т (+8,2%).

Экспортных грузов перегружено 262,6 млн. т, что на 3,6% больше аналогичного периода прошлого года, импортных грузов – 27,4 млн. т (+7,9%), транзитных – 26,7 млн. т (+3,3%), каботажных – 18,1 млн. т (+16,3%).

Динамика экспортных и импортных потоков Республики Беларусь. Структура промышленного комплекса определяет высокую степень открытости экономики



Table 12: Volume of foreign trade of Republic of Belarus (UD\$ million)

Республики Беларусь, ее ориентированность на внешние рынки. Более 50% производимых в стране товаров поставляется на экспорт.

В последнее десятилетие динамика внешней торговли Республики Беларусь характеризуется стремительным увеличением объемов товарооборота и услуг (таблица 12). Это обусловлено высокими темпами экономического роста, повышением научно-технического и транзитного потенциала, участием в интеграционных процессах в рамках СНГ, а также диверсификацией торгово-экономических отношений с другими регионами мира.

Таблица 12 - Динамика объемов внешней торговли товарами Республики Беларусь

(млн. долларов США)

	2000	2005	2010	2011	2012	Январь-март 2013	Январь-март 2013 в % к январю-марту 2012
Оборот	15 972	32 687	60 168	87 190	92 396	19 780	84.9
Экспорт	7 326	15 979	25 284	41 419	45 991	9 608	79.5
Импорт	8 646	16 708	34 884	45 771	46 404	10 172	90.9
Сальдо	-1 320	-729	-9 600	-4 352	-412	-564	-

Экспорт продукции представлен широкой номенклатурой. К числу важнейших экспортных позиций относятся нефтепродукты и нефть, калийные и азотные удобрения, металлопродукция, грузовые автомобили, тракторы, химические волокна и нити, шины, молочная и мясная продукция, сахар.

Основу импорта составляют, энергоресурсы (нефть и природный газ), сырье, материалы и комплектующее (металлы и изделия из них, сырье для химического производства, части машин), технологическое оборудование.

Беларусь поддерживает торговые отношения более чем со 180 государствами мира.

Основным торговым партнером Беларуси является Российская Федерация, на ее долю приходится 40% белорусского экспорта и более половины объема импорта.

Второе место в товарообороте Беларуси занимает Европейский союз, на долю которого приходится более 36% белорусского экспорта и пятая часть импорта.

Наиболее развитые торгово-экономические отношения республика имеет с такими странами как Нидерланды, Латвия, Германия, Польша, Литва, Италия, Великобритания, Бельгия, Чешская Республика, Франция.

Среди стран СНГ, после России, второе место занимает Украина, третье – Казахстан.

Динамично развиваются торговые отношения с традиционными партнерами в Латинской Америке – Бразилией, Венесуэлой, Аргентиной, в Азиатском регионе – Китаем, Индией, Вьетнамом.

В последние годы значительно увеличились объемы торговли с Индонезией и Нигерией.

За 2012 год экспорт Республики Беларусь железнодорожным транспортом составил 42,8 млн. тонн, или 105,7%. В номенклатуре грузов наибольшие доли занимают нефтегрузы – 53,0%, удобрения – 17,4%, строительные грузы – 8,6%, лесные грузы – 6,9%, черные металлы – 4,4% (рисунок 52).



Рисунок 52 – Структура экспортных потоков Беларуси (2012 г.)



Поставки белорусской экспортной продукции железнодорожным транспортом в порты составили 23,2 млн.тонн, или 102,2% к 2011 году. В том числе, в порты Латвии – 9,4 млн. тонн, или 111,8%, Литвы – 9,8 млн. тонн, или 92,9%, Эстонии – 2,6 млн. тонн, или 139,8%, Украины – 1,4 млн. тонн, или 72,8% и России – 55 тыс. тонн, или рост в 2,3 раза.

Следует отметить, что одним из определяющих факторов выбора порта перевалки является расстояние перевозки, наименьшее при использовании портов Литвы и Латвии, и выгодные железнодорожные тарифы по Литовским и Латвийской железным дорогам. Так, расстояние перевозки продукции РУП «ПО «Беларуськалий» со ст. Калий III в направлении порта Клайпеда составляет 703 км, а в порт Усть-Луга – 1100 км.

Анализ перевозки белорусских экспортных грузов в направлении балтийских портов (по состоянию на 06.03.2013) показывает, что стоимость транспортировки:

1. нефтепродуктов ОАО «Нафтан» в порт Усть-Луга по сравнению с:
 - Вентспилсом выше на 25,56 долл. США за тонну;
 - Клайпедой выше на 18,83 долл. США за тонну;
 - Таллином выше на 6,81 долл. США за тонну;
2. нефтепродуктов ОАО «Мозырский НПЗ» в порт Усть-Луга по сравнению с:
 - Клайпедой выше на 23,71 долл. США за тонну;
 - Вентспилсом выше на 16,49 долл. США за тонну;
 - Камышовый бухтой выше на 5,69 долл. США за тонну;
 - Таллином ниже на 2,26 долл.. США за тонну;
3. калийных удобрений РУП «ПО «Беларуськалий» в порт Усть-Луга по сравнению с:
 - Клайпедой выше на 20,15 долл. США;
 - Жовтневую (Украина) выше на 4,96 долл. США за тонну;
4. черных металлов РУП «Белорусский металлургический завод» в порт Усть-Луга по сравнению с:
 - Клайпедой выше на 17,14 долл. США,
 - Вентспилсом выше на 6,69 долл. США за тонну;
 - Одессой – на 15,91 долл. США.

Карты-схемы экспорта перечисленных грузов в порты прилагаются. (приложение 1).
Объемы экспорта основных видов продукции представлен в таблице 13.

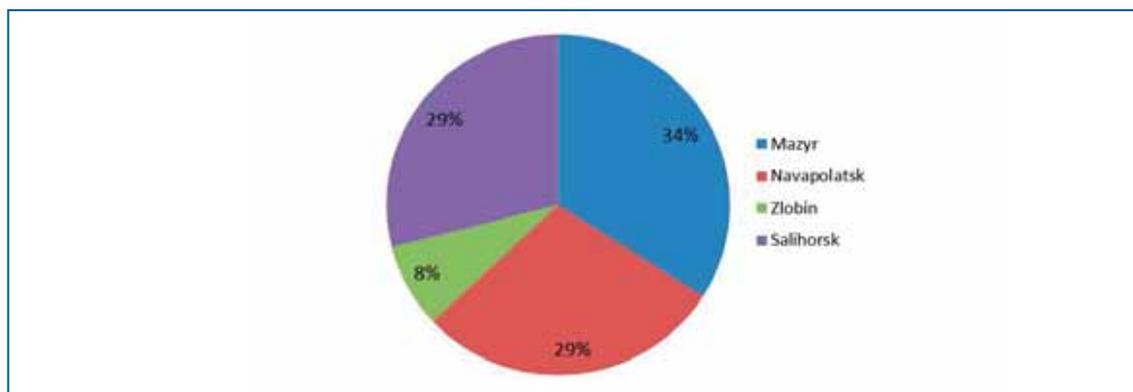
Таблица 13 – Объемы экспорта основных видов продукции

Пункт грузообразования, вид груза	Всего вывоз, тыс.т	В том числе через порты				
		Рига	Клайпеда	Вентспилс	Одесса /Порт Рени	Таллин
Солигорск , калийные удобрения	6 415	–	5 711	–	277	–
Мозырь, нефтепродукты	7 577	160	1 975	700	908	73
Новополоцк, нефтепродукты	6 286	1 160	210	2 070	–	1 265
Жлобин, металлопродукция	1 841	–	330	–	744	–

Структура экспортного потока по пунктам грузообразования представлена на рисунке 53.



Рисунок 53 – Структура экспортного потока по пунктам грузообразования



Таким образом, для обеспечения конкурентоспособности доставки белорусских экспортных грузов через российские порты на Балтике необходимо снижение общего тарифа – на 35-40%.

В случае предоставления максимальных скидок в рамках ценового коридора по территории России для выравнивания стоимости транспортировки в Усть-Лугу в сравнении с портами стран Балтии от Белорусской железной дороги потребуются предоставить скидки на основную номенклатуру грузов от 55% до 85%. Это существенно ниже нижнего ценового предела. При этом потери Белорусской железной дороги составят порядка 20 млн. долл. США на каждый миллион тонн грузов, переориентированных на российские порты.

В то же время переориентация грузопотока вызовет увеличение времени доставки с 4,5 суток до 11 суток, времени оборота вагона – в 2,4 раза, и, как следствие, потребует дополнительного приобретения 3500 вагонов для обеспечения существующих объемов перевозок белорусских грузов на экспорт.

Таким образом, исходя из приведенных аналитических данных можно сделать следующие выводы:

- основными портами, через которые осуществляется движение экспортных и импортных потоков являются: Рига, Калининград, Таллин, Клайпеда, Усть-Луга и Одесса;
- основными грузообразующими пунктами с точки зрения экспорта являются следующие: Солигорск, Мозырь, Новополоцк, Жлобин (калийные удобрения, нефтегрузы, черные металлы);
- для оценки эффективности выбора портовой инфраструктуры предлагается использовать показатель отражающий зависимость расстояния от объема транспортировки:

$$I_{ef} = \sum_{i=1}^{n,m} P_{i,j} \times D_i$$

- где $P_{i,j}$ – расстояние от пункта i до порта j ;
- D_i – доля груза i -го пункта к общему объему груза.
- результаты расчетов данного показателя для экспортных грузовых потоков представлены в таблице 14.
- по результатам расчетов выбирается пункт, для которого значение Δf минимальное. При условии, что стоимость транспортировки сухопутным путем до каждого элемента портовой инфраструктуры одинакова, наиболее перспективным является развитие сотрудничества с Рижским портом.



Таблица 14 – Расчет показателя Эф, км

	Солигорск	Мозырь	Новополоцк	Жлобин	Эф
Рига	607	765	387	701	600,50
Клайпеда	618	776	569	712	659,34
Одесса	928	721	1 175	827	909,42
Усть-Луга	1029	1 071	556	911	891,11
Таллин	915	1 073	692	1 009	904,65
Калининград	662	820	626	756	706,54

5. Исследование состояния логистической системы республики беларусь

5.1 Характеристика логистических центров Беларуси и их размещение

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь № 1249 от 29 августа 2008 года в республике утверждена Программа развития логистической системы на период до 2015 года. Этим документом предусматривается создание транспортно-логистических центров в городах Минск, Брест, Витебск, Гомель, Гродно, Могилев, Барановичи, Бобруйск, Борисов, Жлобин, Мозырь, Орша, Пинск.

С целью эффективного развития логистической системы Беларуси Указами Президента Республики Беларусь и Постановлениями Правительства Республики Беларусь введен ряд льгот и преференций:

- расширена компетенция местных исполнительных и распорядительных органов в предоставлении земельных участков;
- сокращены сроки предоставления земельных участков;
- упрощена процедура перехода права на земельный участок при переходе права на расположенное на нем капитальное строение (здание, сооружение, включая не завершенное строительством или законсервированное) к другому лицу;
- резиденты свободных экономических зон освобождены от уплаты ввозных таможенных пошлин и налога на добавленную стоимость при ввозе товаров для собственного производства, при условии экспорта готовой продукции за рубеж;
- с 1 апреля 2008 года при условии реализации инвестиционного проекта на сумму не менее 1 млн. евро резиденты СЭЗ имеют льготные условия по арендной плате за земельные участки и освобождены от уплаты налога на недвижимость и от обязательной продажи иностранной валюты на внутреннем валютном рынке;
- прибыль резидентов СЭЗ, полученная от реализации товаров (работ, услуг) собственного производства, освобождается от обложения налогом на прибыль в течение пяти лет со дня ее объявления. По истечении пяти лет резиденты СЭЗ уплачивают налог на прибыль по ставке, уменьшенной на 50% от ставки, установленной законодательством, но не более 12%;
- специальный правовой режим по налогообложению для резидентов СЭЗ является неизменным до 31 марта 2015 года, а для резидентов СЭЗ, зарегистрированных до 1 апреля 2008 года — в течение 7 лет с дня регистрации.
- В качестве механизмов взаимодействия с частным инвестором получили развитие следующие направления:
 - совместное финансирование государством и частным инвестором особо значимых проектов транспортной инфраструктуры;
 - софинансирование транспортной инфраструктуры грузоотправителями или пользователями транспортных услуг.

Для создания дополнительных условий для инвестиционной деятельности принят Декрет Президента Республики Беларусь от 6 августа 2009 года № 10, который содержит



преференции для инвесторов, планирующих вкладывать инвестиции как в действующие логистические центры, так и в строительство новых транспортно-логистических центров. В частности, в соответствии с Декретом инвестор, после заключения инвестиционного договора и его регистрации в Государственном реестре инвестиционных договоров с Республикой Беларусь при реализации инвестиционного проекта имеет право на:

- строительство объектов, предусмотренных инвестиционным проектом, параллельно с разработкой, экспертизой и утверждением в установленном порядке необходимой проектно-сметной документации на каждый из этапов строительства с одновременным проектированием последующих этапов данного строительства;
- получение (без проведения аукциона) на праве аренды земельного участка требуемого размера для строительства объектов, предусмотренных инвестиционным проектом, с оформлением необходимых документов по отводу земельного участка одновременно с выполнением работ по строительству. При этом размер арендной платы за земельный участок, определенный на дату заключения договора аренды, не может повышаться в течение всего срока реализации инвестиционного проекта.
- Инвесторы также освобождаются от:
 - перечисления в республиканский бюджет платы за право заключения договора аренды земельного участка;
 - возмещения потерь сельскохозяйственного и (или) лесохозяйственного производства, вызванных изъятием земель для реализации инвестиционного проекта, а также от компенсационных выплат, связанных с переносом и вырубкой зеленых насаждений на землях населенных пунктов;
 - уплаты ввозных таможенных пошлин и налога на добавленную стоимость (кроме уплаты налога на добавленную стоимость при ввозе товаров на территорию Республики Беларусь с территории Российской Федерации) при ввозе на таможенную территорию Республики Беларусь оборудования и запасных частей к нему для объектов, связанных с реализацией инвестиционного проекта;

уплаты государственной пошлины за выдачу иностранным гражданам и лицам без гражданства, привлекаемых инвестором для реализации инвестиционного проекта, разрешений на право занятия трудовой деятельностью в Республике Беларусь, а указанные иностранные граждане и лица без гражданства — от уплаты государственной пошлины за выдачу разрешения на временное проживание в Республике Беларусь.

В настоящее время в Республике Беларусь функционируют 12 логистических центров: «Брест-Белтаможсервис», «Минск-Белтаможсервис», «Гомель-Белтаможсервис», СООО «Брествнештранс», ИП «БЛТ-Логистик», ООО «Двадцать четыре», ОАО «Белмагистральавтотранс», ОАО «Озерцо-Логистик», СООО «БелВингесЛогистик», ТЧУП «ШАТЕ-М Плюс», РУП «Минск-Кристалл», ООО «Королев Стан». К концу 2013 года планируется ввод еще трех: «ИнтерСтройПорталПлюс», «Прилесье» и «Оршанский авиаремонтный завод». Из указанных выше логистических центров – 3 являются транспортно-логистическими: «Белмагистральавтотранс», «Брествнештранс» и «БЛТ-Логистик».

Перечень услуг, предоставляемых различными логистическими центрами Республики Беларусь, примерно одинаков. Это транспортировка, таможенные формальности, временное размещение и хранение материальных запасов; преобразования материальных потоков, обеспечение логистического сервиса в системе обслуживания.

Логистические центры, на которых оформляются сертификаты международного образца на соответствие складскому хранению и переработки пищевых продуктов в Республике Беларусь отсутствуют.

Два логистических центра расположены в Бресте, один – в Гомеле, остальные в Минске, либо рядом с Минском. Перечень функционирующих логистических центров и



их основные функции представлены в таблице 15.

Программой развития логистической системы в Республике Беларусь на период до 2015 года определено 36 земельных участков для строительства и размещения логистических центров, из которых 21 - отведен под создание транспортно-логистических центров (таблица 16). Участки распределены следующим образом: в Брестской области – 7; в Витебской области – 5; в Гомельской области – 5; в Гродненской области – 4; в Минской области – 11; в Могилевской области – 4. Из них 7 участков предназначены для строительства объектов РУП «Белтаможсервис», являющегося крупнейшим оператором и лидером по оказанию услуг в области таможенного дела и логистики.

Таблица 15 – Характеристика Логистических центров

	Название логистического центра									
	ОАО «Бел-магистраль-автогранс»	ОО «Двадцать четыре»	РУП «Белтаможсервис»	Частное транспортное предприятие DSV	ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-Логистик»	ООО «Л-БИТ Групп»	государственное предприятие «БТЛЦ»	Алсан	СООО «Брест-внештранс»	РУП «Бел-импорт-торг»
Общий грузовой терминал	да	да	да	да	да		да	да	да	да
Склад хранилище	да	да	да	да	да	да	да	да	да	да
Контейнерный терминал						да			да	
Терминал для холодильного хранения		да			да					
Комбинированный терминал		да					да		да	да
Краны	да				да		да		да	да
Станция обслуживания	да		да	да		да	да	да	да	
Компьютерный центр и центр связи	да	да	да	да	да	да	да	да	да	да
Исследование транспорта и обучение	да	да	да			да	да		да	
Склад опасных грузов	да		да			да	да	да	да	
Таможня	да		да	да	да		да		да	да
Почта	да		да				да		да	
Ветеринарные службы	да	да	да				да		да	
Взвешивание и измерение	да	да	да				да		да	
Банк	да		да		да					
Аренда прицепов	да						да			
Гараж	да	да	да	да	да	да	да	да	да	да
Дорога местного значения (1 полоса)	да	да		да	да		да	да	да	да
Дорога республиканского значения/шоссе (2-4 полосы)	M9	M6	P1, M9	M1/E30	M9	M6	P23, M9	M9	M1/E30	P18, P83
Железная дорога: однопутная, без электрической линии		да					да		да	да
Соединен с аэропортом				да						
Соединен с морским портом				да						



На 01.09.2013 года на 19 земельных участках под строительство логистических центров определены инвесторы, которые осуществляют архитектурно-строительное проектирование, проектно-изыскательские и строительно-монтажные работы, что составляет 36,5% от всех участков. Остальные участки, в настоящее время свободны от обязательств и предлагаются потенциальным инвесторам.

Основные критерии при выборе места расположения земельных участков: повышение инвестиционной привлекательности региона; развитие экономики по инновационному варианту; снижение транспортно-логистических издержек; занятость населения и рост деловой активности в регионе, близость к крупнейшим автомобильным и железнодорожным трассам, на направлениях движения основных товаро- и грузопотоков, следующих по территории Беларуси.

По этим критериям:

- в Брестской области определены участки для складских комплексов первичной переработки груза при смешанных перевозках – 5 участков, и 2 участка – для оптовой и розничной торговли;
- в Витебской области из 5 участков 3 – определены для современной складской обработки груза, 1 – как логистический центр с функциями таможенного склада и 1 – как индустриально-промышленный парк с центром международной торговли;
- в Гомельской области из 5 участков 1 – как транспортно-логистический центр, 1 – как таможенно-логистический (введен в эксплуатацию в августе 2013 г.), 3 – как оптово-логистические;
- в Гродненской области все 4 определены как транспортно-логистические;
- в Минской области запланировано к освоению 27 участков, из них освоены и введены в эксплуатацию 9, 1 – транспортно-логистический центр, 1 – таможенной направленности, 7 – оптово-логистических центров;
- в Могилевской области – 4 участка выставлены для потенциальных инвесторов.

Кроме того, предусматривается возможность выделения инвестору дополнительных земельных участков для размещения логистических объектов, не указанных в Программе. Всего выделено 9 таких участков.

Предполагается, что суммарный объем работы транспортно-логистических центров общего пользования может составить 25–30 млн. тонн грузов в год.

Создание логистических центров в Беларуси осуществляется по следующим направлениям:

- за счет модернизации и переоборудования существующей промышленной или складской недвижимости в современные логистические центры.

Основная часть функционирующих на территории Республики Беларусь складов по степени оснащенности и техническому состоянию относится к складам типа «С» и «D». Программой определены перспективы развития современных складских комплексов типа «А» и «В», которые будут работать по логистическим технологиям товародвижения. В Республике Беларусь имеется в наличии 8947 складов организаций торговли, расположенных в специальных помещениях. Их общая площадь составляет 2594 тыс. кв. м. При этом фактически используются 8758 складов, или 97,9 %. Почти половина (46 %) складских площадей размещена в г. Минске;

- путем создания логистических центров «с нуля» - с выбором земельного участка и дальнейшим строительством комплекса.

По всем участкам приняты решения облисполкомов об их изъятии для проведения аукционов на право заключения договоров аренды. При заключении инвестиционного договора на основании Декрета Президента Республики Беларусь № 10 от 06.08.2009 земельный участок предоставляется в аренду без проведения аукциона.

Строительство и размещение транспортно-логистических центров предусмотрено в областных центрах и в других городах в непосредственной близости от проходящих



через территорию республики трансъевропейских транспортных коридоров № 2 и № 9 и автомобильных дорог республиканского значения.

Таблица 16 – Участки для создания логистических центров, в разрезе областей

Регион	Всего участков, в том числе вне Программы	Предусмотренные Программой	Не включенные в Программу	Поиск инвесторов на участки, предусмотренные Программой	Всего введено в эксплуатацию объектов, в том числе на участках не включенных в Программу
По Республике Беларусь:	45	36	9	7	11
Брестская область	7	7	–	–	2
Витебская область	5	5	–	–	–
Гомельская область	8	5	3	3	–
Гродненская область	7	4	3	2	–
Могилевская область	6	4	2	2	–
Минская область и Минск	12	11	1	–	9

РУП «Белтаможсервис» - крупнейший оператор на рынке логистических услуг Беларуси. Ведомственная логистическая система РУП «Белтаможсервис» имеет три уровня и состоит из главного логистического центра (республиканского), региональных логистических центров (по областям на базе филиалов) и территориальных (на базе эксплуатируемых таможенных терминалов).

В настоящее время РУП «Белтаможсервис» в рамках Программы проводит работу по созданию сети логистических центров. Ее основной целью является создание многоуровневой работоспособной системы транспортно- логистических центров для оказания полного комплекса услуг в области таможенной, транспортно-экспедиционной, складской и информационной логистики.

ОАО «Белмагистральавтотранс» - действующий логистический центр в промышленном узле Колядичи г. Минска. В 2009 г. он стал первым в республике центром, система менеджмента качества которого получила сертификат соответствия требованиям ISO 9001-2009.

В настоящее время центр имеет следующие производственные мощности:

- грузовой терминал, который включает в себя крытые склады временного хранения площадью 3100 кв. м, таможенный терминал площадью 450 кв. м, свободный склад площадью 400 кв. м, а также открытый клад для хранения негабаритных грузов площадью 1500 кв. м;
- стоянки автотранспортных средств, в том числе 39000 кв. м для хранения автомобилей, находящихся под таможенным надзором;
- пункт таможенного оформления «Колядичи-Авто»;
- службу таможенных агентов;
- транспортно-экспедиторские предприятия;
- расчетно-кассовый центр ОАО «Белвнешэкономбанк»;
- отделение страховой компании «ТАСК»;
- авторизованную сервисную станцию ремонта автомобилей «Вольво», сервисную станцию ремонта прицепной техники;
- кафе «Магистраль».

СООО «Брествнештранс» - действующий транспортно-логистический центр в г.Бресте. В настоящее время ТАЦ имеет следующие производственные мощности:

- современный комплекс собственных складов, расположенный на территории 20 га в нескольких километрах от белорусско-польской границы и в 1 км



от автотрассы грузового автоперехода Козловичи – Москва, позволяющий круглосуточно осуществлять погрузку/выгруз, сортировку, комплектацию и хранение грузов, поступающих в вагонах, контейнерах и автомашинах. Общая площадь СВХ и таможенных складов составляет более 70 000 кв. м;

- около 7,5 км железнодорожных путей европейской и широкой колеи;
- пункт таможенного оформления «Брествнештранс»;
- службу экспертов сюрвейерских организаций.

РТЭУП «Белинтертранс-транспортно-логистический центр» - официальный экспедитор и логистический оператор Белорусской железной дороги, организует перевозки грузов ускоренными контейнерными поездами «Викинг», «Зубр», «Монгольский вектор», «Марко Поло Экспресс» и другими.

В рамках транспортно-логистического центра осуществляются:

деятельность по оказанию услуг терминальной логистики. Большое значение в данном процессе имеют контейнерный терминал «Колядичи» и ГТС «Степянка»;

предоставление услуг таможенного склада, предназначенного для поэтапного выпуска грузов в свободное обращение на территории Беларуси (ГТС «Степянка»). На территории ГТС находятся крытый склад, склад временного хранения, открытая тяжеловесная площадка, контейнерная площадка для 3-х и 5-ти тонных контейнеров, повышенные пути для сыпучих грузов.

Терминал «Колядичи» состоит из контейнерной и тяжеловесной площадки, крытого ангарного склада арочного типа. Контейнерная площадка имеет площадь 14290 кв. м. Вместимость пути - 29 трехместных платформ. Подъемные механизмы, используемые на станции, представлены козловыми кранами, оборудованными автоматическими захватами типа спредер грузоподъемностью от 20 до 32 тонн с возможностью штабелирования грузных 20- и 40- футовых контейнеров в 3 яруса.

ИП «БАТ-логистик» на рынке складских услуг с 2007г., являясь пионером в этой отрасли в Беларуси. Компания предлагает услуги ответственного хранения и обработки грузов на логистическом терминале, расположенном в 8 км от МКАД возле пересечения трасс М1 (Брест-Москва) и М4 (Минск-Могилев/Гомель).

Имеется склад класса А, предназначенный для хранения широкого ассортимента продовольственных и непродовольственных товаров и материалов с высотным стеллажным хранением.

Площадь складских помещений - 23 000 кв.м., административных – 2 481 кв.м. На складах внедрена автоматизированная система управления PSI-WMS (Германия). Компания предоставляет весь комплекс работ с грузами – разгрузка, погрузка, комплектация заказов в коробах и поштучно, фасовка и комплектация наборов, предоставление клиенту ежедневных отчетов о хранении и обработке товаров. Возможно предоставление услуг по страхованию грузов, перевозок по республике автомобилями грузоподъемностью до 4т и объемом до 30м³.

Логистический центр «Двадцать четыре», основанный в 2010г. является распределительным центром розничной сети «НТС». Он расположен в 9 км от Минской кольцевой автомобильной дороги (МКАД) по трассе Минск-Гродно. Наличие железнодорожной ветки позволяет максимально технологично и выгодно организовать логистический процесс в пределах Республики Беларусь.

Компания оказывает все виды услуг от доставки товара на склад до его отгрузки в пункт назначения. Автоматизированная система складирования (WMS) позволяет эффективно управлять логистической цепочкой на каждом этапе. Обработка грузов в реальном времени, наличие индивидуальных штрих-кодов для каждого товара, автоматизированные рабочие места и мобильные компьютерные терминалы исключают возможность сбоя или ошибки при хранении, погрузке и отгрузке товаров.

ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-Логистик» расположен в 3 км от МКАД. Основными направлениями его деятельности являются хранение и обработка товаров на площадях складов ответственного хранения, транспортировка по территории



Республики Беларусь, оптовая и розничная торговля, прием импортных и экспортных товаров и их хранение на площадях склада временного хранения и таможенного склада, таможенное оформление грузов. Площадь складских помещений классов В и С составляет 36120 кв. м. со стеллажами в 3, 4 и 8 ярусов. Возможно хранение навалочных грузов и контейнеров на прилегающей к складским помещениям территории. Логистический центр имеет 4 низкотемпературные камеры. К нему ведут автомобильные подъездные пути и железнодорожная ветка.

Транспортно-логистический центр «БелВингесЛогистик» расположен в Воложинском районе Минской области в 25 км от Минска ввозе трассы Вильнюс — Минск международного транспортного коридора IX-Б. Площадь центра 10 га. Имеется два складских помещения общей площадью 29 тыс. кв. м, в том числе 2,8 тыс. кв. м — офисные помещения.

Компания «ШАТЕ-М Плюс» является одним из крупнейших оптовых центров автозапчастей на белорусском рынке и надежным связующим звеном между мировыми производителями автозапчастей, дилерами и конечными покупателями. Основные направления деятельности: оптовая, мелкооптовая и розничная торговля автозапчастями. Для обеспечения своей деятельности компания располагает логистическим центром расположенном в непосредственной близости от второго международного транспортного коридора. Имеется склад общей площадью 18 000 м², СТО и магазин по продаже запасных частей.

РУП «Минск-Кристалл» - автоматизированный склад ликеро-водочного завода «Кристалл» имеет площадь более 7 тысяч квадратных метров. На склад поступает продукция производителя, а затем развозиться в торговые сети по Беларуси и за ее пределы.

Центр торговли и логистики «Королев Стан» расположен в 9 км от Минска и занимает площадь более 1,5 га. На данной территории размещена инфраструктура складского и административного комплекса. Складской комплекс представляет собой три складских терминала общей площадью 6200 м², два из которых предназначены для организации хранения грузов на условиях договора ответственного хранения.

На складах ответственного хранения внедрена автоматизированная система управления всеми процессами товаропотока в логистическом центре, а также обеспечивается полный цикл обращения товара и сопутствующих документов: прием товара для складского хранения; размещение груза на места складского хранения; подготовка заказа для передачи его потребителю; оформление транспортно-сопроводительных документов; внутреннее перемещение товара для оптимизации складского хранения; учет товаров и достоверная их инвентаризация; ведение отчетов по движению товара на складе ответственного хранения.

Строящийся *Логистический центр «Прилесье»* расположен на участке площадью около 100 га на пересечении автомобильных дорог Берлин-Москва и Минск-Могилев, недалеко от Минской кольцевой дороги и Национального аэропорта Минск-2. Концепция создания этого центра разрабатывалась совместно с ведущими германскими специалистами для оказания полного спектра логистических услуг.

Предусмотрено строительство складов для хранения товаров, интер-модального терминала, торгово-выставочной и промышленной зон, административных помещений, а также предприятий придорожного сервиса - отеля, ресторана, СТО.

ОАО «Оршанский авиаремонтный завод» представляет собой комплекс строящегося транспортно-логистического центра с возможностью использования имеющегося аэродрома класса «Б» (длина полосы 3000 м), железнодорожной ветки и двух международных транспортных коридоров II и IX, проходящих в непосредственной близости от участка ТЛЦ в г. Орша. Проект развития центра предусматривает строительство складов, бизнесцентра, автостоянки, гостиницы, ресторана.

Существующая инфраструктура уже позволяет развивать транспортную логистику с использованием трех видов транспорта – воздушного, железнодорожного и автомобильного.

Торгово-логистический центр «ИнтерСтройПорталПлюс» будет введен в эксплуатацию к концу 2013 г. на земельном участке общей площадью 43 га, расположенном в 3 км от Минска, вблизи трассы республиканского значения Р1 (юго-западное направление



в сторону г. Бреста). Первый этап строительства предполагает возведение 4-х складских блоков. Реализация последующих этапов строительства на данной территории предполагает дальнейшее возведение складских объектов, а также торгового центра. Склады обеспечены всеми необходимыми коммуникациями.

Анализ системы логистических центров Республики Беларусь позволил сделать следующие выводы:

1. Собственники логистических центров нацелены на скорейший возврат вложенных средств и не заинтересованы в расширении перечня услуг, необходимых для привлечения крупных производителей продукции.
2. На этапе проектирования логистического центра не в полной мере учитывается наличие подъездных путей или инженерных сооружений.
3. Функционирующие логистические центры не используют в своей работе принципы сетевого взаимодействия, что не позволяет в полной мере управлять цепями поставок продукции.
4. Многие логистические центры предназначены для обслуживания собственной товаро-распределительной сети.

5.2 Предложения по оптимизации размещения логистических центров в Республике Беларусь

Развитие логистики в Республике Беларусь следует рассматривать в рамках происходящих интеграционных процессов по созданию Таможенного Союза и Единого экономического пространства ЕврАзЭС. Для этого необходимо реализовать инновационные проекты по созданию международных логистических центров ЕврАзЭС.

В качестве международного логистического центра ЕврАзЭС, расположенного в распределительных узлах на территории Республики Беларусь, следует использовать логистический центр, создаваемый на территории свободной экономической зоны «Минск» на землях, граничащих с территорией Национального аэропорта «Минск».

Реализацию данного проекта планируется осуществить поэтапно до 2019-2020 гг. Финансирование будет осуществляться за счет средств инвестора и привлеченных средств. Ожидаемые инвестиции – 288 млн. евро.

Кроме того, планируется реализовать два инвестиционных проекта по созданию международных логистических центров ЕврАзЭС, расположенных в других крупных центрах на транспортных маршрутах ЕврАзЭС.

Первый проект – логистический центр, расположенный в г. Брест около автомобильной дороги М-1/Е 30, в 9 километрах от границы с Польшей и Брестского аэропорта. Его преимущества – наличие собственных подъездных железнодорожных путей с шириной колеи 1435 мм. Потенциальная перерабатывающая способность центра не менее 2,5 млн. тонн в год. На реализацию проекта необходимы инвестиции в размере 15 млн. долларов США.

По предварительным оценкам реализация проекта позволит увеличить доходы от транспортно-логистической деятельности и экспорта транспортных услуг не менее чем на 10 млн. долларов США в год.

Второй проект – промышленно-логистический парк «Оршанский авиаремонтный завод» с центром международной торговли планируется на базе Оршанского авиаремонтного завода в 13 километрах от г. Орша, и в 20 километрах от автомобильной дороги М-1/Е 30. Расстояние до границы Российской Федерации – около 50 километров. На реализацию проекта необходимы инвестиции в размере 13,6 млн. евро.

В случае реализации проекта, только на транзитных перевозках грузов воздушным транспортом с перевалкой через данный логистический центр в объеме не менее 100 тыс. тонн в год, возможно получить доход около 50 млн. долларов США. Данный проект должен быть реализован до 2013 г.

Целесообразно разграничить логистические центры, предназначенные для



обслуживания внутриреспубликанских потоков и для обслуживания международных грузопотоков, связанных с экспортом белорусских товаров, импортом и транзитом. В этом плане следует выделить транспортно-логистические центры общего пользования территориального и регионального назначения. Территориальные транспортно-логистические центры предназначаются для обслуживания перевозок, обработки грузов по месту нахождения клиентов и осуществления транспортно-экспедиционных услуг, основными из которых являются:

- подготовка груза к перевозке;
- погрузка/выгрузка, консолидация, деконсолидация, хранение, перевалка, закрепление, укрытие и увязка груза;
- организация перевозки груза различными видами транспорта;
- оформление перевозочных, грузосопроводительных и иных документов, необходимых для выполнения перевозки груза;
- страхование груза;
- сопровождение при необходимости груза до грузополучателя и иные услуги по обеспечению сохранности груза.

Функции региональных транспортно-логистических центров определяются в соответствии с заключенными договорами с другими транспортно-логистическими центрами (территориальными, региональными и в других государствах) и участниками транспортной деятельности.

Анализ показывает, что наибольший грузопоток экспортно-импортных грузов зарождается и погашается в городах Барановичи, Бобруйске, Борисове, Жлобине, Мозыре, Орше, Пинске. В этих городах облисполкомам совместно с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь необходимо создать территориальные транспортно-логистические центры общего пользования. Формирующийся в этих городах грузопоток экспортных грузов будет консолидироваться с транзитным грузопотоком региональных транспортно-логистических центров.

Целесообразность размещения региональных транспортно-логистических центров общего пользования в областных городах республики обоснована наиболее развитыми транспортными узлами, промышленными и торговыми объектами, местами массового зарождения спроса на комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание. Немаловажной особенностью создания региональных транспортно-логистических центров в областных городах республики является то, что практически все они расположены в местах прохождения международных транспортных коридоров.

Для совершенствования организации перевозок внешнеторговых и транзитных грузопотоков необходимо предусмотреть размещение региональных транспортно-логистических центров общего пользования в первую очередь в свободных экономических зонах «Минск», «Брест», «Витебск», «Гомель-Ратон», «Гродноинвест», «Могилев». Учитывая, что не все свободные экономические зоны располагают значительными свободными территориями (60–100 га) для строительства транспортно-логистических центров общего пользования с возможностью использования железнодорожного и воздушного транспорта для организации смешанных перевозок грузов, предстоит обеспечить при необходимости подготовку и внесение в установленном порядке предложений по изменению границ свободных экономических зон с учетом планируемого строительства транспортно-логистических центров общего пользования.

Анализ существующей схемы размещения транспортно-логистических центров, запланированных в Программе, показал, что внесение каких-либо корректировок в определение мест на данный момент не требуется.



6. Исследование нормативно-правовых актов в сфере международных грузовых автоперевозок

6.1 Исследование конкурентной среды в транспортном секторе Беларуси

В транспортном секторе Республики Беларусь в последние годы наблюдается достаточно конкурентная среда. На рынке транспортных услуг представлены как государственные, так и частные компании. При этом последние имеют преобладающий характер.

Согласно данным государственной статистической отчетности №1 «Транслогистика», по состоянию на 1 января 2013 г. в Республике Беларусь действует 644 транспортно-экспедиционных и логистических компании, в том числе 12 логистических центров и 280 индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги в области транспортной экспедиции и логистики.

Общий объем транспортно-экспедиционных и транспортно-логистических услуг в Республике Беларусь за 2012 г. составил 1 595 млн. долларов США, в том числе 575 млн. долларов США по договорам с резидентами Республики Беларусь и 1 020 млн. долларов США – с нерезидентами. На долю железнодорожного транспорта приходится – 844 млн. долларов США, автомобильного – 658, водного – 77, воздушного – 16 млн. долларов США.

В последние годы происходит постоянный рост объемов промышленного и сельскохозяйственного производства, культурно-бытового, жилищного и дорожного строительства. В связи с этим в 2012 году по сравнению с 2008 годом объем перевозок и грузооборот на рынке транспортных услуг, выполненный с привлечением всех видов транспорта (кроме трубопроводного) увеличился соответственно в 1,5 и 1,6 раза (рисунок 54 и 55).

Рисунок 54 – Динамика изменения объемов перевозок грузов на рынке транспортных услуг

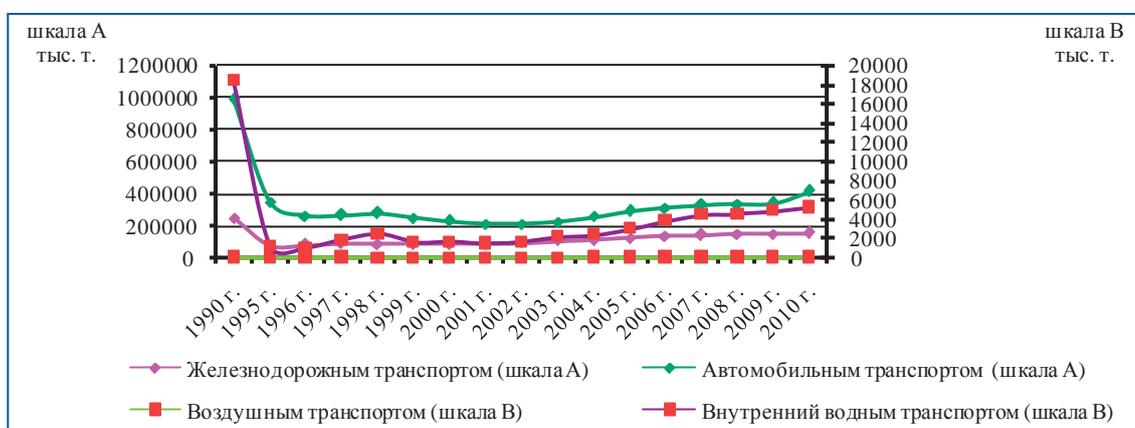
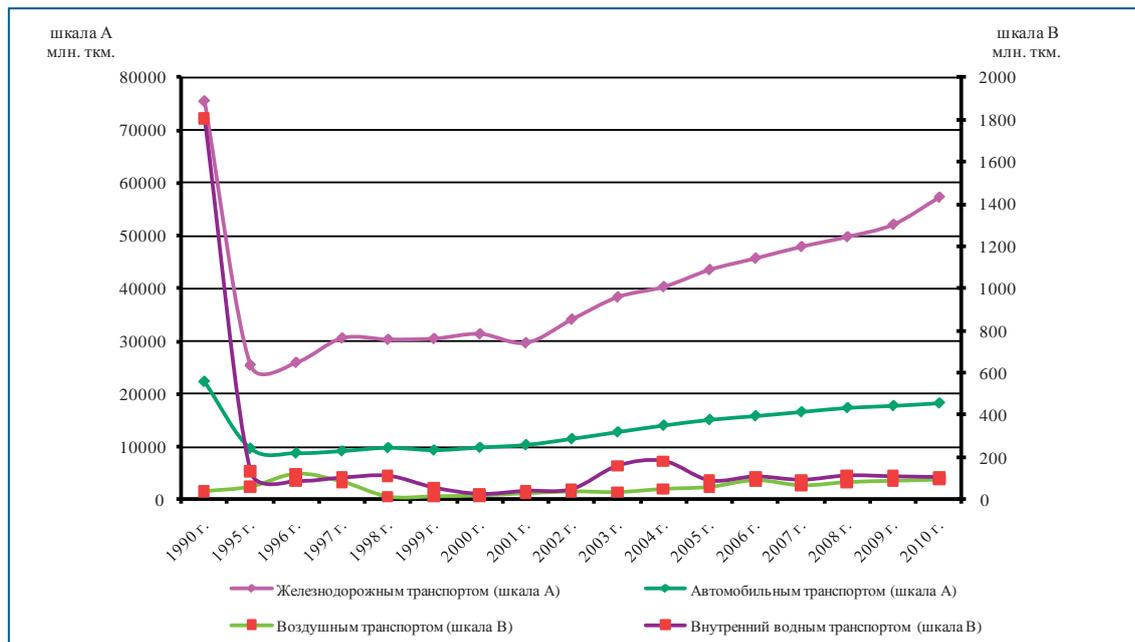


Рисунок 55 – Динамика изменения грузооборота на рынке транспортных услуг.



На протяжении последних 5 лет происходит существенное изменение структуры перевозок между отдельными видами транспорта. Соотношение между железнодорожным и автомобильным транспортом при перевозке грузов существенно изменилось в пользу последнего. Так, за январь-май 2013 года оно составило 1:1,09 по объемам перевозок, и 1:0,453 по грузообороту (рисунок 56 и 57).

Рисунок 56 – Динамика изменений среднемесячных объемов перевозки грузов в разрезе автомобильного и железнодорожного видов транспорта

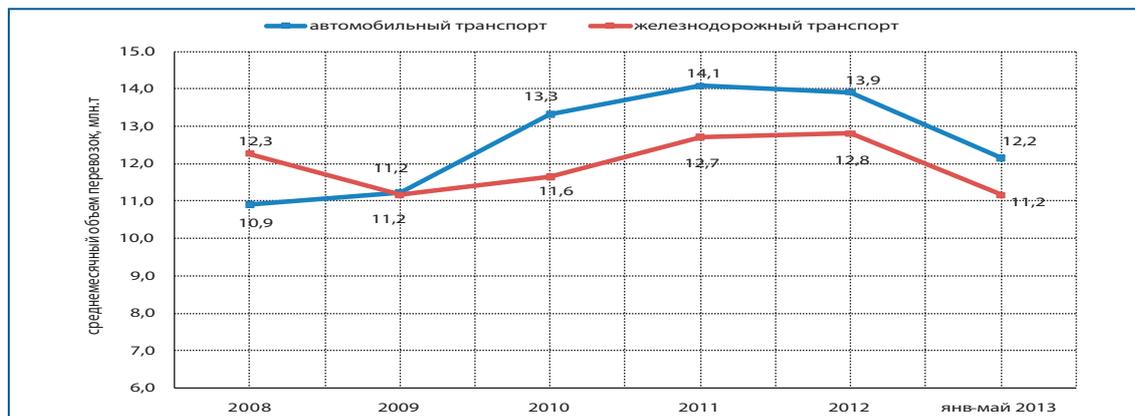
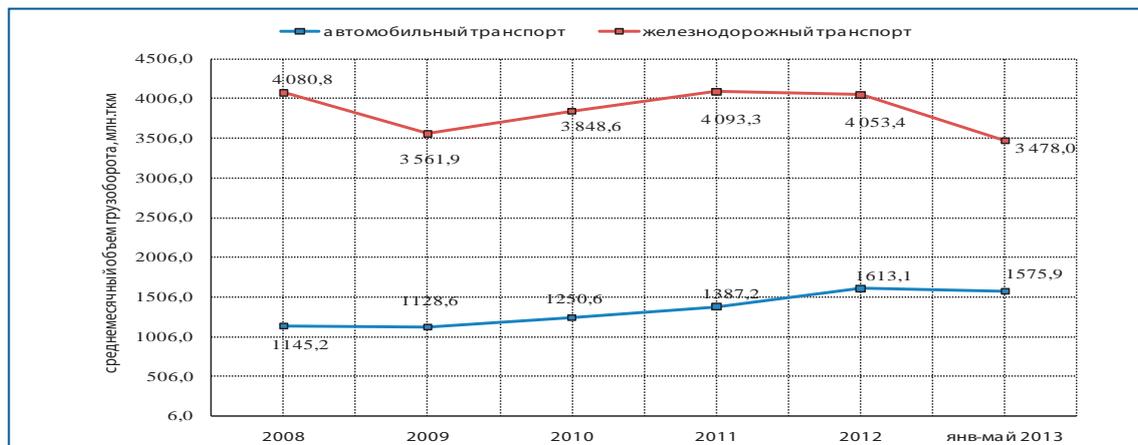


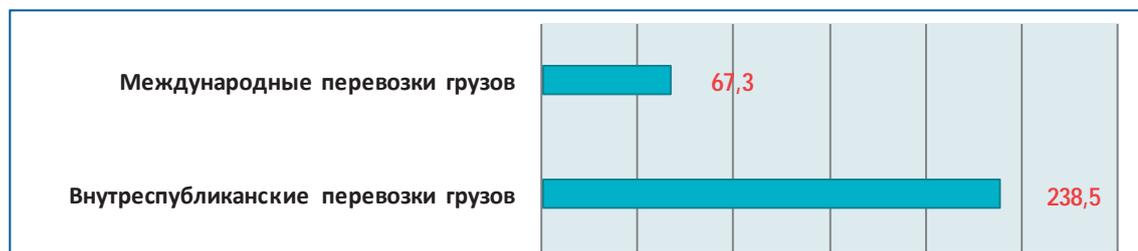
Рисунок 57 – Динамика изменений среднемесячных объемов грузооборота в разрезе автомобильного и железнодорожного видов транспорта



Динамика перевозки грузов на автомобильном транспорте обладает существенно большей неустойчивостью по сравнению с железнодорожным (коэффициент вариации соответственно 0,192 и 0,082), поэтому автомобильный транспорт имеет гораздо большую потребность в логистике и финансовых механизмах оптимизации транспортной работы.

Объем рынка транспортных услуг по перевозке грузов в 2012 году составил 305,8 млн. тонн, а на внутрисубъектских перевозках 238,5 млн. тонн или 78,0 % от общего объема оказанных белорусскими перевозчиками транспортных услуг по перевозкам грузов (рисунок 58).

Рисунок 58 – Структура рынка транспортных услуг (2012 г.)



Железнодорожный транспорт является наиболее конкурентоспособным при перевозке грузов через Республику Беларусь.

Из 12 функционирующих логистических центров на территории Республики Беларусь только 2 логистических центра имеют технологическую возможность применять комбинацию различных видов транспорта. В то же время в данные центры не имеют водного и воздушного сообщений. Из трех перспективных логистических центров, вводимых в эксплуатацию в 2013 г. («ИнтерСтройПорталПлюс», «Прилесье», «Оршанский авиаремонтный завод»), один имеет автомобильное сообщение, один – и один – авто, железнодорожное и воздушное сообщение.

Транспортная конкурентоспособность логистической системы Беларуси может быть оценена индексом Baltic Dry Index (BDI).

В соответствии с критерием оценки деловой активности на транспорте за период с января 2008 года по июнь 2013 года, а также в соответствии с статистическими данными Белстата, рассчитаны коэффициенты реализованных возможностей при перевозке грузов в/из логистических центров. Наибольшее количество грузов через логистические центры перевезено автомобильным транспортом (оценочно 120 тыс. т - 75%), а железнодорожным транспортом – 40 тыс. т. В то же время, только на логистическом центре «Брествнештранс» в 2012 году переработано более 600 вагонов. Следовательно, этот вид транспорта имеет большой потенциал и его развитию следует уделять повышенное внимание, обеспечивая логистические центры железнодорожными подъездными путями.



6.2 Анализ действующей законодательной базы в сфере международных грузовых перевозок

Специфика Беларуси как транзитного государства подразумевает развитое законодательство в области международной перевозки грузов. В настоящее время этот вопрос регулируется как актами национального законодательства, так и наднациональными нормативными правовыми актами – актами Таможенного Союза.

В настоящее время все действующие документы можно свести к следующим основным группам:

- требования к транспортным средствам;
- правила, организация и безопасность движения транспортных средств по автомобильным дорогам;
- требования к водителям транспортных средств и организация их труда;
- условия выполнения международных автомобильных перевозок;
- права, обязанности, ответственность сторон, участвующих в перевозочном процессе;
- правила пограничного и таможенного контроля;
- налогообложение перевозок и транспортных средств.

К основным международным документам, регламентирующим транснациональные грузоперевозки относятся:

- Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПП, 1956)
- Протокол ООН 5 июля 1978 г. к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов
- Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1959, 1975)
- Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТД, 1970)
- Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС, 1970)

Группируя эти документы по видам, можно выделить следующие:

1. документы, которые определяют особые условия перевозок некоторых специфических категорий грузов:

Вопросы перевозки опасных грузов урегулированы Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов, разработано в 1957г., вступило в силу в 1959г. Создано с целью унификации правил перевозки и состоит из двух частей:

первая – классификация опасных грузов и полный перечень опасных веществ и предметов с уникальными номерами, а также предписания по обращению с этими веществами, требования к их упаковке и затариванию, правила погрузки-выгрузки, маркировке и особенностям оформления перевозки.

вторая – требования к транспортным средствам, которые используются для перевозки опасных грузов, транспортное средство должно иметь маркировку.

2. документы, которые определяют налоговые процедуры:

Конвенции о налоговом обложении частных дорожных транспортных средств, используемых в международном движении, используемых для международной перевозки грузов (вступила в силу 18 августа 1959 года). Конвенция о налоговом обложении дорожных транспортных средств, используемых для международной перевозки грузов (вступила в силу в 1962 году). Конвенции дают определение налогов и сборов и устанавливают, что транспортное средство, зарегистрированное на территории одной страны и временно ввезенное с целью осуществления перевозки на территории другой, освобождается от налогов на движение транспортных средств



или владения ими. Эти льготы не распространяются на тоннельные, мостовые и дорожные сборы.

3. документы по организации дорожного движения:

- Конвенция о дорожном движении (вступила в силу в 1977 году)
- Соглашение о разметке дорог, дорожных знаках и сигналах, о международных автомагистралях.

В Республике Беларусь принятие основных нормативных правовых актов, регулирующих порядок и условия заключения договоров на перевозку грузов приходится еще на середину 90-х годов. В последующие годы объем нормативных предписаний в области транспорта стал увеличиваться. Кроме того, в последние годы Республика Беларусь присоединилась к целому ряду международных соглашений в области транспорта, что также оказало позитивное влияние на развитие национального законодательства в данной сфере.

Законодательный массив Республики Беларусь в области транспорта представлен нормативными правовыми актами различного уровня. Ключевыми нормами гражданско-правового характера, определяющими основу отношений по перевозке (транспортировке) грузов, пассажиров и багажа являются соответствующие положения Гражданского кодекса. Правовые отношения между перевозчиком и клиентом, складывающиеся при выполнении перевозок, основаны на договоре перевозки, при этом, учитывая специфику транспортной сферы, свобода воли сторон при определении условий договора перевозки может быть ограничена в случаях, прямо предусмотренных Гражданским кодексом, иными актами законодательства. Это объясняется особым значением транспорта, необходимостью проведения взвешенной социальной политики, требованиями безопасности и т.д. В Гражданском кодексе Республики Беларусь перевозке грузов, пассажиров и багажа посвящена отдельная глава, правовые нормы которой определяют общие условия, касающиеся заключения договоров перевозки.

Основы правового регулирования отношений, связанных с оказанием экспедиционных услуг, также закреплены в Гражданском кодексе в отдельной главе. В ней определены форма договора транспортной экспедиции, предмет договора, предусмотрено право экспедитора привлекать к исполнению своих обязанностей других лиц, при этом возложение исполнения обязательства на третье лицо не освобождает его от ответственности перед клиентом за исполнение договора.

- Основы регулирования транспортной деятельности в Республике Беларусь закреплены в Законе Республики Беларусь от 5 мая 1998 года «Об основах транспортной деятельности» и Законе Республики Беларусь от 13 июня 2006 г. «О транспортно-экспедиционной деятельности»;

В Республике Беларусь наряду с законами, определяющими основы регулирования в области транспорта, действуют законодательные акты, регулирующие отношения в пределах отдельных видов транспорта.

В области железнодорожного транспорта приняты следующие акты законодательства: Закон Республики Беларусь от 6 января 1999 года «О железнодорожном транспорте»; постановление Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 года № 1196 «Об утверждении Устава железнодорожного транспорта общего пользования» и др.

Анализ Закона «О железнодорожном транспорте» Республики Беларусь показывает, что наряду с признанием рыночных отношений в них прослеживается линия на сохранение государственной собственности в области железнодорожного транспорта.

В области водного транспорта в Республике Беларусь приняты и действуют Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь от 24 июня 2002 года; Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь от 15 ноября 1999 года; Водный кодекс Республики Беларусь от 15 июля 1998 года.

Нормы кодексов устанавливают экономические и организационные основы судоходства по водным путям. В них единообразно решены вопросы собственности на водном транспорте – внутренние водные пути находятся в собственности государства.



В собственности юридических или физических лиц могут находиться искусственные сооружения на внутренних водных путях, не отнесенные к объектам, находящимся только в собственности государства.

Таким образом, анализ законодательства Республики Беларусь о международных грузоперевозках свидетельствует о его направленности на обеспечение развития как государственного, так и негосударственного секторов транспорта и ограничения монополизма в данной области, закрепление в качестве приоритета обеспечения безопасности транспортной деятельности, исключение дискриминации и создание равных условий субъектам при осуществлении данного вида деятельности, на обеспечение эффективного государственного контроля в указанной области. В Республике Беларусь законодательные акты широко охватывают сферу международных грузоперевозок. Имеются практически все ключевые законодательные акты по основным направлениям. Вместе с тем существует ряд существенных проблем, которые требуют гармонизации белорусского и европейского законодательства в области международных грузоперевозок.

6.3 Предложения по гармонизации законодательной базы в сфере международных грузовых перевозок.

Гармонизация законодательства в области международных грузовых перевозок – одно из важнейших условий развития транспортной инфраструктуры Беларуси и ЕврАзЭС в целом. Гармонизацию следует рассматривать именно в аспекте деятельности ЕврАзЭС, так как решения Республики Беларусь в данной сфере во многом обусловлены политикой этого межгосударственного образования.

В последние годы во всем мире происходят определенные интеграционные процессы. Наиболее ощутимого прогресса в этом направлении добились такие региональные объединения как Евросоюз, Таможенный Союз и ЕврАзЭС.

Евросоюз активно развивает единый внутренний рынок, включая пространство «четырёх свобод» – перемещения товаров, услуг, инвестиций и людей.

ЕврАзЭС не является исключением в общем процессе экономической интеграции, происходящем в мире. Главной задачей экономической интеграции государств-членов ЕврАзЭС являются использование исторически накопленного потенциала и сложившихся преимуществ разделения труда для наиболее полной реализации интересов входящих в Сообщество стран.

Основными целями, декларированными ЕврАзЭС являются:

- формирование зоны свободной торговли (свободной таможенной зоны), ориентированной на международные стандарты в области межгосударственных отношений в сфере экономики;
- создание эффективного механизма реализации решений и договоренностей в рамках Сообщества;
- повышение ответственности государств-членов за выполнение взятых ими на себя обязательств;
- поэтапное устранение барьеров во взаимной торговле, обеспечение добросовестной конкуренции на национальных рынках.

Все это самым непосредственным образом относится к сфере международных перевозок. Эффективная транспортная система является залогом успешного развития торговли и туризма. Верно и обратное, что транспорт может выступать в ряде случаев и как существенный барьер в торговле.

То, что ситуация, сложившаяся в настоящее время в области транспорта в ЕврАзЭС и в Беларуси в частности, далека от идеальной – это факт. Статистика говорит, что доля транспортных издержек в цене товаров доходит в странах Сообщества до 15–20 %, в то время как в Европейском Союзе это значение не превышает 7–8 %. И дело здесь не только в различных расстояниях.



Для превращения ЕврАзЭС в эффективное региональное экономическое объединение необходимо сделать шаги в направлении гармонизации законодательной и нормативной правовой деятельности государств-членов, расширению доступа к рынкам и ликвидации имеющихся барьеров в сфере перевозок пассажиров и грузов.

Можно выделить следующие системные проблемы, которые в настоящее время (если не предпринимать никаких шагов, то и в будущем) оказывают серьезное сдерживающее воздействие на развитие перевозок грузов в ЕврАзЭС и в Беларуси в частности.

- a. Отсутствие гармонизации базового законодательства в сфере автотранспортной деятельности.

Принятые в государствах-членах уставы, кодексы и законы в области автотранспорта отличаются друг от друга. В ряде государств и по целому ряду важнейших вопросов законодательство вообще отсутствует, регулирование иногда происходит на основе старых, советских, не отвечающих современным реалиям законов. Отсутствует регулирование и по многим аспектам, являющимся чрезвычайно актуальными в настоящее время, таким как платность пользования инфраструктурой или перевозки опасных грузов. Очевидно, что все государства Сообщества заинтересованы в том, чтобы создание новой законодательной и нормативной базы происходило на единой основе. Это отвечает как интересам торговли, так и интересам автоперевозчиков.

- b. Слабо унифицированные технические стандарты и технологические нормы в сфере перевозок пассажиров и грузов.

Как известно, работа по гармонизации стандартов и технических норм осуществляется на основе международных норм через присоединение к международным соглашениям и конвенциям, их ратификацию и приведение в соответствие с ними национального законодательного и нормативно-правового регулирования. Анализ присоединения государств-членов ЕврАзЭС к основополагающим многосторонним документам в области автомобильного транспорта показал, что ни одно из соглашений не действует полностью на всей территории Сообщества. Уровень применимости и адаптации европейских норм также относительно низок. Из общего числа соглашений и конвенций ЕЭК ООН, затрагивающих сферу автомобильного транспорта и процедуры пересечения границ (40 документов), 11 не было подписано ни одним из государств-членов ЕврАзЭС. Лишь к одному многостороннему документу – Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 г.) присоединились все государства-члены ЕврАзЭС.

- c. Отсутствие эффективной разрешительной системы на территории ЕврАзЭС. Двусторонние соглашения, заключенные между отдельными странами, предполагают различный уровень преференций в отношении налогов, дорожных сборов, транзита, предусматривают в ряде случаев разрешительную систему осуществления перевозок, в том числе и на основе согласования контингента выдаваемых разрешений. Разнородные правовые режимы, создаваемые действующими двусторонними соглашениями, противоречат духу и букве создаваемых в рамках ЕврАзЭС зоны свободной торговли и общего экономического, в т. ч. транспортного, пространства.
- d. Различные барьеры технического, административного, фискального и трансграничного характера. Следует отметить, что за последнее время наметились значительные сдвиги в этом направлении. Например, на уровне министров транспорта СНГ принята (в июне 2004 г.) разработанная в Беларуси Декларация о противодействии недобросовестной конкуренции на автомобильном транспорте. Предстоит разработать механизм выполнения положений декларации, которые и предполагают устранение административных барьеров на автотранспорте. Странам ЕврАзЭС предлагается принять активное участие в разработке этих механизмов.

С учетом вышесказанного следует реализовать следующий план работы по гармонизации законодательной и нормативной правовой деятельности в сфере автомобильного транспорта:

1. Провести анализ и систематизацию основополагающих действующих нормативно-



правовых актов в государствах-членах ЕврАзЭС, определить системные несоответствия и разработать предложения по их устранению. Затем предстоит разработать перспективные законодательные акты (о платных дорогах, о перевозках опасных грузов, о концессиях в дорожном хозяйстве) на основе модельных законопроектов, разрабатываемых и принимаемых Межпарламентской Ассамблеей ЕврАзЭС.

2. Унифицировать транспортные технические нормы и стандарты. Это важнейший элемент согласованной интеграции ЕврАзЭС в европейскую и мировую транспортные системы. Первый реальный шаг уже сделан на уровне СНГ – подписано соглашение о введении единого сертификата взвешивания автотранспортных средств, действующего на территории всех государств-участников СНГ и, соответственно, ЕврАзЭС.

Немаловажным аспектом унификации является внедрение практики взаимного признания дипломов, сертификатов и иных документов, выданных в государствах-членах ЕврАзЭС и официально удостоверяющих квалификацию оператора грузовых и пассажирских перевозок.

3. Обеспечить эффективную систему осуществления международных автомобильных сообщений между государствами-членами ЕврАзЭС через ликвидацию административных барьеров. Для этого необходимо устранить барьеры в области платы за транзит, дорожных и иных сборов за проезд по бесплатным дорогам, разрешительной системы при осуществлении двусторонних перевозок в рамках Содружества, доставки тяжеловесных, негабаритных и опасных грузов, которые не устраивают отечественных и иностранных операторов ввиду множества бюрократических формальностей, создающих почву для коррупции.

Противоречивость трактовки многочисленных действующих правил и положений затрудняет их толкование и обжалование различных процедур. В результате снижаются темпы и объемы доставки грузов, что в свою очередь приводит к прямым финансовым потерям.

Возможны несколько механизмов реализации этих задач – это пересмотр всех действующих двусторонних соглашений, внесение в них соответствующих поправок и дополнений. Вместе с тем, наиболее эффективным представляется разработка и принятие многостороннего Соглашения ЕврАзЭС о международном автомобильном сообщении, которое унифицировало бы режимы осуществления перевозок между государствами Сообщества.

4. Повысить степень координации государств-членов ЕврАзЭС в международных организациях, в том числе по вопросам присоединения к международным соглашениям и конвенциям. Речь идет, в первую очередь, об организациях системы ООН и Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ).

Таким образом, гармонизация белорусского законодательства с правилами, действующими на территории Европейского союза и стран Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС), превратилась в актуальную задачу, от решения которой зависят перспективы развития международных грузоперевозок в страны Европы и Азии.



7. Анализ транзитных перевозок через территорию республики Беларусь и соседние страны

7.1 Общая характеристика системы транзитных перевозок через Украину

7.1.1 Общая характеристика

Украина занимает особое место в европейской транзитной системе благодаря развитой транспортной сети и незамерзающим портам, Длина железнодорожной сети общего пользования составляет 21654,7 км. Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования – 169501,6 км.

Через территорию Украины проходит три международных транспортных коридора:

- МТК №3 Хельсинки – Санкт-Петербург – Витебск – Киев (Москва) – Одесса (Кишинев) – Пловдив – Бухарест – Александруполис;
- МТК №5 Триест – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львов;
- МТК №9 Хельсинки – Санкт-Петербург – Витебск – Киев (Москва) – Одесса (Кишинев) – Пловдив – Бухарест – Александруполис.

Технологические мощности транспортной инфраструктуры Украины способны ежегодно перевозить железными дорогами более 1 млрд. т грузов, перерабатывать в портах свыше 160 млн. т грузов. Значительная доля этих мощностей ориентирована на транзит.

Украина имеет самый высокий коэффициент транзитности в Европе, равный 3,75. Однако, имеющийся транзитный потенциал используется только на 35 %.

Общий объем транзитных перевозок в 2012 г. различными видами транспорта через Украину снизился на 17,4 % по сравнению с уровнем 2011 г. (таблица 1). Это вызвано падением объемов транзита грузов на всех видах транспорта. Так, объем транзитных перевозок автомобильным транспортом снизился на 3,2 %, железнодорожным – на 15,9 %, морским – на 58,1 %.

В 2012 г. было перевезено 7,58 млн. т транзитных грузов речным транспортом, в то время как в 2010 – 2011 годах эти перевозки вообще не выполнялись.

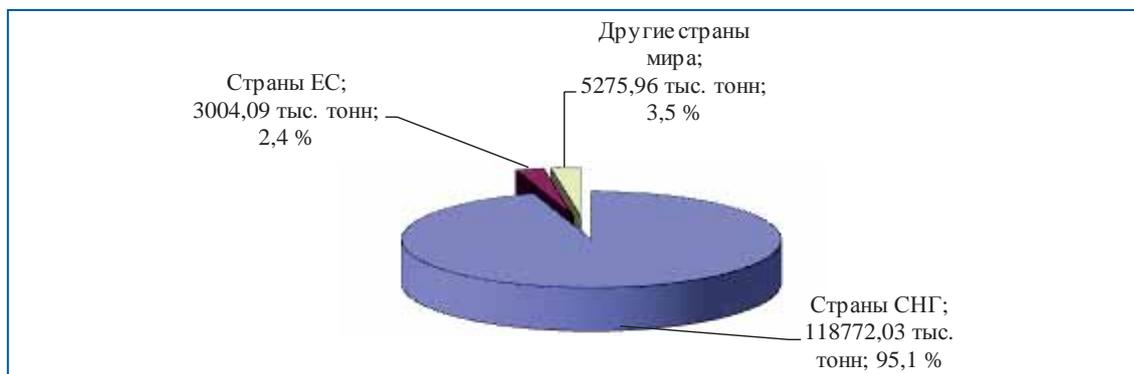
Таблица 17 – Объем транзитных перевозок грузов различными видами транспорта через Украину, тыс. т

Вид транспорта	2010	2010/2009 %	2011	2011/2010 %	2012	2012/2011 %	2012/2009 %
Всеми видами транспорта, в том числе:	152 353,78	45,2	151 242,98	99,3	124 893,91	82,6	37,1
Железнодорожным	44 511,77	69,8	48 669,54	109,3	409 40,14	84,1	64,2
Автомобильным	4 649,12	137,0	5 011,20	107,8	4 850,03	96,8	142,9
Морским	3 660,41	189,0	3 912,07	106,9	1 637,72	41,9	84,5
Речным	–	–	–	–	7.58	–	631.7

Основными странами отправителями транзитных грузов через территорию Украины являются страны СНГ, доля которых составляет свыше 95 % от общего объема транзита. В основном это такие страны, как Российская Федерация, Казахстан, Беларусь и Молдова (рисунок 59).

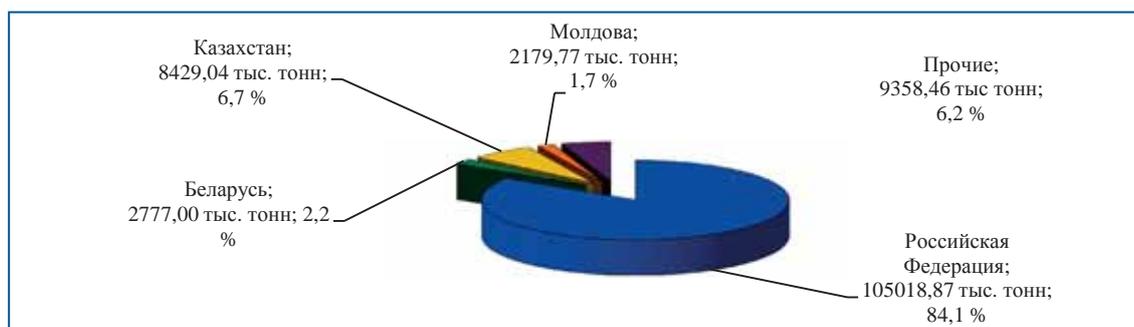


Рисунок 59 – Распределение общего объема транзитных перевозок грузов через Украину по основным группам стран отправления грузов (2012 г.)



При этом транзит грузов из Российской Федерации составил 84,1 % от общего объема транзита, из Казахстана – 6,7 %, Беларуси – 2,2 %, Молдовы 1,7 % (рисунок 60).

Рисунок 60 – Распределение общего объема транзитных перевозок грузов через Украину по странам отправления грузов (2012 г.)



Анализ структуры транзитных грузов, перевезенных через территорию Украины в 2012 г. показал, что около 86,0 % от общего объема транзита приходится на минеральные продукты (нефть, нефтепродукты и энергетические материалы, руду, соль, серу, штукатурные материалы, цемент; шлаки и золу), около 6,0 % – на продукцию химической и связанных с ней отраслей промышленности, около 3,0 % – на недрагоценные металлы и изделия из них, 1,0 % – на продукты растительного происхождения, около 4,0 % на остальные группы грузов (рисунок 61).

Рисунок 61 – Распределение общего объема транзитных перевозок грузов через Украину по основным товарным группам грузов (2012 г.)



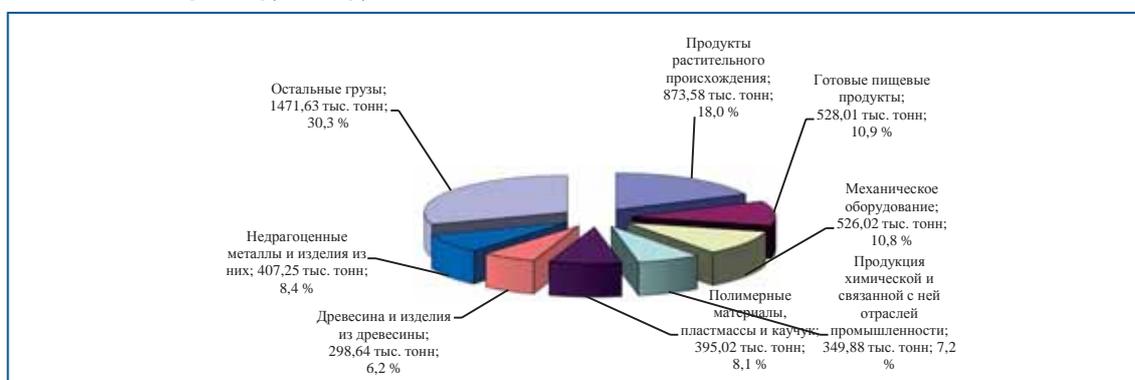
7.1.2 Автомобильный транспорт

Автомобильным транспортом в 2011 г. было перевезено транзитом через территорию Украины 4850,03 тыс. т грузов, что на 3,2 % меньше, чем в 2011 г.

При этом наибольший удельный вес занимали:

- продукты растительного происхождения (в основном фрукты и овощи) – 18,0 %;
- готовые пищевые продукты (в основном алкогольные и безалкогольные напитки и уксус) – 10,9 %;
- механическое оборудование; машины и механизмы, электрооборудование и их части – 10,8 %;
- недорогие металлы и изделия из них – 8,4 %;
- полимерные материалы, пластмассы и каучук – 8,1 %;
- продукция химической и связанных с ней отраслей промышленности (в основном мыло, моющие средства, а также продукты неорганической химии) – 7,2 %;
- древесина и изделия из нее – 6,2 % (рисунок 62).

Рисунок 62 – Распределение объема транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом через Украину по основным товарным группам грузов (2012 г)



Транзитом через территорию Украины в 2012 г. проследовало 3332955 иностранных грузовых автомобилей, что на 5,1 % меньше, чем в 2011 г.

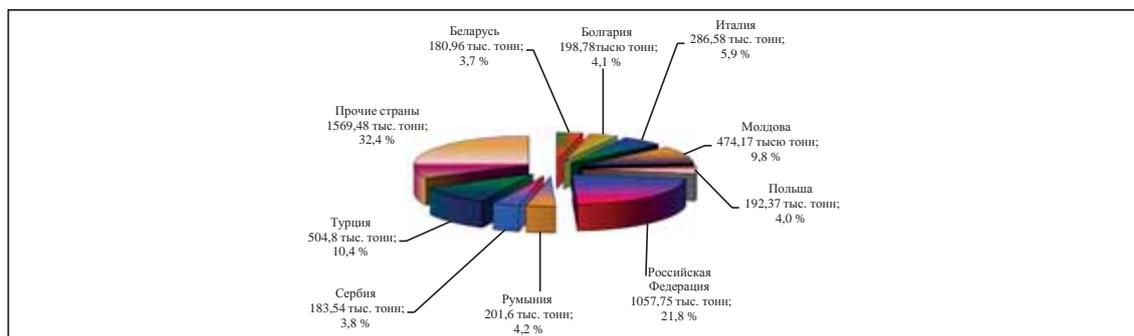
Основные транзитные грузопотоки автомобильным транспортом проходят через следующие участки Государственной границы Украины:

- украинско-российский – 49,8 %;
- украинско-молдавский – 21,5 %;
- украинско-белорусский – 15,5 %;
- украинско-польский – 6,3 % (рисунок 5).

Соответственно наибольший удельный вес в общем объеме транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом занимают перевозки из: Российской Федерации (18,5 %), Молдовы (12,8 %), Турции (10,7 %), Италии (7,3 %), Болгарии (5,2 %), Сербия (5,0 %) и Польша (4,2%) (рисунок 63). Суммарный удельный вес транзитных перевозок из этих стран в общем объеме транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом составил 63,7 %.



Рисунок 63 – Распределение объема транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом через Украину в разрезе стран отправления (2012 г.)



7.1.3 Железнодорожный транспорт

По общим объемам грузовых перевозок Укрзализныця занимает 4 место на Евразийском континенте, уступая только железным дорогам Китая, Российской Федерации, Индии и шестое место в мире. Технологические мощности международных транспортных коридоров, проходящих по территории Украины, позволяют ежегодно перевозить железными дорогами более 1 млрд. т грузов. Однако эти возможности используются менее чем наполовину.

Объемы перевозок и объемы транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом представлены на рисунках 64 и 65.

Рисунок 64 – Объемы перевозок грузов железнодорожным транспортом Украины

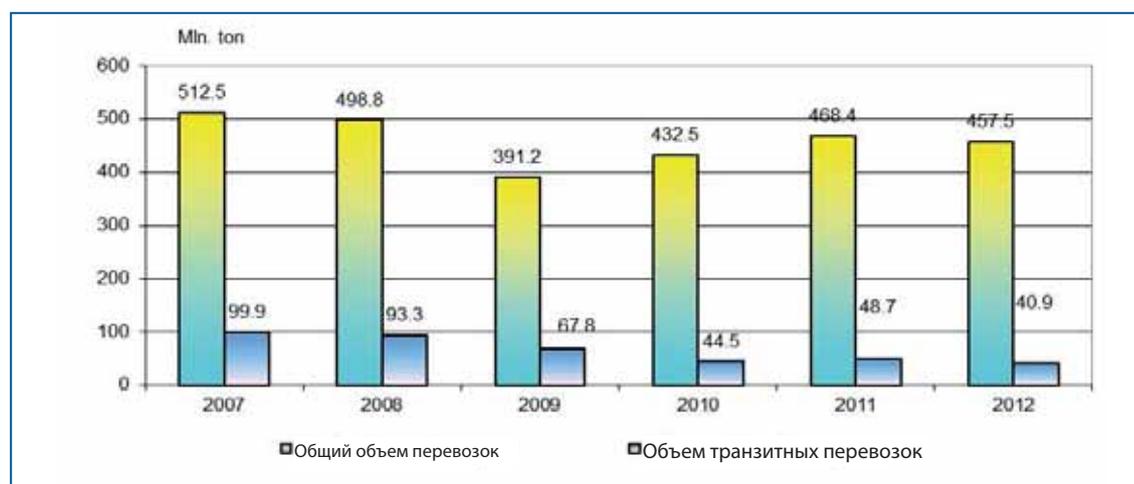
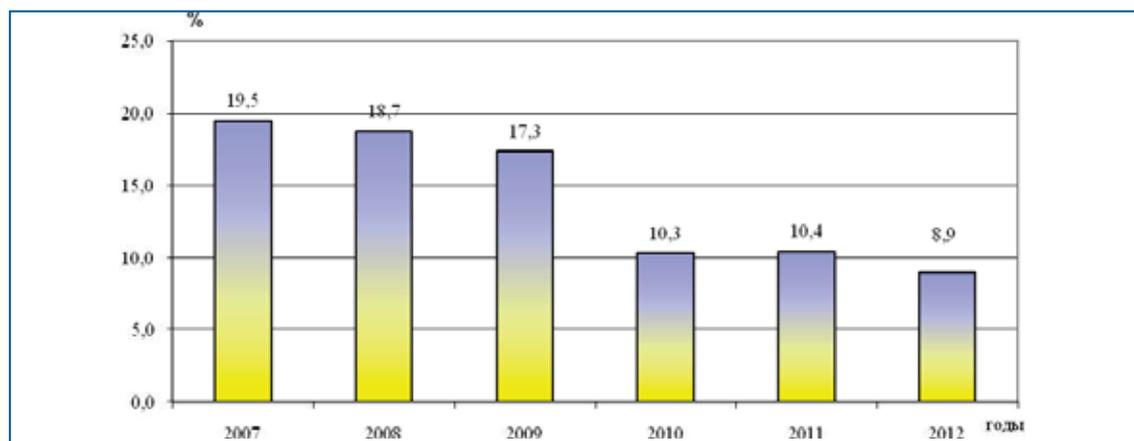


Рисунок 65 – Удельный вес транзитных перевозок грузов в общем объеме перевозок грузов железнодорожным транспортом Украины



Структура транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом через территорию Украины в 2012 г.:

- минеральные продукты (в основном нефть, нефтепродукты и энергетические материалы, а также уголь и руда) – 74,8 %;
- продукция химической и связанных с ней отраслей промышленности (в основном удобрения) – 11,3 %;
- драгоценные металлы и изделия из них – около 8,7 %.

Суммарно перевозки этих товарных групп грузов занимают 95,3 % в общем объеме перевозок транзитных грузов, перевезенных железнодорожным транспортом через территорию Украины в 2012 г.

Главными внутренними факторами, определяющими сложившиеся тенденции по недостаточно полному использованию транзитного потенциала Украины в сфере транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом, являются: непрозрачная система пограничного контроля, высокие ставки сборов за проведение контроля и связанных с ним операций, существующая процедура контрольно-проверочных операций и механизмы оформления документов на транзитные грузы.

Помимо этого на величину транзитных грузопотоков оказывает влияние политика Правительства Российской Федерации, направленная на развитие собственных морских портов, расположенных на Балтийском и Черном морях, и, соответственно, на перенаправление туда экспортных грузопотоков.

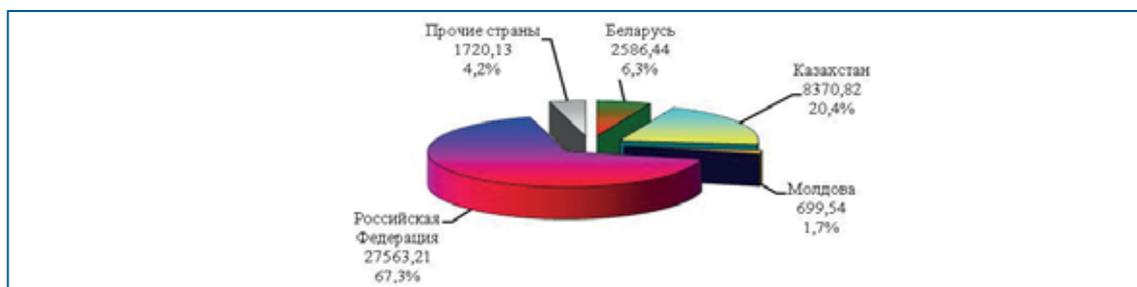
В 2012 г. через Государственную границу Украины проследовало на въезд 44856 и на выезд 46655 поездов, что соответственно на 3,3 % и 3,4 % меньше, чем в 2011 году.

Наибольшее количество поездов – 40,5 % от их общего количества на въезд в Украину и 41,2 % на выезд из Украины проследовало в 2012 г. через российский участок границы, 14,1 % от их общего количества на въезд в Украину и 14,3 % на выезд из Украины – через словацкий, 12,7 % от их общего количества на въезд в Украину и 12,3 % на выезд из Украины – через польский, 11,3 % от их общего количества на въезд в Украину и 11,5 % на выезд из Украины – через белорусский. Всего через вышеуказанные участки границы проследовало в 2012 г.: на въезд в Украину – 78,6 % и на выезд из Украины – 79,3 % от общего количества поездов.

Основной грузопоток украинских железных дорог – перевозка массовых грузов: угля, железорудного сырья, продукции черных металлов, удобрений, нефтегрузов и других подобных грузов.

Наибольший удельный вес в общем объеме транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом за 2012 г. занимают перевозки из следующих государств: Российской Федерации – 67,3 %, Казахстана – 20,5 %, Беларуси – 6,3 %, Молдовы – 1,7 % (рисунок 66). Суммарный удельный вес транзитных перевозок из этих 4 стран в общем объеме транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом составляет 95,8 %.

Рисунок 66 – Распределение объема транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом через Украину в разрезе стран отправления (2012 г.)



Организованы контейнерные поезда для ускоренной доставки грузов в крупнотажных контейнерах. Формирование и отправление контейнерных поездов производится в гибком режиме по мере их прибытия. Это позволяет исключить длительный простой контейнеров в портах в ожидании отправления поездов. Курсируют поезда комбинированного транспорта «Викинг» по маршруту Ильичевск (Украина) – Клайпеда (Литва) и «Ярослав» по маршруту Луганск – Киев (Украина) – Славкув (Польша).

Изучается возможность присоединения к маршруту поезда комбинированного транспорта «Викинг» Латвии, Эстонии, Казахстана, Молдовы, Грузии, Армении, Сирии, Азербайджана



и КНР. Ведутся переговоры об интеграции проекта «Викинг» в проект «TRASECA» (транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия), в котором задействованы черноморские порты, железные дороги Закавказья, каспийская паромная переправа, железнодорожные сети Туркменистана, Узбекистана, Киргизии, Казахстана и КНР, а также китайские порты на тихоокеанском побережье.

Важным направлением является увеличение пропускной и провозной способности железных дорог в направлении украинских портов. Для этого предусматривается комплексное развитие железнодорожной инфраструктуры портовых перерабатывающих комплексов, припортовых железнодорожных станций и подходов к ним.

Кроме того, Украина приступила к реализации еще одного совместного с ЕБРР и Европейским инвестиционным банком проекта по строительству нового железнодорожного Бескидского теля. Для Украины – это объект имеет стратегическое значение, поскольку по этому маршруту, который является составляющей частью международного транспортного коридора № 5, перевозятся транзитные грузы в направлении Западной и Центральной Европы. Новый двухпутный тель призван заменить существующий однопутный, который уже находится в аварийном состоянии и имеет пропускную способность до 24 пар грузовых и 23 пассажирских поездов в сутки. Новый тель сможет пропускать за сутки более 100 пар поездов.

Для дальнейшей интеграции транспортных систем Евразийского пространства Укрзалізниця принимает участие в подготовке проекта строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм Кошице – Братислава – Вена, реализация которого будет способствовать привлечению транзитных грузов не только из России, но и из стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Польша предлагает Украине возродить «Шелковый путь» и организовать доставку грузов из стран Средней Азии, Китая в Европу через Польшу в направлении Германии, построив железнодорожную линию с шириной колеи 1520 мм до Катовице в рамках III международного транспортного коридора Киев-Львов-Катовице-Вроцлав-Дрезден.

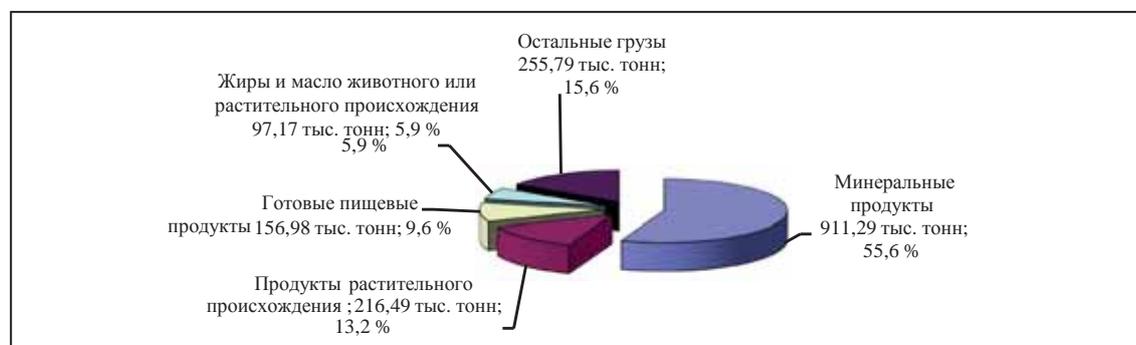
7.1.4 Морской и речной транспорт

В 2012 г. по сравнению с 2011 г. транзитные перевозки морским транспортом через территорию Украины значительно сократились с 3912,07 тыс. т до 1637,72 тыс. т или в 2,4 раза.

Структура транзитных грузов, перевезенных морским транспортом через территорию Украины в 2012 г. следующая:

- минеральные продукты (в основном нефть, нефтепродукты и энергетические материалы, а также соль, сера, штукатурные материалы и цемент) – 55,6 %;
 - готовые пищевые продукты (в основном сахар и кондитерские изделия из сахара) – 9,6 %;
 - продукты растительного происхождения (в основном зерно) – 13,2 %;
 - жиры и масло животного или растительного происхождения – около 5,9 %
- (рисунок 67)

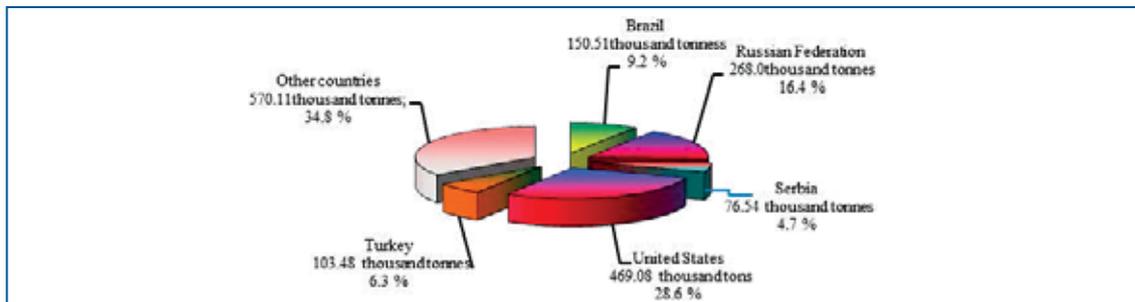
Рисунок 67 – Распределение объема транзитных перевозок грузов морским транспортом через Украину по основным товарным группам грузов (2012 г.)



Основные транзитные грузопотоки морским транспортом через территорию Украины в 2012 г. направлялись из: США – 28,6 %, Российской Федерации – 16,4 %, Бразилии – 9,2 %, Турции – 6,3 % (рисунок 68).



Рисунок 68 – Распределение объема транзитных перевозок грузов морским транспортом через Украину по странам отправления грузов (2012 г.)



Для переработки экспортно-импортных и транзитных грузов, перемещаемых морским транспортом, Украина обладает мощным портовым потенциалом. В настоящее время в Украине действуют Белгород-Днестровский, Днепро-Бугский, Мариупольский, Бердянский, Ренийский, Одесский, Скадовский, Евпаторийский, Херсонский, Керченский, Севастопольский и Николаевский, «Октябрьск», Ильичевский, «Южный» и Измаильский морские торговые порты.

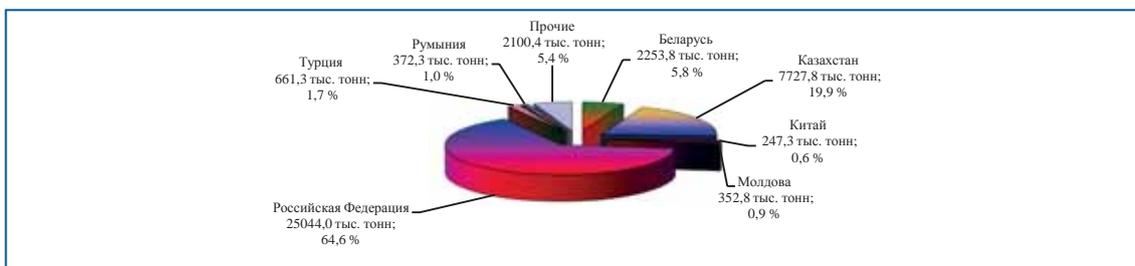
Наиболее значимыми для экономики Украины являются расположенные в северо-западной части Черного моря Одесский, Ильичевский и «Южный» порты. На их долю суммарно приходится около 70 % всего грузооборота украинских морских портов. В Одесском и Ильичевском МТП находятся крупнейшие в Украине контейнерные терминалы. Технические возможности Одесского МТП позволяют обрабатывать более 14 млн. т сухих грузов и 14 млн. т нефтепродуктов в год.

Существующая суммарная производственная мощность портов Украины составляет около 180 млн. т в год.

В морских портах и причалах Украины в основном перерабатываются грузы, доставляемые судами иностранных морских флотов. В 2012 г. судами иностранных морских флотов было доставлено (отправлено) 148,554 млн. т или 96,5 % от общего объема переработки грузов. За этот же период судами морского флота Украины было доставлено (отправлено) 5,316 млн. т или 3,5 % от общего объема переработки грузов. Аналогичным образом в 2012 г. распределился и объем переработки транзитных грузов: судами иностранных морских флотов было доставлено (отправлено) 37,815 млн. т или 97,6 % от общего объема переработки транзитных грузов, судами морского флота Украины – 944,8 млн. т или 2,4 % соответственно.

Наибольший удельный вес в общем объеме переработки транзитных грузов в морских портах и причалах Украины за 2012 г. (около 94,6 %) занимали грузы, отправленные из 6 стран: Российской Федерации – 58 %, Казахстана – 22 %, Беларуси – 3 %, Молдовы – 2 %, Китая – 1 %, Турции – 1 %) (рисунок 69).

Рисунок 69 – Распределение объема переработки транзитных грузов в морских портах и причалах Украины по странам отправления грузов (2012 г.)



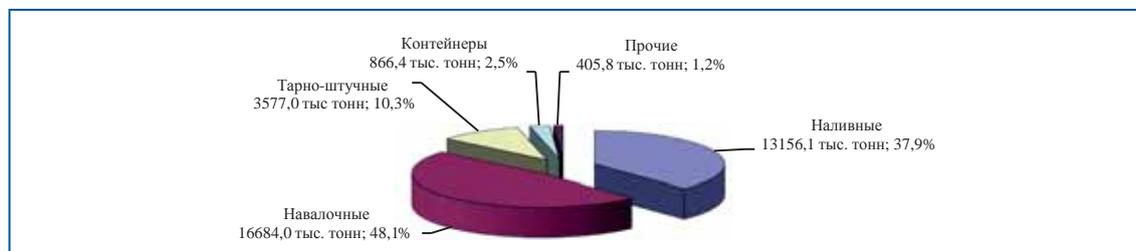
Более половины грузов (58,8 %) из вышеперечисленных стран предназначены для доставки в: Турцию – 18,9 %, Китай – 12,8 %, Италию – 9,3 %, США – 5,8 %, Нидерланды – 3,4 %, Российскую Федерацию – 3,1 %, Мальту – 2,8 %, Японию – 2,7 %.

В 2012 г. в основном перерабатывались навалочные транзитные грузы 16,684 млн. т или



48,1 % от общего объема переработки транзитных грузов (рисунок 70). Главным образом это уголь – 5,913 млн. т или 17,1 % и руда – 5,042 млн. т или 14,5 %. Объемы переработки наливных грузов составил 37,9 %, навалочных – 48,1 %, тарно-штучных 10,3 %, в контейнерах – 2,5 %.

Рисунок 70 – Распределение объема переработки транзитных грузов в портах Украины по основной номенклатуре (2012 г)



Проявившаяся в 2012 г. тенденция по снижению объемов переработки транзитных грузов в портах Украины во многом обусловлена снижением их конкурентоспособности на этом сегменте рынка транспортных услуг по сравнению с портами Российской Федерации, Болгарии, Румынии и стран Балтии.

Вместе с тем, до 2015 г., пока не будут завершены работы по строительству в Российской Федерации порта на мысе Железный Рог, навалочные терминалы Украины могут рассчитывать на сохранение транзитных грузопотоков, проходящих через Черноморский регион. Незамерзающие и глубоководные порты Украины пока имеют преимущество перед российскими портами в привлечении навалочных грузов и, в первую очередь, железорудного сырья.

Для закрепления имеющихся конкурентных преимуществ развивается инфраструктура МТП Украины. В МТП «Южный» за счет собственных средств строится причал мощностью 1,2 млн. т в год. Еще более перспективным проектом является строительство универсального комплекса по перевалке сыпучих грузов мощностью 8,5 млн. т в год на терминале стивидорной компании «Авлита» в Севастополе. Одним из основных его преимуществ являются большие подходящие глубины, позволяющие принимать океанские сухогрузы водоизмещением до 140 тыс. т, а в будущем – и до 175 тыс. т. Планируется, что такие портовые объекты (с большими глубинами, лучшим оборудованием, более высокими стандартами работы) смогут в будущем конкурировать с российскими портами на Черном море.

Для реализации планов по развитию и модернизации инфраструктуры МТП Украины особое значение имеет создание условий для привлечения частных инвестиций. С этой целью формируется соответствующая нормативно-правовая база: 8 июня 2012 г. Президентом Украины подписан Закон «О морских портах Украины» (далее – Закон о портах). В соответствии с Законом о портах проведена реорганизация морских портов путем создания государственной организации (Администрации морских портов Украины), которая не будет заниматься хозяйственной (коммерческой) деятельностью (в частности, перевалкой грузов). На Администрацию морских портов возложены задачи по обеспечению содержания и использования объектов портовой инфраструктуры, находящихся в государственной собственности (в первую очередь – гидротехнических сооружений). В функции Администрации морских портов входит также:

- оказание услуг судам во время их захода в порт, маневрирования и стоянки;
- организация и обеспечение безопасности мореплавания;
- организация и координация аварийно-спасательных работ, а также работ по подъему имущества, затонувшего в акватории порта;
- оказание помощи потерпевшим;
- координация своей деятельности с деятельностью службы капитана порта, лоцманской службы, владельцев морских терминалов и портовых операторов в случае возникновения аварий и других чрезвычайных ситуаций;



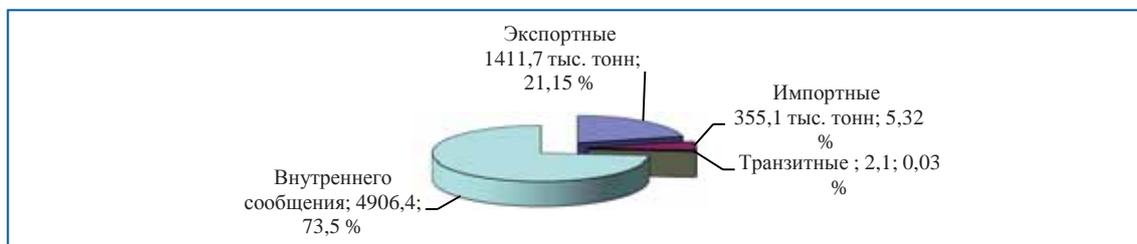
- поддержание объявленных глубин и некоторые другие функции.

Закон о портах также наделяет Администрацию морских портов функциями по взиманию портовых сборов и контролю за их использованием. Работы и услуги по перевалке грузов будут осуществлять стивидорные компании (в Законе о портах они названы портовыми операторами), которые могут быть как в частной, так и в государственной собственности. Таким образом, проведение реорганизации, предусмотренной в Законе о портах, позволит разделить административные (контроль и надзор за обеспечением безопасности мореплавания) и хозяйственные (коммерческие) функции (выполнение погрузочно-разгрузочных работ, хранение грузов и т.д.). Это, в свою очередь, позволит обеспечить сохранение стратегических объектов портовой инфраструктуры в государственной собственности и организовать более эффективное взаимодействие Администрации морских портов с частными инвесторами (стивидорными компаниями), например, на основе использования концессии, в качестве инструмента для привлечения инвестиций в портовую отрасль.

Переработка экспортно-импортных и транзитных грузов помимо морских портов осуществляется также и в речных портах и причалах Украины. Объем переработки грузов в речных портах и причалах Украины за 2012 г. составил 6,675 млн. т или 4,2 % от общего объема переработки грузов в морских и речных портах. В 2012 г. по сравнению с 2011 г. объем переработки грузов в речных портах (причалах) Украины увеличился на 0,4 %. В речных портах Украины за 2012 г. переработано 5,839 млн. т или 87,5 % от общего объема переработки грузов в речных портах и на причалах иных предприятий. Соответственно на причалах иных предприятий переработано 0,836 млн. т или 2,5 % от общего объема переработки грузов в речных портах и на причалах иных предприятий.

Наибольший удельный вес в общем объеме переработки грузов в речных портах (причалах) Украины за 2012 г. – 73,5 % (4,906 млн. т) занимали грузы, предназначенные для перевозок во внутреннем сообщении (далее – внутреннего сообщения), 21,15 % (1,412 млн. т) – экспортные грузы, 5,32 % (0,355 млн. т) – импортные грузы и 0,03 % (0,002 млн. т) транзитные грузы (рисунок 71).

Рисунок 71 – Распределение объема переработки грузов речных портах (причалах) Украины по видам сообщений (2012 г.)

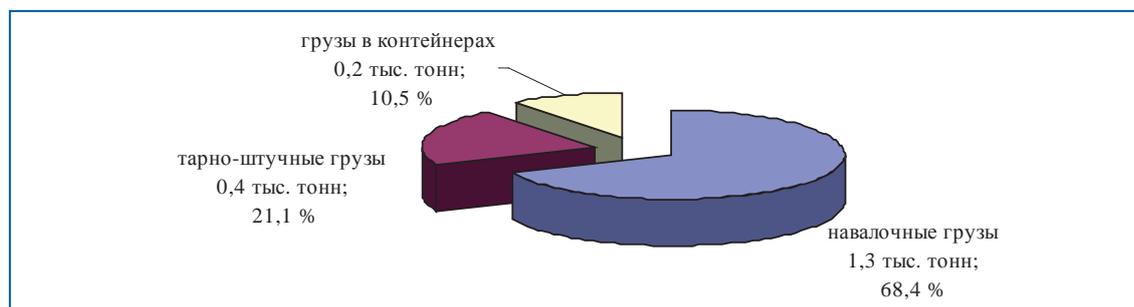


В речных портах в 2012 г. в основном перерабатывались навалочные грузы 4,949 млн. т или 84,76 % от общего объема переработки грузов в речных портах. Главным образом это строительные грузы (песок) – 3,936 млн. т или 67,42 % от общего объема переработки грузов в речных портах. Кроме того, в речных портах перерабатывались тарно-штучные грузы – 0,887 млн. т или 15,2 % от общего объема переработки грузов в речных портах, а также, в очень незначительном количестве, грузы в контейнерах – 0,002 млн. т или 0,02 %.

Из общего объема переработки транзитных грузов в речных портах в 2012 г. (1,9 тыс. т) наибольший удельный вес 68,4 % занимали навалочные грузы (рисунок 72). Удельный вес тарно-штучных грузов и грузов в контейнерах составил, соответственно, 21,1 % и 10,5 %.



Рисунок 72 – Распределение объема переработки транзитных грузов в речных портах Украины по видам грузов (2012 г.)



В речных портах в 2012 г. перерабатывались транзитные грузы, отправленные из двух стран: Румынии (1,3 тыс. т или 68,4 %) и Турции (0,6 тыс. т или 31,6 %), которые были предназначены для доставки в: Беларусь (68,4 %), Казахстан (21,1 %) и Киргизию (10,5 %).

Анализ структуры экспорта Украины, проведенный на основе данных Государственной службы статистики Украины, показал наличие потенциальных возможностей для организации перевозок отдельных видов экспортных грузов в Скандинавские страны и страны Балтии транзитом через территорию Республики Беларусь с использованием речного транспорта в смешанном железнодорожно-водном сообщении.

Потенциально, при наличии благоприятных правовых, экономических, технических и иных условий, по такой схеме могут перевозиться транзитом через территорию Республики Беларусь экспортируемые из Украины в страны Балтии, а также в Швецию, Норвегию и Финляндию грузы, исторически тяготеющие к водному транспорту (массовые и строительные), такие как: руда, шлаки и зола, черные металлы, а также нефтепродукты. По данным Государственной службы статистики Украины за 2010 г., 2011 г. и 2012 г. из Украины в эти страны железнодорожным транспортом было доставлено таких грузов всего 304,16 тыс. т в 2010 г., 376,44 тыс. т в 2011 г. и 329,45 тыс. т в 2012 г., в том числе: руды, шлаков и золы – 52,65 тыс. т (в 2010 г.), 30,4 тыс. т (в 2011 г.) и 28,04 тыс. т (в 2012 г.), черных металлов – 168,3 тыс. т (в 2010 г.), 273,12 тыс. т (в 2011 г.) и 168,21 тыс. т (в 2012 г.), нефтепродуктов – 83,21 тыс. т (в 2010 г.), 72,92 тыс. т (в 2011 г.) и 133,2 тыс. т (в 2012 г.). В связи с тем, что схема перевозки грузов определяется согласованными условиями внешнеторгового договора поставки, с железнодорожного на водный транспорт можно будет переключить не более 30 – 40 процентов от общего объема грузов, потенциально тяготеющих к перевозке водным транспортом, или порядка 90,0 – 150,0 тыс. т.

7.2 Анализ транзитных перевозок грузов через Латвию

7.2.1 Общая характеристика транзитных перевозок

Латвия расположена на берегу Балтийского моря и граничит с Литвой на юге, Эстонией – на севере, Россией – на востоке и Беларусью – на юго-востоке.

Транспортные коридоры пересекают территорию Латвии как с востока на запад, так и с севера на юг. Одним из главных приоритетов развития экономики Латвии является обеспечение стабильного роста объема транзитных грузов, увеличение добавленной стоимости грузов, развитие логистики. Основной объем транзитных грузов перемещается железнодорожным транспортом с востока на запад в порты Латвии, соединяющие Россию, страны СНГ и государства Азии не только с Западной Европой, но и со всем миром.

Доходы Латвии от транзита составляют около 4 % латвийского ВВП или примерно 66 % от всего экспорта услуг Латвии. Около 60 % от общего объема транзита приходится на перевозки нефти и нефтепродуктов.

Рассматривая грузооборот портов Латвии, видно, что, по крайней мере, на 80 % он состоит из транзитных грузов.

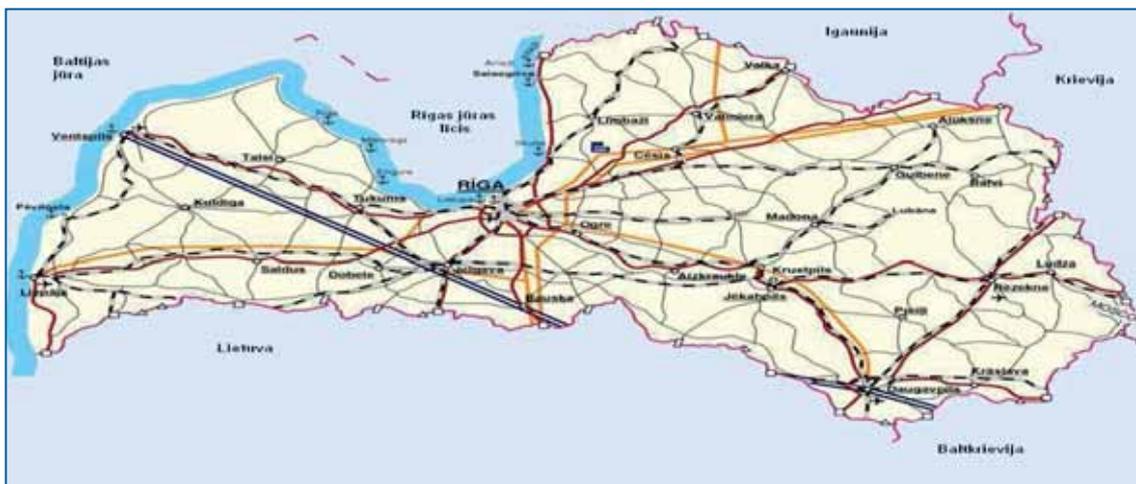
Транзит составляет около 85 % всех грузов, которые перевозятся по железной дороге. Кроме того, Латвия обладает возможностью транспортировать транзитом нефть и нефтепродукты по



магистральным трубопроводам. Международные автомобильные перевозчики Латвии также выполняют в основном транзитные перевозки. Через Латвию по направлению Запад – Восток перевозится около 40 млн. т грузов.

Транзитная инфраструктура Латвии включает в себя десять морских портов, развитую сеть автомобильных и железных дорог, аэропорты, два нефтепровода и один магистральный трубопровод для нефтепродуктов (рисунок 73).

Рисунок 73 – Схема транспортных коммуникаций Латвии



7.2.2 Железнодорожный транспорт

В состав железных дорог Латвии (далее – LDz) входят пять независимых обществ с ограниченной ответственностью: LDZ Cargo (в его состав вошло LDz Loģistika), LDz Ritošā sastāva serviss, LDz infrastruktūra, LDz apsardze. Пропускная способность железнодорожных линий Латвии составляет около 62,0 млн. т грузов в год. Эксплуатационная длина путей составляет 2202 км. По объему грузовых перевозок LDz занимает лидирующие позиции среди железнодорожных организаций стран Балтии. Структура объема перевозок грузов, перевезенных Латвийской железной дорогой в 2012 г. следующая: 39,8 % нефть и нефтепродукты, 27,5 % – каменный уголь, 4,8 % – руда и минеральные удобрения, 16,6 % – химические грузы, 3,5 % – черные металлы, 2,7 % – сельхозпродукция, рыба и рыбопродукты, 2,6 % – пищевые продукты, 17,0 % – прочие грузы.

Анализ географии грузовых перевозок Латвийской железной дороги за 2012 г. показал, что наибольшую долю в общем объеме перевозок занимают российские грузы – 67,5 %, а также белорусские – 21,3 % и литовские – 3,7 %. Удельный вес международных перевозок грузов в общем объеме перевозок железнодорожным транспортом Латвии составил 97,6 %, а внутренних соответственно – 2,4 %. Основные объемы грузов следуют по территории Латвии транзитом в направлении морских портов. В 2012 г. объем транзитных перевозок грузов через порты составил свыше 49 млн. т, что на 1,3 млн. т больше по сравнению с 2011 г., за счет увеличения российских экспортных поставок транзитом через морские порты Латвии.

Наибольшая доля транзитных перевозок через порты (около 53,4 %) приходится на Рижский порт, на долю Вентспилского и Лиепайского портов приходится соответственно около 41,8 % и 4,8 %.

Сухопутный транзит в 2012 г. составил 4,6 млн. т, что на 22,5 % выше по сравнению с 2010 г., но на 4,5 % меньше, чем в 2011 г.

Расширению транзитных перевозок через территорию Латвии способствуют следующие факторы:

- разветвленность железнодорожной сети, соединяющей Рижский, Вентспилский и Лиепайский порт с перегрузочными пунктами, с Россией, странами СНГ и другими регионами;
- аналогичная с соседними государствами (Российская Федерация, СНГ) ширина путей (1520 мм)



- разветвленная сеть подъездных путей в портах, позволяющая производить перегрузку грузов из вагонов прямо на морские суда;
- применение современных перегрузочных технологий, позволяющих ускорить процесс погрузки и выгрузки грузов;
- применение автоматизированных систем управления перевозками, которые позволяют контролировать процесс доставки грузов;
- гибкая тарифная политика.

Латвия, совместно с Польшей, Литвой и Эстонией, принимает участие в реализации международного железнодорожного проекта «Rail Baltica», который предусматривает создание современного железнодорожного сообщения между странами Балтии, Центральной и Западной Европой. Реализация первого этапа проекта «Rail Baltica» позволит выполнять перевозки из Таллинна в Варшаву со скоростью до 160 км/ч.

В то же время имеется ряд факторов, которые могут отрицательно повлиять на эффективность вложения инвестиций в реализацию этого проекта:

- потребность в инвестициях может значительно увеличиться в ходе реализации проекта;
- уровень спроса на перевозки по этому маршруту со стороны пассажиров и грузовладельцев пока носит неопределенный характер;
- странам Балтии стратегически не выгодно отказываться от широкой железнодорожной колеи, поскольку именно по ней осуществляется транзит в направлении их морских портов.

Учитывая эти факторы, LDz не планирует развивать сеть железных дорог, соответствующую европейскому стандарту ширины колеи – 1435 мм, а планирует работать только по законам пространства 1520.

Рисунок 74 – Схема автомобильных дорог категории E



7.2.3 Автомобильный транспорт и автомобильные дороги

Управление автодорогами Латвии осуществляет ГАО «Латвийские Государственные дороги». В ведении ГАО «Латвийские Государственные дороги» находятся 20119 км дорог, в том числе 8458 км (42,0 %) дорог с твердым покрытием.

Самым важным международным транзитным транспортным коридором, который пересекает Латвию в северо-западном направлении, является дорога «Via Baltica». Это автомобильная дорога E67, которая проходит по маршруту Хельсинки – Таллинн – Рига – Каунас – Варшава/ Рига – Калининград – Гданьск (рисунок 74).



Вторым по важности транспортным коридором, является автомобильная дорога европейского значения E22, которая пересекает Латвию с запада на восток. Она проходит от Великобритании в Россию по маршруту Холихед – Манчестер – Лидс – Гримсби – Амстердам – Гронинген – Гамбург – Любек, Росток – Сазниц (Германия) – Треллеборг – Хельсинборг – Норчепинг (Швеция), далее продолжая свой путь через Вентспилс и Ригу в Россию и далее по маршруту: Москва – Казань – Елабуга – Екатеринбург – Пермь – Тюмень – Ишим.

Работа автомобильного транспорта Латвии, как во внутреннем, так и в международном сообщении за последние десять лет характеризуется данными, представленными в таблице 3. Наибольшая часть (81,8 %) от общего объема грузов, перевезенных автомобильным транспортом в 2012 г., пришлось на внутренние перевозки – 43 млн. т, что на 3,9 % ниже уровня 2011 г. Объем международных автомобильных перевозок грузов также увеличился на 0,4 млн. т или 4,5 % и составил 9,6 млн. т.

Доля международных перевозок в общем объеме перевозок в 2012 г. составила 18,2 %. По сравнению с 2001 г. объем международных перевозок грузов в 2012 г. увеличился в 4,1 раза. За тот же период объем перевозок экспортных грузов также увеличился в 4 раза, а импортных – в 2,44 раза. За период с 2001 г. по 2012 г. значительное развитие получили перевозки, выполняемые латвийскими перевозчиками в/из третьих стран. Их объем увеличился в 8,6 раза, а грузооборот – в 3,4 раза.

Таблица 19 – Объем перевозок и грузооборот автомобильным транспортом Латвии за 2002 – 2012 годы

Показатель	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2012 г./ 2011 г., %
Объем переработки грузов по отправлению, всего,	57 654	57 565	55 724	61 028	57 068	93.5
Рига	26 430	27 327	27 332	29 807	26 027	87.3
Вентспилс	26 392	25 232	23 281	26 190	25 962	99.1
Лиепая	3 582	3 839	3 723	3 660	3 991	109.0
Малые порты	1 250	1 167	1 388	1 371	1 088	79.4
Объем переработки грузов по прибытию, всего	5 995	4 415	5 436	7 793	9 063	116.3
Рига	3 136	2 397	3 144	4 247	5 013	118.0
Вентспилс	2 177	1 408	1 535	2 262	2 192	96.9
Лиепая	606	5 43	6 61	1 197	1 720	143.7
Малые порты	76	67	96	87	138	158.6
Общий объем переработки грузов, всего	63 649	61 980	61 160	68 821	66 130	96.1
Рига	29 566	29 724	30 476	34 054	31 039	91.1
Вентспилс	29 974	26 640	24 816	28 452	28 154	99.0
Лиепая	4 188	4 382	4 384	4 857	5 711	117.6
Малые порты	1 326	1 234	1 484	1 458	1 226	84.1

Увеличение объема транзитных перевозок через территорию Латвии вызвало рост очередей на автомобильных пунктах пропуска и, соответственно, значительно возросло время простоя транспортных средств при пересечении латвийско-российской границы. Наиболее длительные простои в 2012 г. наблюдались в третьей декаде декабря, когда на международном автомобильном пограничном переходе «Терехово – Бурачки» очередь достигала 380 – 500 автомобилей, а среднее время простоя при этом составляло 24 – 46 часов. Аналогичная ситуация в этот же период 2012 г. наблюдались и на других переходах. Вместе с тем, по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года, среднее время простоя грузовых автомобилей значительно снизилось. Свыше 60 % транзита через латвийско-российскую границу приходится на латвийских, польских и литовских перевозчиков.

Основные преимущества выполнения автомобильных транзитных перевозок по маршруту Литва – Латвия по сравнению с маршрутом через территорию Беларуси связаны, прежде всего, с менее строгим таможенным контролем, чем на белорусско-польской и белорусско-литовской границе.





Таблица 18– Объем перевозок и грузооборот автомобильным транспортом Латвии за 2002 –2012 годы

Показатель *	Годы											2012 г./ 2011 г., %
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Всего	36 906	41 816	44 247	51 525	54 187	59 900	54 459	37 820	46 809	53 936	52 621	97.6
National transport	6 160	6 763	7 309	8 547	10 936	13 142	12 344	8 115	10 590	12 131	12 178	100.3
Международные перевозки	34 297	38 665	40 656	46 633	47 544	51 500	46 298	31 595	39 209	44 787	43 057	96.1
	1 930	2 324	2 330	2 767	2 729	2 959	2 537	2 149	2 561	2 646	2 616	98.9
	2 609	3 151	3 591	4 892	6 643	8 400	8 161	6 225	7 600	9 149	9 564	104.5
	4 230	4 439	4 979	5 780	8 207	10 183	9 807	5 966	8 029	9 485	9 562	100.8
Экспортные перевозки	1 193	1 489	1 744	2 072	3 172	3 600	3 379	2 587	3 231	4 125	4 134	100.2
	1 829	1 950	2 312	2 300	3 524	3 983	3 603	2 346	3 007	4 012	4 036	100.6
Импортные перевозки	919	1 172	1 286	1 760	2 041	2 900	2 356	1 517	1 463	1 807	2 235	123.7
	1 310	1 406	1 481	1 622	2 053	2 648	2 209	1 372	1 617	1 922	2 386	124.1
Перевозки в/из третьих стран	497	490	561	1 060	1 430	1 900	2 426	2 121	2 906	3 217	3 195	99.3
	1 091	1 083	1 186	1 858	2 630	3 552	3 995	2 248	3 405	3 551	3 140	88.4
За собственный счет	21 493	20 962	21 411	22 249	20 454	20 100	16 645	14 019	16 056	18 264	15 820	86.6
	1 161	1 260	1 143	1 232	1 157	1 081	905	998	879	964	983	102.0
За вознаграждение	15 413	20 854	22 836	29 276	33 733	39 800	37 814	23 801	30 753	35 672	36 801	103.2
	4 999	5 503	6 166	7 315	9 779	12 061	11 439	7 117	9 711	11 167	11 195	100.3

* По всем показателям в первой строке указан объем перевозок, тыс. т, во второй – грузооборот, млн. ткм

7.2.4 Морские порты

Морские порты Латвии являются одним из главных элементов в цепочке транзитных перевозок. В Латвии функционирует три крупных порта – Рига, Вентспилс и Лиенае, а также семь малых – Энгуре, Лиелупе, Мэрсрагс, Павилоста, Роя, Салацгрива и Скулте. Крупные порты в основном занимаются переработкой транзитных грузов – в них перегружается около 80% перевозимого через Латвию транзита. Малые порты, главным образом, специализируются на отправке лесоматериалов, а также на приемке продуктов рыболовства.

Общий объем переработки грузов в портах за 2012 г. составил свыше 66 млн. т, что составляет 93,5% к уровню 2011 г. (таблица 19).

Снижение общего объема переработки грузов в портах в 2012 г. по сравнению с 2011 г. вызвано, главным образом, снижением объема переработки грузов в портах Рига (-8,9%) и Вентспилс (-1,0%), которые являются самыми крупными в Латвии.

Отправляемые грузы занимают наибольшую долю в общем объеме переработки морских портов Латвии. За период с 2008 г. по 2012 г. доля отправляемых грузов снизилась с 90,6 до 86,3% или на 4,3 процентных пункта. Такая тенденция обусловлена увеличением переработки грузов в контейнерах, значительную долю в которых занимают поставки для международных сил НАТО в Афганистане.

Грузы из портов Латвии отправляются в течение года равномерно, сезонные колебания незначительны. Самые крупные порты Латвии – Рига и Вентспилс. В них за 2012 г. переработано 89,5% от общего объема переработки грузов.

В Вентспилском порту имеется 12 терминалов, обеспечивших в 2012 г. переработку свыше 28 млн. т грузов, что на 1,0% меньше, чем в 2011 г. Объем отправленных из порта грузов снизился на 0,9%, а полученных – на 3,1%. Снижение обусловлено уменьшением объема переработки калийных удобрений, удельный вес которых в 2012 г. в общем объеме переработки грузов в порту Вентспилс составил 5,8%, что на 4,1 процентных пункта ниже уровня 2011 г.

Мощность грузооборота терминалов Рижского порта, составляет 45 млн. т в год. Главными грузами, перерабатываемыми в Рижском порту, являются контейнеры, каменный уголь, древесина, минеральные удобрения и нефтепродукты.

В 2012 г., по сравнению с предыдущим годом, объем переработки грузов снизился на 8,9% и составил 31 млн. т. При этом снизился объем переработки, только отправленных из порта грузов на 12,7% за счет снижения объемов каменного угля, нефтепродуктов, удобрений, лесоматериалов. Объем переработки прибывших в порт грузов увеличился на 18,8%, но темпы роста переработки прибывших грузов в 2012 г. снизились по сравнению с уровнем предыдущего года на 16,3 процентных пункта.

Объем переработки грузов в Лиенайском порту в 2012 г. составил 4,9 млн. т, что на 10,8% больше, чем в предыдущем году. Объем отправленных из порта грузов увеличился на 9,0%, а прибывших – на 43,7%.

Объем переработки грузов в малых портах в 2011 г. составил 1,458 млн. т, что на 1,8% больше, чем годом ранее.

По прогнозам Министерства сообщения Латвии объем переработки грузов латвийскими портами к 2020 году должен вырасти более чем в 2 раза. Вентспилский порт должен перерабатывать в 2020 г. 58,0 млн. т грузов. За этот же период планируется, что в результате проведения модернизации Рижский порт увеличит объем переработки грузов с 30,48 млн. т в 2009 г. до 46 млн. т или в 1,5 раза, а Лиенайский порт – в 4,3 раза.

Привлекательности транзита через территорию Латвии способствует то, что порты в Риге и Вентспилсе действуют как свободные экономические зоны, а Лиенайский порт является составной частью Лиенайской специальной экономической зоны. В свободных портах и СЭЗ Латвии резидентам предоставляются различные льготы и преференции, а также имеются в наличии большие незастроенные территории.

7.3 Анализ транзитных перевозок через Литву

7.3.1 Общая характеристика транзитных перевозок

Литва имеет общие границы с Латвией – на севере (588 км), Беларусью – на востоке и юге (653 км), Польшей – на юго-западе (104 км) и Российской Федерацией (Калининградской областью) – на юго-западе (249 км). Литва имеет развитую дорожную сеть, во многом отвечающую требованиям ЕС. Протяженность автомобильных дорог государственного



значения Литвы составляет 21313 км, из которых на магистральные приходится 1724 км (в том числе категории «Е» – 1485 км), краевые – 4864 км (в том числе с асфальтобетным покрытием – 4697 км), районные – 14724 км (в том числе с асфальтобетным покрытием 5199 км).

Основными видами транспорта по перевозке грузов в Литве являются автомобильный, железнодорожный, трубопроводный и морской на их долю в 2012 г. приходилось 99,13 % от общего объема перевозок и 99,99 % от общего грузооборота всех видов транспорта. Речным и воздушным транспортом перевозятся незначительные объемы: около 0,9 % от общего объема перевозок и 0,01 % от общего грузооборота всех видов транспорта.

7.3.2 Автомобильный транспорт

Автомобильным транспортом Литвы в 2012 г. перевезено 48427,6 тыс. т грузов (105,2 % к 2011 г.). Грузооборот составил 23449,1 млн. ткм (109,0 % к 2011 г.).

Во внутреннем сообщении перевезено 30295,5 тыс. т или 65,8 % от общего объема перевозок, в международном сообщении – 15679,6 тыс. т или 34,2 %, соответственно. Грузооборот автомобильного транспорта во внутреннем сообщении составил 10,4 %, в международном сообщении – 89,6 % от общего грузооборота.

Транзитные автомобильные перевозки грузов через территорию Литвы осуществляются по трем маршрутам:

1. Из стран Европы транзитом через Литву, Латвию в Россию и обратно.

По данному маршруту перевозится основной объем транзитных грузов автомобильным транспортом. Из-за отсутствия таможенного контроля на границе между Литвой и Латвией этот транзитный поток грузов контролируется и учитывается латвийской таможенной службой на международных пунктах пропуска «Терехово – Бурачки» и «Гребнево – Убылинка», расположенных на латвийско – российской границе.

2. Из порта Клайпеда через Литву, Латвию в Россию и обратно.

По данному маршруту транзитные грузы доставляются из порта Клайпеда в Россию через латвийские пункты пропуска «Терехово – Бурачки» и «Гребнево – Убылинка» как и по первому маршруту. Объем транзита по этому маршруту учитывается на пунктах пропуска на латвийско – российской границе, анализ работы которых дан в разделе по Латвии.

3. Из порта Клайпеда и портов Калининградской области через Беларусь в Россию, Украину и другие страны и обратно.

Данный маршрут не является альтернативой транзитному потоку по международному коридору №2 через Беларусь в направлении Запад – Восток и обратно.

Развитие транзита по первому и второму маршруту способствует снижению объемов транзита через Беларусь, а по третьему – его увеличению. Это необходимо учитывать при развитии транспортной инфраструктуры Беларуси.

Калининградский грузовой транзит является важной составляющей транзитных перевозок российских грузов железнодорожным и автомобильным транспортом через территорию Литовской Республики в Калининградскую область Российской Федерации и обратно.

Все грузы, ввозимые в Литву и вывозимые за пределы Литвы, проходят процедуры пограничного, таможенного, ветеринарного и фитосанитарного контроля.

7.3.3 Железнодорожный транспорт

Железнодорожный транспорт занимает первое место по объему и второе по грузообороту в Литве. В 2012 г. им было перевезено 49,38 млн. т и выполнено 14171,64 млн. ткм. Во внутреннем сообщении железнодорожным транспортом перевезено 14,89 млн. т (30,2 % от общего объема перевозок) и выполнено 3611,78 млн. ткм (25,5 % от общего грузооборота). В международном сообщении перевезено 34,49 млн. т (69,8 % от общего объема перевозок) и выполнено 10559,87 млн. ткм (74,5 % от общего грузооборота).

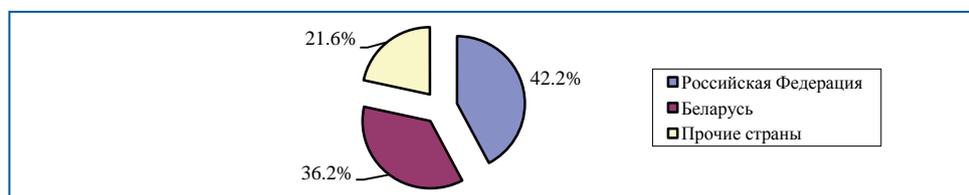
Следовательно, перевозки грузов в международном сообщении являются основным видом деятельности Литовской железной дороги. Структура объема железнодорожных перевозок грузов в международном сообщении: импорт – 17,03 млн. т (49,4 %), экспорт – 5,29 млн. т (15,3 %), транзит – 12,16 млн. т (35,3 %). По сравнению с 2008 г. объем транзитных перевозок снизился на 32,8 %. Соответственно снизилась и доля транзитных перевозок грузов в общем объеме перевозок грузов в международном сообщении с 45,7 % в 2008 г. до 35,3 % в 2012 г.

География перевозок грузов Литовской железной дорогой приведена на рисунке 75.



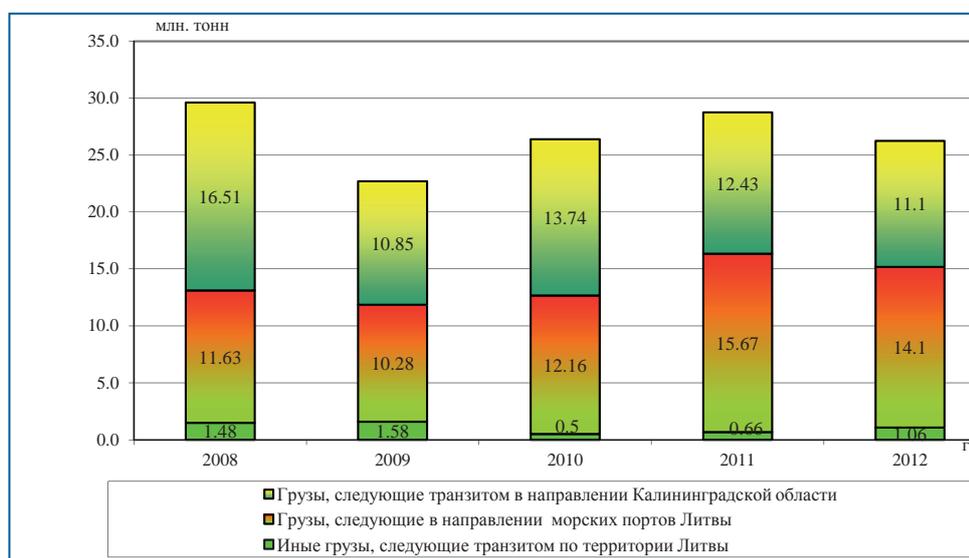
Основная доля перевозок грузов в международном сообщении приходится на российские и белорусские грузы: 42,2 % и 36,2 % соответственно. На остальные страны, такие как Польша, Украина, Латвия, Казахстан, Эстония и другие страны, приходится 21,6 %.

Рисунок 75 – География перевозок грузов в международном сообщении железнодорожным транспортом Литвы в разрезе стран отправления/назначения (2012 г.)



Наибольшая часть объема перевозок грузов в международном сообщении (от 74,8 % в 2008 г. до 75,2 % в 2012 г.) следует через территорию Литвы прямым сухопутным транзитом, а также с перевалкой в морских портах (рисунок 18).

Рисунок 76 – Распределение общего объема транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом через территорию Литвы



По данным Министерства транспорта и коммуникаций Литвы общий объем транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом (с учетом грузов, следующих транзитом через морские порты Литвы) снизился с 29,62 млн. т в 2008 г. до 25,94 млн. т в 2012 г. или на 12,4 %.

В 2012 г. по сравнению с уровнем 2011 г., общий объем транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом (с учетом грузов, следующих через морские порты Литвы) снизился с 28,76 млн. т в 2011 г. до 25,94 млн. т в 2012 г. или на 9,0 %. Это обусловлено снижением на 10,0 % объемов перевозок грузов, следующих в направлении морских портов Литвы, а также снижением на 10,7 % объемов перевозок грузов, следующих в направлении Калининградской области (рисунок 76).

7.3.4 Морской транспорт

Общий объем перевозок грузов морским транспортом Литвы в 2012 г. составил 7006,3 тыс. т (таблица 20). Структура общего объема перевозок грузов морским транспортом Литвы в 2012 г.: экспорт через порты – 2043,6 тыс. т грузов (29,1 % от общего объема перевозок), импорт через порты – 1691,6 тыс. т (24,1 %), транзит – 3271,1 тыс. т (46,7 %). Анализ объемов перевозок грузов морским транспортом Литвы за период с 2000 г. по 2012 г. показывает, что этот вид перевозок динамично развивается. По сравнению с 2000 г. общий объем перевозок грузов морским транспортом в 2012 г. увеличился на 55,2 %. Хотя по сравнению с 2011 г. он снизился. Это обусловлено снижением объема перевозок грузов между иностранными портами на 13,8 %.



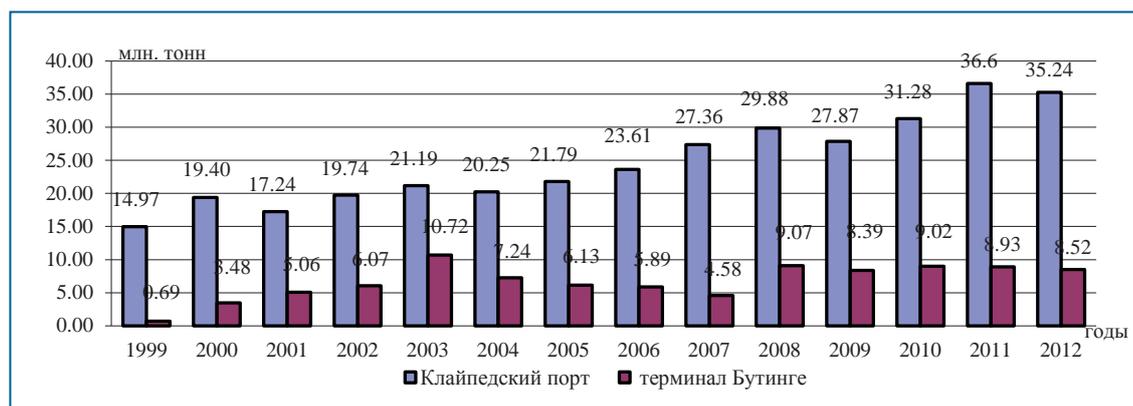
Таблица 20 – Объем перевозок грузов морским транспортом Литвы, тыс. т

Год	Объем перевозок, всего	В том числе		
		в/из портов Литвы		Транзит между портами
		экспорт	импорт	
2000	4 515,0	539,6	729,6	3 245,8
2001	4 706,2	668,8	879,6	3 157,8
2002	4 809,2	571,5	761,3	3 476,4
2003	4 651,1	613,3	822,5	3 215,3
2004	4 724,8	402,7	554,5	3 767,7
2005	5 246,9	569,2	695,0	3 982,7
2006	5 935,4	885,1	1 160,8	3 889,5
2007	5 794,4	851,2	1 265,8	3 677,3
2008	5 283,4	851,2	1 262,4	3 122,0
2009	5 407,5	1 109,2	1 305,4	2 992,9
2010	6 763,5	1 728,2	1 495,1	3 540,1
2011	7 184,0	1 888,9	1 498,4	3 796,7
2012	7 006,3	2 043,6	1 691,6	3 271,1

Помимо, непосредственно перевозок грузов морским транспортом, важнейшую роль в экономике Литвы играют Клайпедский порт и терминал Бутинге (расположенный в Паланге), деятельность которых приносит значительные валютные поступления. В 2012 г. общий объем переработки грузов в морских портах Литвы составил 43,76 млн. т, что на 3,9 % меньше, чем в 2011 г. В Клайпедском порту было переработано 35,24 млн. т грузов, что на 3,7 % меньше, чем за 2011 г., а в терминале Бутинге – 8,52 млн. т грузов, что на 4,6 % меньше, чем за 2011 г. (рисунок 77).

Всего за период с 1999 г. по 2012 г. общий объем переработки грузов в морских портах Литвы увеличился в 2,8 раза. В Клайпедском порту объем переработки грузов за этот же период увеличился в 2,4 раза, а в терминале Бутинге – в 12,3 раза.

Рисунок 77 – Объем переработки грузов в Клайпедском порту и терминале Бутинге



Терминал Бутинге специально предназначен только для перевалки нефти, в то время как инфраструктура Клайпедского порта позволяет перерабатывать различные виды грузов.

Структура грузов, переработанных в Клайпедском порту и терминале Бутинге за 2012 г.: наливные грузы – 42,8 %, сыпучие и навалочные грузы – 42,8 %, генеральные грузы – 25,0 % (таблица 21).



Таблица 21 – Структура грузов, переработанных в Клайпедском порту и терминале Бутинге*, по группам в 2012 г.

Группы грузов	Объем переработки, тыс. т	Доля в объеме переработки, %
Наливные	18 746,333	42,84
Сыпучие и навалочные	14 063,789	32,14
Генеральные	10 951,810	25,02
Итого:	43 761,932	100,00
*на терминале Бутинге перерабатывается только сырая нефть		

Из основных видов грузов, переработанных в Клайпедском порту за 2012 г., наибольшими темпами снизились объемы переработки удобрений (на 16,2 %), а также нефтепродуктов (на 9,6 %). по сравнению с 2011 г. (таблица 22).

Таблица 22 – Объемы основных видов грузов, переработанных в Клайпедском порту, тыс. т

Грузы	Годы							2012/2011 %
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Нефтепродукты	6 772	7 139	9 361	9 228	8 762	9 138	8 259	90,4
Удобрения	5 399	7 213	7 219	7 045	8 663	11 613	9 732	83,8
Грузы Ro- Ro	3 877	4 088	3 600	3 222	4 305	4 914	4 842	98,5
Грузы в контейнерах	2 091	3 009	3 507	2 858	3 547	4 270	4 362	102,2
Минеральное сырье и строительные материалы	672	794	934	917	1 580	1 560	1 787	114,6
Металлолом	567	853	527	289	371	410	283	69,0
Прочие грузы	4 233	4 266	4 732	4 307	4 049	4 689	5 978	127,5
ИТОГО:	23 611	27 362	29 880	27 866	31 277	36 594	35243	96,3

В 2012 г. в Клайпедском порту было переработано 20,4 млн. т литовских внешнеторговых грузов, что составляет 58,5 % от общего объема переработки, а также 14,6 млн. т транзитных грузов или 41,5% от общего объема переработки в порту (таблица 23).

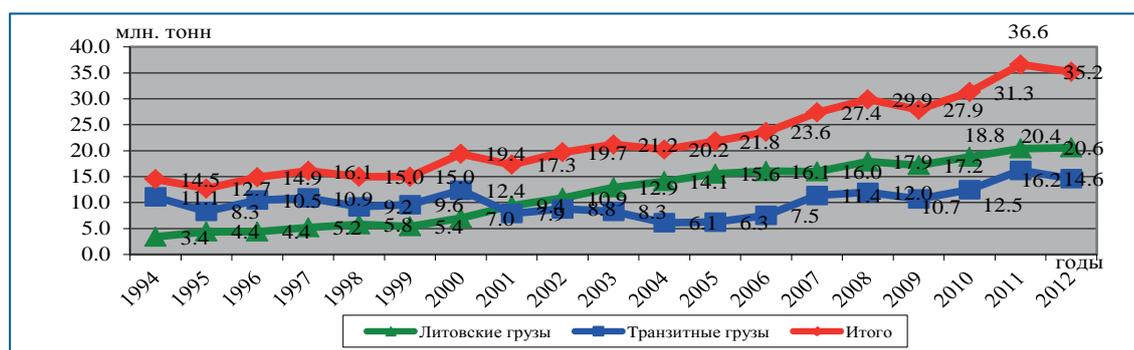
Таблица 23 – Объемы грузов, переработанных в 2012 г. в Клайпедском порту, в разрезе стран отправления и назначения, млн.т

Направление грузопотока	Грузопоток, всего	Доля в общем грузопотоке, %
Литва	20,6	58,5
Транзит	14,6	41,5
Беларусь	10,8	30,7
Российская Федерация	2,8	8,0
Прочие страны	1,0	2,8
Всего	35,2	100,0

С 2001 г. объем литовских внешнеторговых грузов, переработанных в Клайпедском порту превышает транзитный объем (рисунок 78).



Рисунок 78 – Объем транзитных и литовских грузов, переработанных в Клайпедском порту

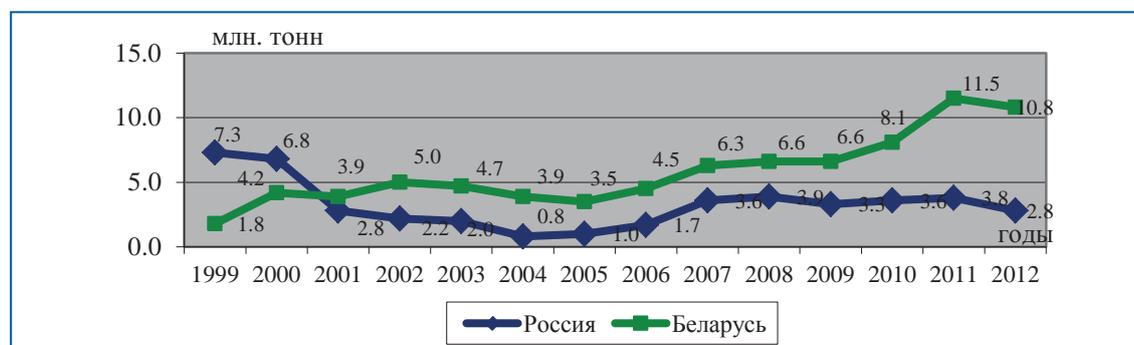


Такое перераспределение грузопотоков обусловлено, главным образом, развитием в Литве современной логистической инфраструктуры в комплексе с формированием необходимой нормативной правовой базы, позволяющей применять при совершении экспортно-импортных сделок реинвойсинг, то есть снижение или повышение стоимости товара. Снижение таможенной стоимости товара при его таможенной очистке дает возможность в дальнейшем импортировать товар по инвойсам, которые значительно ниже, чем цена товара в настоящих инвойсах зарубежного продавца. Повышение стоимости (и соответственно повышение размера таможенных расходов) преследует цель аккумуляции прибыли в компании-нерезиденте на начальном этапе операционного цикла. Тем самым завышение стоимости ввозимого товара уменьшает налоговую нагрузку при исчислении налога на прибыль компании-импортера.

В результате применения реинвойсинга, за период с 1994 г. по 2012 г. объем литовских внешнеторговых грузов, переработанных в Клайпедском порту, увеличился более чем в 6,0 раз (с 3,4 млн. т в 1994 г. до 20,6 млн. т в 2012 г.). В то же время объем транзитных перевозок грузов, переработанных в Клайпедском порту увеличился только на 45,9 % (с 11,1 млн. т в 1994 г. до 14,6 млн. т в 2012 г.).

В 2012 г. по сравнению с 2011 г., транзитный грузопоток через Клайпедский порт снизился на 9,9%. Это обусловлено снижением грузопотоков в/из Беларуси на 6,1 % и Российской Федерации на 26,3 % (рисунок 33). Значительное снижение грузопотоков в/из Российской Федерации связано с продолжением переориентации российских внешнеторговых грузов из портов Литвы и Латвии в собственные порты, расположенные в Ленинградской области: Усть-Лугу, Приморск, Высоцк, а также со снижением спроса на российский уголь, железную руду, черные металлы и другую сырьевую продукцию в странах ЕС. Всего за период с 2000 по 2012 г. грузопоток в/из Беларуси увеличился в 2,6 раза, в то время как грузопоток в/из Российской Федерации снизился в 2,4 раза (рисунок 79).

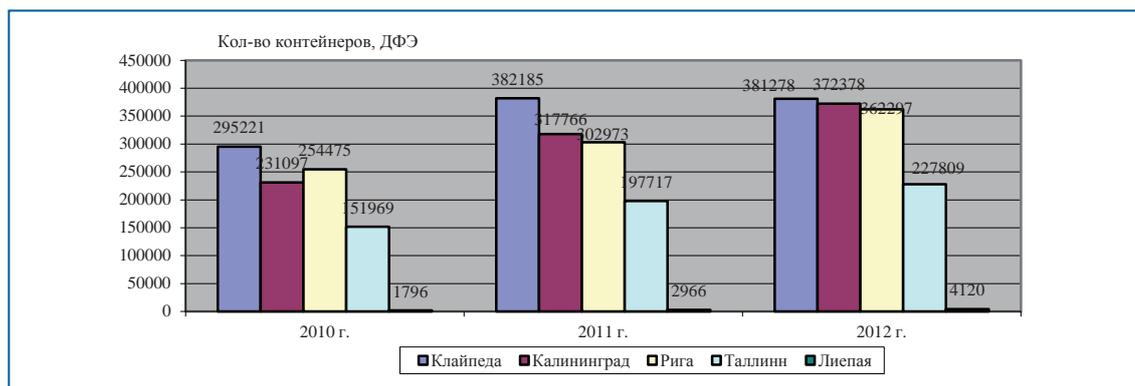
Рисунок 79 – Объем транзитных грузов, переработанных в Клайпедском порту в разрезе основных стран отправления и назначения



Клайпедский порт является одним из крупнейших контейнерных портов на Восточном побережье Балтийского моря (рисунок 80).



Рисунок 80 – Объем переработки контейнеров в портах Восточного побережья Балтийского моря



В 2012 г. в Клайпедском порту было переработано 381278 контейнеров в ДФЭ исчислении.

Большое развитие в течение последних лет в Клайпедском порту получила перевалка го-го грузов (дорожно-транспортных средств и железнодорожных вагонов), которые перевозятся по 4 паромным переправам (го-го линиям): Клайпеда – Карлсхамн (Швеция), Клайпеда – Киль (Германия), Клайпеда – Засниц (Германия), Клайпеда – Орхус – Копенгаген – Фредериксен (Дания). В 2012 г. было перегружено 264 448 единиц го-го грузов, что на 1,2 % больше, чем в 2011 г.

Увеличение объемов контейнерных перевозок через Литву, а также развитие смешанных автомобильно-морских перевозок может в ближайшей перспективе способствовать увеличению объемов перевозок грузов из Литвы в Россию, Украину (через Беларусь) и одновременно снизить объем автомобильного транзита через польско-белорусскую границу.

Однако ввод в строй нового морского контейнерного терминала в порту Усть-Луга Ленинградской области и увеличение объемов перевозок автотранспортом в Россию через Финляндию, будет отрицательно влиять на развитие транзитных перевозок через Беларусь. Контейнерный терминал в г. Усть-Луга является крупнейшим как в Российской Федерации, так и на Балтике.

7.4 Анализ транзитных перевозок через Республику Беларусь

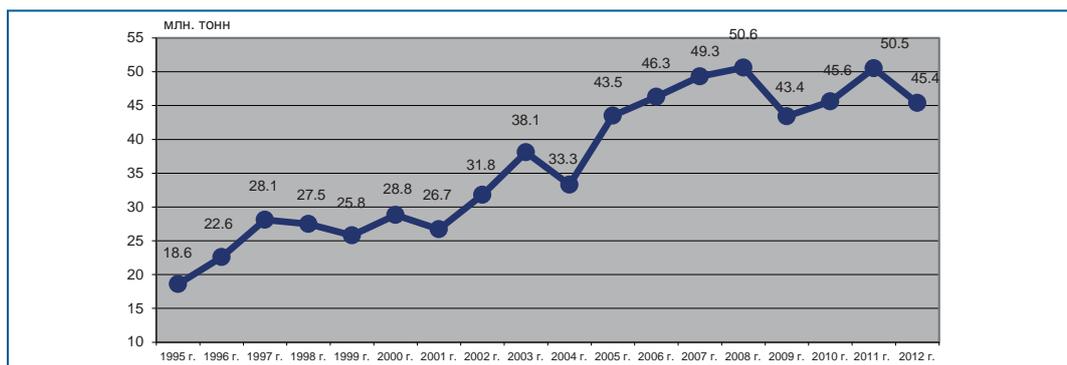
7.4.1 Железнодорожный транспорт

Около 90 % транзита по Белорусской железной дороге составляют российские экспортные грузы: каменный уголь, нефть и нефтепродукты, химические и минеральные удобрения, черные металлы и навалочные и наливные грузы. Поэтому география белорусских транзитных перевозок зависит от внешнеэкономической политики, проводимой Российской Федерацией.

Анализ объемов перевозок транзитных грузов железнодорожным транспортом за период с 1995 г. по 2012 г. свидетельствует о цикличности их изменения, тем не менее наблюдается явная тенденция их роста (рисунок 81).



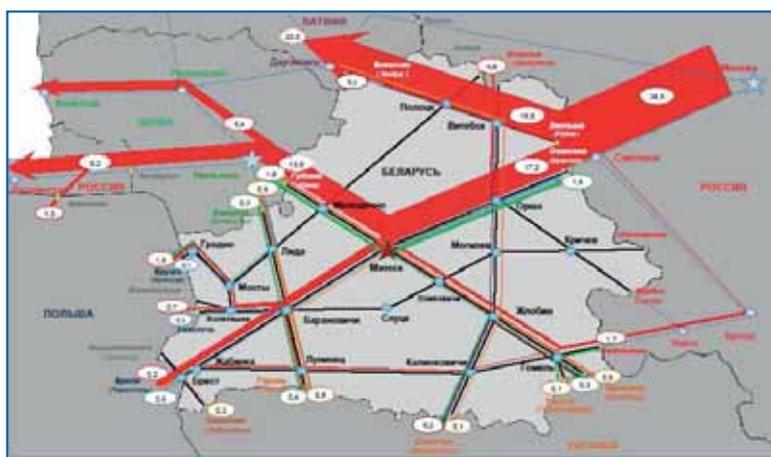
Рисунок 81 – Объемы транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом через Беларусь



Из-за влияния последствий мирового финансово-экономического кризиса в 2009 г. произошло снижение спроса на товары и услуги, которое негативно отразилось на объеме российского экспорта и, соответственно, на объеме перевозок транзитных грузов железнодорожным транспортом по территории республики, который в 2009 г. снизился по сравнению с 2008 г. на 14,2 %.

Несмотря на отмеченное снижение объема перевозок, благодаря проведению взвешенной тарифной политики, применению конкурентоспособных транспортно-логистических схем, а также оптимизации плана формирования поездов, Белорусской железной дороге в целом удалось сохранить в 2009 г. основные транзитные грузопотоки (рисунок 82).

Рисунок 82 – Схема транзитных грузопотоков по Белорусской железной дороге (2009 г.)



В 2011 г. тенденция роста объема перевозок транзитных грузов на Белорусской железной дороге продолжилась. Объем перевозок транзитных грузов увеличился с 45,6 млн. т до 50,5 млн. т или на 10,7 %.

В сообщении с Латвией за 2011 г. транзитом перевезено 21,5 млн. т (132,2 % к 2010 г.). Объем перевозок каменного угля в сообщении с Латвией составил 18,9 млн. т (129,0 % к 2010 г.), нефтегрузов – 844 тыс. т (110,4 % к 2010 г.), железной руды – 693 тыс. т (рост в 7,5 раз к 2010 г.).

В сообщении с Калининградской областью за 2011 г. транзитом перевезено 12,0 млн. т или 93,0 % к уровню 2010 г. В структуре транзитных грузов основными являются нефть и нефтепродукты – 5,5 млн. т, уголь каменный – 2,4 млн. т, черные металлы – 1,3 млн. т.

В сообщении с Литвой за 2011 г. транзитом перевезено 7,4 млн. т (101,3 % к уровню 2010 г.). Рост за счет привлечения новых объемов руды железной – 760 тыс. т.

В направлении «Восток – Запад – Восток» за 2011 г. транзитом перевезено 9,7 млн. т (104,8 % к уровню 2010 г.).



В 2012 г. транзитом перевезено 45,4 млн. т грузов, или 89,9 % к 2011 г.

Поскольку основной транзитный грузопоток поступает на Белорусскую железную дорогу из России, то основной причиной его снижения является сокращение объема перевозок транзитных грузов на Смоленском направлении Московской железной дороги на 20 % к уровню 2011 г. Основными причинами снижения пропускной способности на Смоленском направлении Московской железной дороги в 2012 г. являются: форсированное проведение летних путевых работ, избыток вагонного парка на сети железных дорог ОАО «РЖД» (парк вагонов превышен на 20-25 %), дефицит локомотивной тяги, снижение уровня качества диспетчеризации.

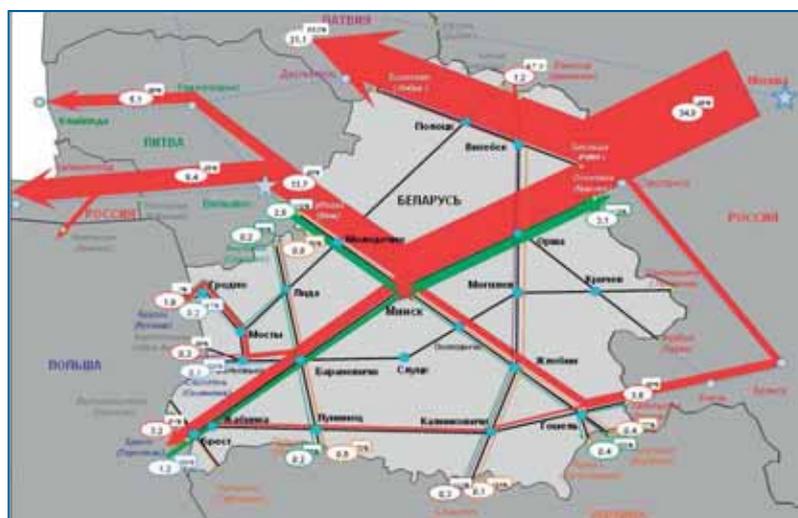
Помимо вышеуказанных факторов организационно-технического характера на снижение объемов перевозок транзитных грузов в 2012 г. оказало влияние продолжение переориентации российских внешнеторговых грузов из портов Литвы и Латвии в собственные порты, расположенные в Ленинградской области: Усть-Луга, Приморск, Высоцк, а также снижение спроса на каменный уголь, железную руду, черные металлы и другую сырьевую продукцию, экспортируемую из России в страны ЕС.

Под воздействием вышеуказанных факторов снизился транзитный грузопоток:

- каменного угля – на 3,1 млн. т, из них в направлении Польши – на 2,5 млн. т и в направлении Калининградской области – на 0,9 млн. т;
- нефтепродуктов – на 0,9 млн. т, из них в направлении Латвии – на 0,5 млн. т, Литвы – на 0,4 млн. т, Калининградской области – на 0,3 млн. т;
- удобрений – на 0,5 млн. т, из них в Литву – на 0,4 млн. т;
- черных металлов – на 0,2 млн. т в Калининградскую область;
- железной руды – на 0,5 млн. т, из них в Польшу – на 0,4 млн. т и в Латвию – на 0,1 млн. т.

Для решения организационно-технических проблем, возникших на Смоленском направлении Московской железной дороги в период проведения летних путевых работ, вместо перевозок, осуществляемых по маршруту Осиновка – Бигосово были организованы перевозки транзитных грузов по новым маршрутам через пограничные станции Езерище и Закопытье в направлении станции Бигосово (в обход участков, на которых проводились путевые работы). Несмотря на увеличение расстояния перевозки по новым маршрутам общая стоимость транспортировки не изменилась. Это произошло благодаря тому, что Белорусской железной дорогой были установлены специальные тарифные ставки на перевозки транзитных грузов, переключаемых на новые маршруты, позволяющие сохранить общую стоимость транспортировки по основным и новым маршрутам одинаковой для грузоотправителей. В результате этой работы в 2012 г. объем перевозок по маршрутам Езерище – Бигосово и Закопытье – Бигосово составил 2,6 млн. т или в 2,6 раза больше, чем в 2011 г. (рисунок 83).

Рисунок 83 – Схема транзитных грузопотоков по Белорусской железной дороге за 2012 г.



Создание Белорусской железной дорогой привлекательных тарифных условий по доставке транзитных грузов позволило частично заместить падение объемов перевозок из России за счет наращивания объемов транзита из Литвы (112 % к 2011 г.), Эстонии (142 % к 2011 г.), Казахстана (110 % к 2011 г.), Польши (139 % к 2011 г.), Германии (115 % к 2011 г.), Чехии (108 % к 2011 г.).

Однако в условиях доминирующей роли российского экспорта в транзите по территории республики даже такой значительный рост перевозок с другими государствами не позволил компенсировать снижение объема перевозок транзитных грузов из России.

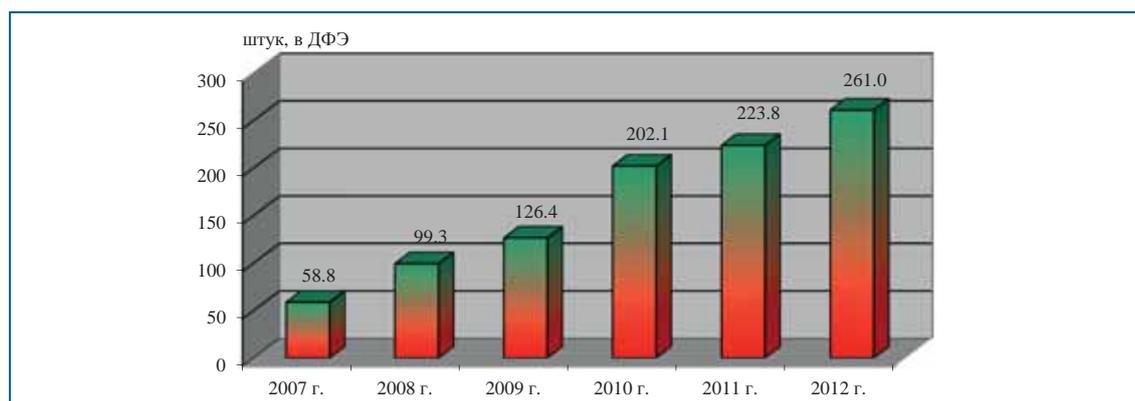
Следует отметить, что перевозки из Российской Федерации в порты стран Балтии и в Польшу осуществляются по «остаточному принципу»: после обеспечения полной загрузки мощностей собственных портов.

Учитывая, что Белорусская железная дорога является важнейшим связующим звеном в обеспечении экономических связей Калининградской области с другими регионами Российской Федерации, то для Республики Беларусь наиболее перспективным является развитие транзитных перевозок на калининградском направлении. Перспективы стабилизации грузопотока в этом направлении связаны с планами Российской Федерации по строительству в 2012 – 2013 годах нового глубоководного порта в районе мыса Северный на полуострове Балга в Калининградской области. Планируется, что общий объем переработки грузов порта на Балге будет самым большим на Балтике и составит 131,5 млн. т, что на 30 % больше общего объема переработки грузов во всех портах Латвии и Литвы.

Для сохранения существующих и привлечения новых транзитных грузопотоков в условиях обострения конкуренции с железнодорожными администрациями сопредельных государств необходимо проводить взвешенную тарифную политику, предлагать конкурентоспособные транспортно-логистические схемы для переключения транзитных грузопотоков с альтернативных маршрутов, принимать меры по совершенствованию организации перевозок ускоренными контейнерными поездами.

Всего за 2012 г. всеми контейнерными поездами перевезено более 261 тысячи контейнеров ДФЭ, что на 16,6 % больше, чем в 2011 г. Причем перевозки большей части контейнеров выполняются с оформлением единого документа – накладной ЦИМ/СМГС. Благодаря совершенствованию организации перевозок за период с 2007 г. по 2012 г. объем перевозок контейнеров контейнерными поездами увеличился в 4,4 раза (рисунок 84).

Рисунок 84 – Объем перевозок контейнеров всеми контейнерными поездами по Белорусской железной дороге



В 2013 г. работа по обеспечению привлекательных условий по выполнению железнодорожных перевозок грузов транзитом через территорию Республики Беларусь будет продолжена в рамках реализации целей, задач и мероприятий Государственной программы развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011-2015 годы.

При этом данную программу предлагается дополнить мероприятиями, касающимися, прежде всего:



- расширения применения предварительного информирования таможенных органов о грузах, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза железнодорожным транспортом;
- мер по сокращению времени обработки контейнерных поездов на белорусско-польских погранпереходах;
- расширения сферы применения унифицированной накладной ЦИМ/СМГС;
- организации переключения части транзитного грузопотока со стыков приема «Красное-Осиновка» и «Рудня-Заольша» на стык «Злынка-Закопытье» в период проведения летних путевых работ на Московской железной дороге.

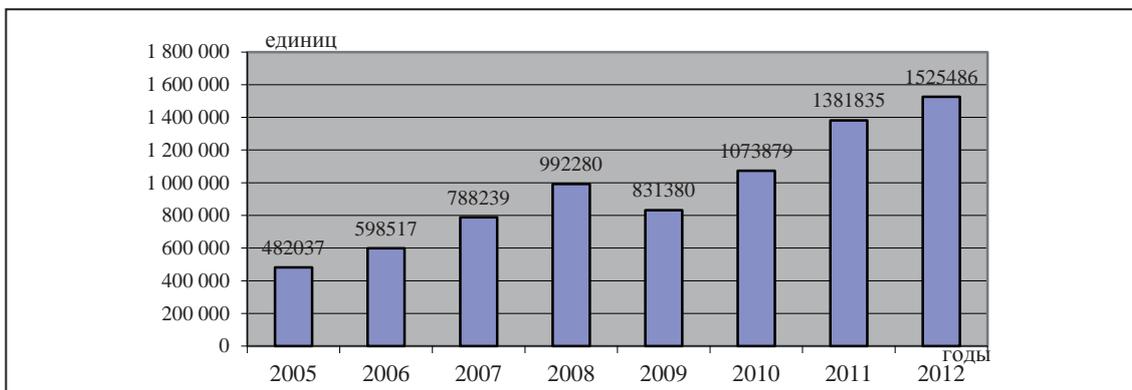
Реализация данных мероприятий позволит создать более благоприятные условия транзита через территорию республики и будет способствовать привлечению дополнительных грузопотоков.

7.4.2 Автомобильный транспорт

Основной поток транзитного автомобильного транспорта через территорию Республики Беларусь проходит по двум международным транспортным коридорам: номер II (Запад-Восток) и номер IX (Север-Юг) с ответвлением IX Б.

Анализ объема транзитного потока автомобильного транспорта через территорию Республики Беларусь в 2012 г. показал, что автомобильными перевозчиками из 39 государств выполнено 1525486 поездок грузовых автомобилей транзитом через территорию Республики Беларусь. Данный показатель на 10,4 % выше уровня, достигнутого в 2011 г. (рисунок 85).

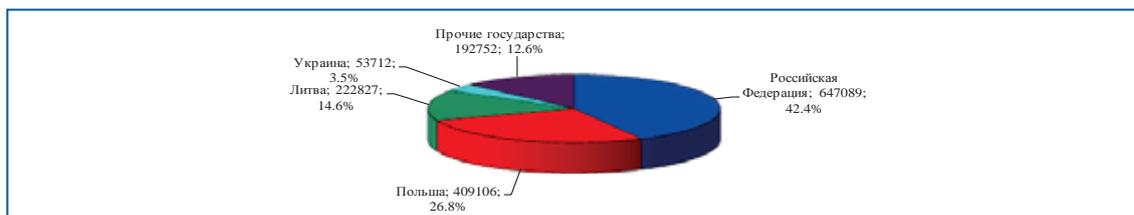
Рисунок 85 – Количество транзитных поездок иностранных грузовых автомобилей через территорию Республики Беларусь



Тенденция ежегодного роста объема транзитного потока автомобильного транспорта через территорию Республики Беларусь наблюдается с 2010 г. Наибольшее количество транзитных поездок в 2012 г. (86,0 %) выполнили перевозчики из государств, сопредельных с Республикой Беларусь: Российской Федерации 42,4 %, Польши 26,8 %, Литвы 14,6 %, Украины 3,5 % (рисунок 86).



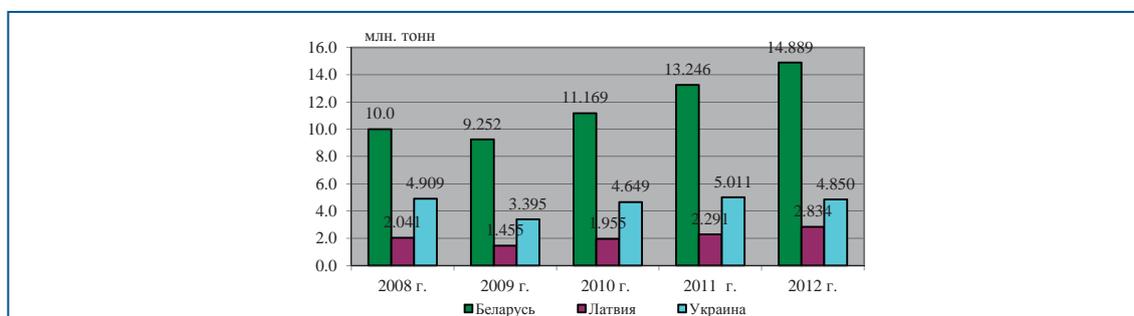
Рисунок 86 – Структура транзитных поездок иностранных грузовых автомобилей через территорию Республики Беларусь в разрезе государств регистрации перевозчиков (2012 г.).



Аналогичная структура поездок наблюдалась и в предыдущие годы.

Общий объем транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом через территорию Республики Беларусь, по данным таможенной статистики, в 2012 г. составил 14,889 млн. т. Это на 12,4 % выше уровня 2011 г., на 33,3 % - 2010 г., на 60,9 % - 2009 г. и на 48,9 % - 2008 г. (рисунок 87).

Рисунок 87 – Объем перевозок грузов автомобильным транспортом транзитом через территорию Республики Беларусь



Наибольшая часть объема транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом (14,106 млн. т или 94,7 % в 2012 г., 12,575 млн. т или 94,8 % в 2011 г., 10,498 млн. т или 94,0 % в 2010 г.) проходит через территорию республики по направлению Запад – Восток – Запад. Главным образом это грузы, которые перевозятся в/из Российской Федерации (рисунок 88).

В то же время общий объем транзита по маршруту через Литву и Латвию (минуя Республику Беларусь) в 2012 г. составил только 2,834 млн. т, что более чем в 5,25 раза меньше, чем через территорию Республики Беларусь.

Общий объем транзита через территорию Украины в 2012 г. составил 4,850 млн. т, что в 3,07 раза меньше, чем через территорию Республики Беларусь.

В направлении Север – Юг через территорию республики ежегодно проходит около 5 – 7 % от общего объема транзита автомобильным транспортом (0,783 млн. т или 5,3 % в 2012 г., 0,688 млн. т или 5,2 % в 2011 г., 0,671 млн. т или 6,0 % в 2010 г., и 0,625 млн. т или 6,8 % в 2009 г.).

Главным образом это грузы, которые перевозятся в/из Украины, Российской Федерации (Северо-Западный федеральный округ) и государств Балтии.

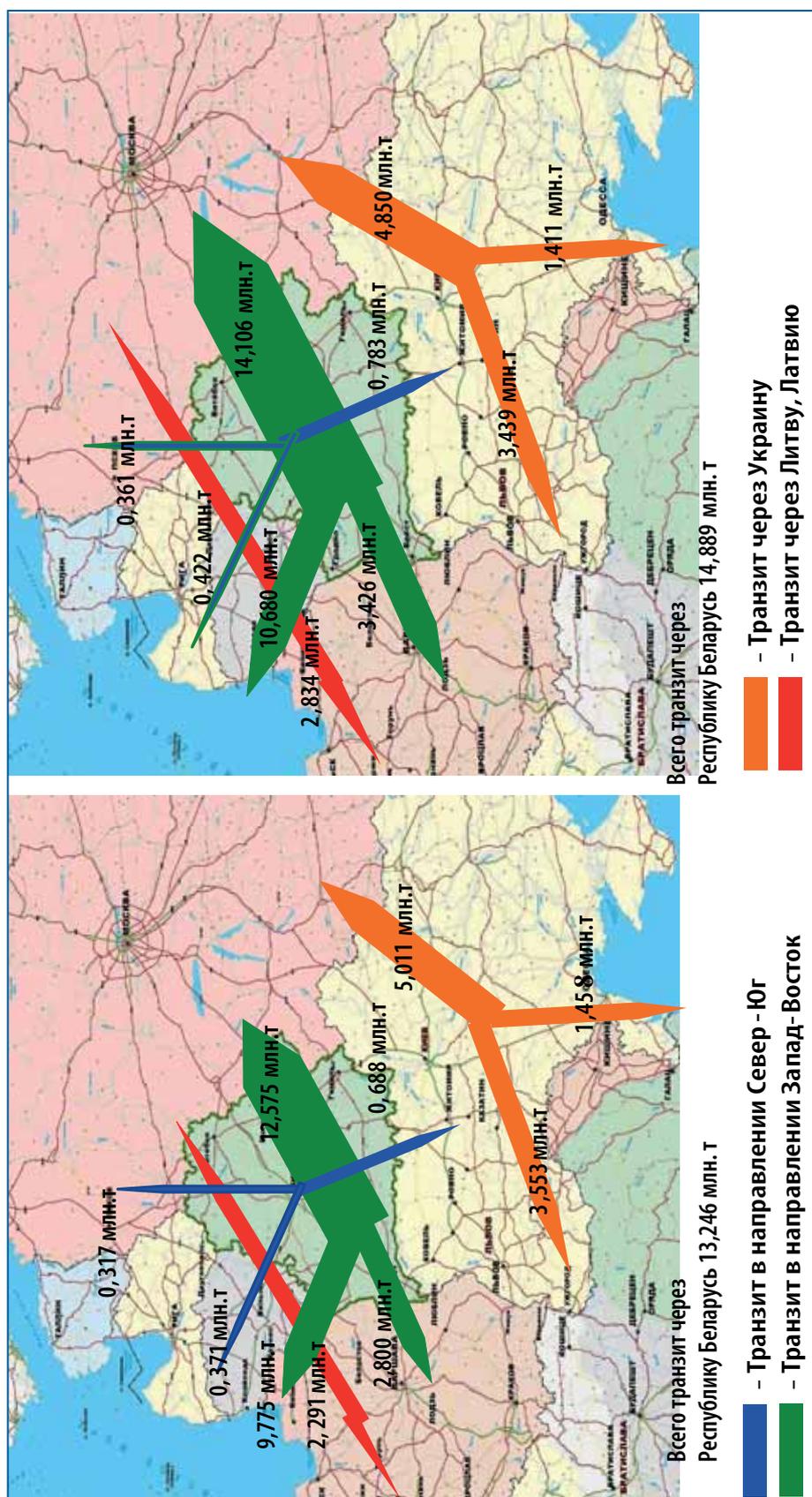
Увеличение транзитного грузопотока автомобильным транспортом через территорию Республики Беларусь в 2012 г. по сравнению с 2011 г. во многом определяется ростом экспорта товаров и продуктов из ЕС в Российскую Федерацию. Так, экспорт товаров и продуктов из Германии в Россию в 2012 г. по сравнению с аналогичным периодом 2011 г. увеличился на 15 %. Кроме того, росту объема транзитных перевозок способствует осуществление с 1 апреля 2011 г. всех видов контроля за выполнением международных автомобильных перевозок на внешней границе Таможенного союза.

Дальнейшему росту привлекательности транзитных перевозок автомобильным транспортом через территорию республики Беларусь должно способствовать введение с 17 июня 2012 г. обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом. Эта мера позволит минимизировать риски нарушений таможенного законодательства, ускорить проведение операций таможенного контроля и повысить его эффективность.

Созданию привлекательных условий для развития транзитных автоперевозок будет способствовать также продолжение работы по реализации планов размещения объектов придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах.



Рисунок 88 – Схема транзитных грузопотоков автомобильным транспортом через территорию Республики Беларусь и территории сопредельные государства



8. Предложения по развитию транспортной и логистической системы республики беларусь

Эффективность транспортной деятельности при выполнении транзитных перевозок во многом определяется пропускной способностью пограничных пунктов пропуска через государственную границу Республики Беларусь. До сих пор имеют место длительные простои транспортных средств в пунктах таможенного оформления, которые снижают транспортные потоки. Снижение времени простоев транспортных средств, связанных с ожиданием и проведением таможенного контроля, является одним из основных резервов повышения эффективности перевозок. Для решения этой проблемы необходимо продолжить работу по совершенствованию таможенного законодательства, внедрению современных информационных технологий таможенного контроля, развитию транспортной инфраструктуры.

Для сокращения времени простоя транспортных за счет совершенствования технологии таможенного контроля необходимо:

- расширить сферу применения специальных сканирующих устройств (мобильных инспекционно-досмотровых комплексов) и оснастить ими все пункты таможенного оформления, размещенные в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь до 2015 г. В настоящее время мобильными инспекционно-досмотровыми комплексами оснащено только пять пунктов таможенного оформления на участках Государственной границы с Польшей и Литвой. Применение инспекционно-досмотровых комплексов позволит проводить вскрытие грузового пространства не более чем 0,5 % транспортных средств, перемещаемых транзитом;
- внедрить опыт Российской Федерации: «одна остановка – одно окно». С 29.06.2011 г. В России вступил в силу Федеральный закон от 28.12.2010 N 394-ФЗ (ред. от 18.07.2011) «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с передачей полномочий по осуществлению отдельных видов государственного контроля таможенным органам Российской Федерации». В соответствии с данным законом в таможенных пунктах пропуска введена новая технология организации пропуска лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных, предусматривающая проведение государственного контроля по принципу «одна остановка – одно окно». Согласно этому принципу все функции государственного контроля на границе в отношении юридических лиц распределяются между двумя службами: паспортный контроль осуществляет пограничная служба, а все остальные виды контроля – таможенная служба. Сотрудникам таможенных органов передается проведение транспортного контроля, проверки документов на ввозимые товары, подлежащие ветеринарному, карантинно-санитарному и фитосанитарному контролю. Однако при возникновении сомнений в отношении подлинности документов, нарушений условий транспортировки, повреждений упаковки, нарушений целостности контейнеров, все документы передаются для дальнейшей проверки представителям компетентных надзорных органов, которые принимают окончательное решение на пропуск товара через границу. Имеется также обязательный перечень товаров, которые подлежат досмотру и проверке органами Роспотребнадзора и Россельхознадзора. Внедрение данной технологии по принципу «одна остановка – одно окно» показало, что время простоя транспортных средств в пограничных пунктах пропуска сократилось примерно в 2 раза;
- обеспечить сто процентный охват автоматизированной системой электронного предварительного информирования товаров, перевозимых автотранспортом, а в 2014 году внедрить обязательное предварительное информирование товаров, перевозимых железнодорожным транспортом через Государственную границу Республики Беларусь. Это позволит примерно в 1,5 раза сократить время, затрачиваемое на пропуск товаров в пограничных пунктах пропуска.



Привлекательность маршрутов транзитных перевозок грузов через территорию Республики Беларусь в значительной степени определяется уровнем развития транспортной инфраструктуры для оказания всего комплекса услуг по транзиту, в том числе транспортно-логистических. В настоящее время перерабатывающая способность российских транспортно-логистических центров, расположенных в г. Москве и Московской области практически исчерпана. В перспективе она не сможет переработать постоянно растущие грузопотоки, следующие транзитом из Республики Беларусь. Уже сегодня все процедуры таможенного оформления выведены из Москвы, а также в 2,5 раза уменьшено таможенное оформление в Московской области. В этой связи для развития всей транспортно-логистической системы Беларуси необходимо реализовать следующие меры:

1. использовать положения статьи 79 Таможенного Кодекса Таможенного союза, в части, закрепляющей право резидента Республики Беларусь производить таможенную очистку груза следующего в адрес субъектов хозяйствования России и Казахстана. Для этого продолжить переговоры по отмене требований российской стороны к белорусским перевозчикам по наличию разрешений третьих стран при перевозке транзитных грузов, обработанных на логистических центрах Республики Беларусь;
2. – внести поправки в Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Российской Федерации «О принципах взимания косвенных налогов при экспорте и импорте товаров, выполнении работ, оказании услуг» от 1 января 2005 г. и в Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан «О принципах взимания косвенных налогов при экспорте и импорте товаров (работ)» от 1 сентября 1999 г. в части, касающейся предоставления отсрочки по уплате НДС до 180 календарных дней, для резидентов Республики Беларусь, осуществивших таможенную очистку груза, следующего в адрес субъектов хозяйствования России и Казахстана;
3. – законодательно закрепить специальную упрощенную процедуру таможенного оформления в логистических центрах;
4. – для сокращения затрат и времени при оформлении грузов, следующих железнодорожным транспортом, разграничить процедуру таможенного оформления и процедуру раскредитования грузов;
5. для упрощения документооборота при оказании логистических услуг использовать средства автоматизации и унификации транспортных и товарно-транспортных документов, поэтапно внедрять автоматизированные системы управления транспортно-логистическими центрами, в соответствии с государственными программами информатизации, автоматизации и развития транзитного потенциала Республики Беларусь;
6. развивать эффективное использование транзитного потенциала за счет технологий организации перевозок транзитных грузов контейнерными поездами;
7. развивать инфраструктуру республиканских пунктов таможенного оформления путем предоставления аккредитованным транспортно-экспедиционным и логистическим компаниям оказания таможенных и информационных услуг, услуг поручительства, услуг таможенного представителя;
8. в рамках ЕЭП продолжить работу по унификации законодательства в сфере логистики и транспортно-экспедиционной деятельности с учетом национальных интересов экспедиторов и логистов;
9. отменить обязательное конвоирование отдельных товаров;
10. устранить коррупцию в пунктах пропуска через государственную границу. Это трудная задача может быть выполнена только при тесном сотрудничестве Республики Беларусь с Латвией, Литвой и Польшей на правительственном уровне. Технические и другие нормы должны быть реализованы во всех вышеуказанных странах ЕС одновременно, для избежания возможности грузовым операторам проехать через одну из этих стран.

Совершенствование таможенного законодательства требуется, прежде всего, в части, касающейся регламентации таможенного сопровождения при перевозках грузов в рамках Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП



1975 г., а также в части применения системы МДП на таможенной территории Таможенного союза.

Это связано с тем, что Федеральной таможенной службой (ФТС) России издано письмо ведомственного характера от 04.07.2013 № 01-11/28474 «О международных перевозках с применением книжек МДП», адресованное руководителям российских таможенных органов.

Согласно этому письму, таможенным органам Российской Федерации предписано с 14 сентября 2013 г. «помещение товаров под таможенную процедуру таможенного транзита с использованием книжек МДП осуществлять при условии обеспечения соблюдения таможенного транзита с применением мер, предусмотренных пунктом 1 статьи 217 Таможенного кодекса Таможенного союза (ТК ТС)».

К мерам обеспечения соблюдения таможенного транзита согласно ТК ТС относятся:

- обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении иностранных товаров в соответствии с главой 12 ТК ТС;
- таможенное сопровождение;
- установление маршрута перевозки товаров.

На практике это означает, что с 14 сентября 2013 г. ввоз товаров разрешается таможенным органом только при условии предоставления перевозчиком дополнительного обеспечения уплаты таможенных платежей (поручительства, банковской гарантии, предварительных уплат таможенных платежей и пр.).

Поэтому издание письма и последующие действия ФТС России по его реализации нарушают ряд норм международного и национального законодательства, в частности, положений Конвенции МДП 1975 г., Таможенного кодекса Таможенного союза и других нормативных правовых актов в области таможенного дела.

Следовательно, при транзитных перевозках через Республику Беларусь может быть установлена следующая процедура:

- доставка груза от таможенного органа, находящегося на внешней границе Таможенного Союза до первого Российского таможенного органа по процедуре МДП или под обеспечение иных гарантий;
- размещение транспортного средства и перевозимого груза в ЗТК СВХ;
- получение необходимых гарантий от российских уполномоченных органов;
- доставка груза во внутреннюю таможню Российской Федерации.

Временной интервал может составить: размещение в ЗТК СВХ (при наличии места) – 12 часов, оформление всех административных процедур – 72 часа, итого - 84 часа и более.

Поэтому для решения этой задачи требуется принять Соглашение «Об особенностях применения Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 г. на таможенной территории Таможенного союза».

Выгодное географическое положение и достаточно высокий уровень развития транспортной инфраструктуры, создают предпосылки для присоединения Республики Беларусь к проекту по созданию трансконтинентального автодорожного коридора «Западная Европа – Западный Китай» по маршруту: Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Алматы – Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган.

Данный проект, реализуемый совместно с Российской Федерацией, Казахстаном и Китаем, позволит сократить доставку грузов из Китая в Европу в 4,5 раза. Объемы перевозок по этому маршруту к 2020 г. прогнозируются на уровне 33 млн. тонн в год.

Присоединение Республики Беларусь к транспортному коридору «Западная Европа – Западный Китай» возможно за счет включения в него ответвления через республику по II и IXВ международным транспортным коридорам в направлении к западной границе Таможенного союза и портам Балтийского моря через автодорожные пункты пропуска Козловичи, Каменный Лог.



Маршрут, с использованием данного ответвления будет привлекательным для автомобильных перевозчиков, так как автомобильная дорога М-1/Е30 Брест – Минск – граница Российской Федерации на всем своем протяжении соответствует параметрам I категории и имеет четыре полосы движения, а автомобильные дороги в направлении автодорожного пункта пропуска Каменный Лог также имеют 2 – 4 полосы движения, обеспечивая безопасные условия движения транспортных средств.

В этой связи, необходимо проработать организационно-правовые вопросы присоединения Республики Беларусь к транспортному коридору «Западная Европа – Западный Китай», в первую очередь, в рамках консультаций с транспортными ведомствами государств-членов Таможенного союза.



9. Заключение

Республика Беларусь расположена в центре Европейского континента, что позволяет ей стать связывающим звеном между странами Европы и Азии и обеспечить беспрепятственное движение грузопотоков по основным транспортным коридорам, проходящим через ее территорию. Однако в условиях глобализации мировой экономики исследовать процессы, происходящие в стране, необходимо во взаимосвязи с союзами, в которые входит республика: Таможенным союзом России, Беларуси и Казахстана, а также Евразийским экономическим сообществом.

Создание Таможенного союза и ЕврАзЭС оказало положительное влияние на развитие внешнеторгового оборота страны. Так, за период с 2009 по 2012 год товарооборот между Республикой Беларусь и странами ЕврАзЭС вырос с 23,9 млрд. долл. до 44,8 млрд. долл., т. е. на 87,4 %. По-прежнему основным торговым партнером Беларуси является Российская Федерация. Анализ структуры экспорта товаров из Республики Беларусь в страны ЕврАзЭС показывает, что основной его объём приходится на Российскую федерацию – более 94 %, в то время как на Казахстан – около 5 %, а на Таджикистан и Кыргызстан – менее 1%. В отношении импорта положение аналогичное: основной объём импорта приходится на Российскую Федерацию – более 99 %, а на остальные страны – менее 1 %.

Таковыми же темпами развивается экспорт, импорт и внешнеторговый оборот Республики Беларусь со странами ЕС. Так, с 2010 по 2012 год внешнеторговый оборот между Республикой Беларусь и ЕС вырос с 15,1 млрд. долл. до 27,1 млрд. долл., т. е. почти на 80 %. Следует отметить, что структура экспорта и импорта по странам Евросоюза более диверсифицирована, чем со странами ЕврАзЭС.

Увеличение торгового оборота ведет к росту объемов грузоперевозок между Республикой Беларусь и странами ЕврАзЭС, а также странами Европейского Союза. Растут также объёмы транзитных перевозок через территорию Республики Беларусь. При этом основной объём грузооборота, как общего, так и в международном сообщении выполняется железнодорожным транспортом – около 80% от общего грузооборота. Однако наиболее быстрыми темпами растут автомобильные перевозки – их грузооборот увеличился на 132,1 % к уровню 2008 г. Поэтому рост грузопотоков Республики Беларусь со странами ЕврАзЭС и ЕС, а также увеличение транзитных грузопотоков в направлении Восток-Запад через территорию Республики Беларусь, требует модернизации и расширения мощностей транспортной инфраструктуры.

Исследование текущего состояния международных грузовых автомобильных перевозчиков Беларуси показало, что на начало 2013 года парк АТС, зарегистрированных для осуществления международных перевозок по процедуре МДП, составил 11 696 единиц, при этом фактически использовалось немногим более 9 тыс. единиц. В последние годы наблюдается высокий темп роста числа международных перевозчиков. При этом парк их АТС достаточно новый. Так, доля новых АТС со сроком эксплуатации «до 3-х лет» составила 37,2 %, «от 3-х до 7-ми лет» – 35,3 %. При этом более 50% автомобилей отвечают экологическим требованиям ЕВРО-4 и ЕВРО-5.

Объём международных перевозок грузов автомобильным транспортом Республики Беларусь растёт на протяжении последних лет и в 2012 г. по сравнению с 2010 г. он увеличился более чем на 35 %.

Рассматривая географию международных перевозок следует отметить, что на протяжении последних лет основными странами назначения экспорта товаров из Республики Беларусь являются Россия, Нидерланды, Украина, Латвия, Германия, Польша, Литва. Основными странами происхождения импортных потоков были Россия, Германия, Украина, Китай. Причем страны Европейского Союза являются вторым по значимости регионом в торговых отношениях Республики Беларусь после России.

Следует отметить постоянный рост практически всех статей затрат, связанных с автомобильными перевозками, и международными в частности. Наибольшую долю в



затратах на международные грузовые перевозки занимает топливо – 36,4 % , оплата труда более 25 % , амортизация основных средств и нематериальных активов – 11 % , затраты на ремонт и техническое обслуживание автомобильных транспортных средств составляют – около 9 %.

Дорожное хозяйство Беларуси представляет собой близкую к оптимальной разветвленную сеть автомобильных дорог, позволяющую обеспечивать непрерывную круглогодичную связь практически со всеми населенными пунктами.

Автомобильные дороги общего пользования Республики Беларусь являются государственной собственностью и подразделяются на республиканские и местные автомобильные дороги. Протяженность сети дорог общего пользования на 1 января 2013 года составляла 86491 км. Основную роль играют дороги республиканского значения протяженностью 15636 км, по которым перевозится более 70% всех грузов. Местные дороги составляют 70855 км, ведомственные около 200 тыс. км. Твердое покрытие имеют 86,4 % дорог общего пользования, в том числе республиканские – 100 %, местные – 83,5 %. Более 62% твердых дорожных покрытий являются асфальтобетонными и цементобетонными. Основную долю автомобильных дорог занимают автодороги 4-6 категории – почти 90% и лишь немногим более 10% - автодороги 1-3 категории.

Белорусская железная дорога является государственным объединением, подчиненным Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Длина железнодорожных путей общего пользования – 5500 км, из них 70% однопутных участков и около 30% - двухпутных участков. Всего электрифицированных свыше 16% железнодорожных путей.

За последнее десятилетие на территории Беларуси сформирован ряд устойчивых железнодорожных направлений транзитных грузопотоков. Это перевозки российских и казахстанских внешнеторговых грузов через порты Балтийского моря: Калининград, Вентспилс и Клайпеда.

Для обеспечения всего комплекса транспортных услуг дорога располагает на пограничных переходах необходимой инфраструктурой, способной переработать всю номенклатуру перевозимых грузов.

Одним из основных аспектов повышения транзитной эффективности Республики Беларусь является оптимизация контроля за перемещением товаров через таможенную границу и сокращение сроков их таможенного оформления. Для этого Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь совместно с БЖД реализован упрощенный порядок таможенного оформления грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. Таможенные процедуры осуществляются с помощью современных информационных технологий, что позволяет значительно ускорить документооборот, снизить количество задержек грузов на границе, обеспечивая их беспрепятственное продвижение по назначению.

Учитывая мировую тенденцию контейнеризации перевозок грузов, Белорусской железной дорогой проводится работа по организации перевозок грузов в контейнерах, в том числе маршрутными контейнерными поездами.

По дороге регулярно курсируют 10 контейнерных поездов: «Восточный ветер», «Казахстанский вектор», «Монгольский вектор», «ZUBR», «Викинг», «Фольксваген РУСС», «Пежо-Ситроен», «Москвич», «Находка – Брест» и «Чунцин – Дуйсбург».

По территории Республики Беларусь проходят участки двух общеевропейских транспортных коридора общей протяженностью 1520 км.

Автомобильная дорога М-1/Е30 Брест– Минск - граница Российской Федерации является участком общеевропейского транспортного коридора №2 Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород. Протяжённость его по территории республики составляет 610 км. Интенсивность движения на отдельных участках достигает 8500-10000 автомобилей в сутки. В настоящее время автомобильная дорога М-1/Е30 по техническим параметрам отвечает международным стандартам.

Автомобильная дорога М-8/Е95 граница Российской Федерации-Витебск-Гомель-граница Украины является участком общеевропейского транспортного коридора № 9,



который соединяет Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию, Грецию и пересекает территорию республики с севера на юг. Дорога имеет протяженность по территории республики 456 км.

Международный транспортный коридор «ТРАСЕКА» по территории Беларуси не проходит, однако он представляет интерес с точки зрения его продления на Республику Беларусь.

По указанным автодорогам через пункты пропуска на белорусско-литовском и белорусско-польском участках Государственной границы в 2012 г. проследовало транзитом 1380 тыс. грузовых автомобилей (в обоих направлениях), что составляет 82 % транзитных поездок через Республику Беларусь. Объем перевозок составил более 12 млн. тонн, что составляет 82 % транзита грузов автотранспортом через Республику Беларусь. Средний темп роста транзита грузов автотранспортом через Республику Беларусь за 2008-2012 гг. составил 111 % в год.

По территории Республики Беларусь проходят также 12 маршрутов международных автомобильных дорог СНГ общей протяженностью 3607 км, что составляет 23% от протяженности всех республиканских дорог. По ним ежегодно транзитом проезжает более 500 тысяч грузовых и свыше 1 миллиона легковых иностранных автотранспортных средств.

Железнодорожные транспортные коридоры являются приоритетным направлением реализации транзитного потенциала сухопутным путем.

По территории республики проходят два Панъевропейских транспортных коридора: II и IX. Оба они имеют огромный потенциал в обеспечении транспортных связей между Европой и Азией. Северные части коридора IX Хельсинки - Санкт-Петербург - Москва и Калининград – Минск – Киев – Москва обеспечивают выход европейским странам на Дальний Восток и страны Азиатско-Тихоокеанского региона, в Центральную Азию, Закавказье, Иран и другие страны Персидского залива, а также Пакистан и Индию.

По территории Республики Беларусь проходят также два коридора ОСЖД: № 1и и № 9.

Исследования показывают, что доля международных перевозок в общем объеме грузооборота железнодорожным транспортом в Беларуси составляет 87%, России – 90%, в Казахстане – до 72%, Украине – около 70 %. В основном грузоперевозки в Евроазиатском направлении осуществляются по транспортным коридорам Организации Сотрудничества Железных Дорог.

К 2020 году планируется завершить формирование транспортных маршрутов Единого транспортного пространства.

Социально-экономические результаты развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог заключаются в:

- более полном и качественном удовлетворении спроса на перевозки в международном сообщении;
- совместном использовании и скоординированном развитии транспортной инфраструктуры в рамках Единого транспортного пространства;
- обеспечении беспрепятственного перемещения транспортных средств, грузов и пассажиров, услуг через национальные границы;
- создании условий для быстрого комплексного обслуживания грузопотоков в местах пересечения границ и в международных логистических центрах;
- привлечении на транспортные коммуникации перевозок международных транзитных грузов третьих стран сообщением Европа – Азия – Европа в направлениях север – юг, запад – восток.

Организации внутреннего водного транспорта осуществляют перевозку грузов по рекам Республики Беларусь и в международном сообщении по реке Днепр в черноморские порты. Протяженность судоходных путей – 1,8тыс. км. Период работы флота с марта по ноябрь.

Перевозкой и перевалкой грузов занимаются 10 портов, расположенных в городах Брест, Пинск, Микашевичи, Мозырь, Речица, Гомель, Могилев, Бобруйск, Витебск, Гродно. Порты Мозырь, Бобруйск и Гомель имеют железнодорожные подъездные пути. Общий



грузооборот портов составляет 15 млн. тонн.

Исследования объектов придорожного сервиса показало, что в республике вдоль автомобильных дорог общего пользования расположено недостаточное количество АЗС и СТО. Вследствие этого более быстрыми темпами ведется строительство именно этих объектов. Так, в 2011 году было введено в эксплуатацию 67 АЗС, что составило 17 % от их общего количества и 50 объектов СТО или 27,5 % от их общего количества. В целом количество и качество объектов придорожного сервиса не соответствуют нормативам.

Исследование состояния логистической системы РБ показало, что руководство страны уделяет большое внимание вопросам развития логистического сектора, создает дополнительные преференции и привилегии субъектам в этой сфере деятельности.

В настоящее время в Республике Беларусь функционируют 13 логистических центров: «Брест-Белтаможсервис», «Минск-Белтаможсервис», «Гомель-Белтаможсервис», СООО «Брествнештранс», ИП «БАТ-Логистик», ООО «Двадцать четыре», ОАО «Белмагистральавтотранс», ОАО «Озерцо-Логистик», СООО «БелВингесЛогистик», ТЧУП «ШАТЕ-М Плюс», РУП «Минск-Кристалл», ООО «Корольев Стан». К концу 2013 года планируется ввод еще трех: «ИнтерСтройПорталПлюс», «Прилесье» и «Оршанский авиаремонтный завод». Из указанных выше логистических центров – 3 являются транспортно-логистическими: «Белмагистральавтотранс», «Брествнештранс» и «БАТ-Логистик».

Перечень услуг, предоставляемых различными логистическими центрами Республики Беларусь, примерно одинаков. Это транспортировка, таможенные формальности, временное размещение и хранение материальных запасов; преобразования материальных потоков, обеспечение логистического сервиса в системе обслуживания.

Программой развития логистической системы в Республике Беларусь на период до 2015 года определено 36 земельных участков для строительства и размещения логистических центров, из которых 21 - отведен под создание транспортно-логистических центров. Участки распределены следующим образом: в Брестской области – 7; в Витебской области – 5; в Гомельской области – 5; в Гродненской области – 4; в Минской области – 11; в Могилевской области – 4. Из них 7 участков предназначены для строительства объектов РУП «Белтаможсервис», являющегося крупнейшим оператором и лидером по оказанию услуг в области таможенного дела и логистики.

Анализ существующей схемы размещения транспортно-логистических центров, запланированных в Программе, показал, что внесение каких-либо корректировок в определение мест на данный момент не требуется.

Исследование конкурентной среды в транспортном секторе Республики Беларусь показало, что в последние годы создана достаточно конкурентная среда. На рынке транспортных услуг представлены как государственные, так и частные компании. При этом последние имеют преобладающий характер.

Согласно данным государственной статистической отчетности на 1 января 2013 г. в Республике Беларусь действует 644 транспортно-экспедиционных и логистических компании, в том числе 12 логистических центров и 280 индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги в области транспортной экспедиции и логистики.

Общий объем транспортно-экспедиционных и транспортно-логистических услуг в Республике Беларусь за 2012 г. составил 1 595 млн. долларов США, в том числе 575 млн. долларов США по договорам с резидентами Республики Беларусь и 1 020 млн. долларов США – с нерезидентами. На долю железнодорожного транспорта приходится – 844 млн. долларов США, автомобильного – 658, водного – 77, воздушного – 16 млн. долларов США.

На протяжении последних 5 лет происходит существенное изменение структуры перевозок между отдельными видами транспорта. Соотношение между железнодорожным и автомобильным транспортом при перевозке грузов существенно изменилось в пользу последнего. Так, за январь-май 2013 года оно составило 1:1,09 по объемам перевозок, и 1:0,453 по грузообороту

Специфика Беларуси как транзитного государства подразумевает развитое



законодательство в области международной перевозки грузов. В настоящее время этот вопрос регулируется как актами национального законодательства, так и наднациональными нормативными правовыми актами – актами Таможенного Союза.

В настоящее время все действующие документы можно свести к следующим основным группам:

- требования к транспортным средствам;
- правила, организация и безопасность движения транспортных средств по автомобильным дорогам;
- требования к водителям транспортных средств и организация их труда;
- условия выполнения международных автомобильных перевозок;
- права, обязанности, ответственность сторон, участвующих в перевозочном процессе;
- правила пограничного и таможенного контроля;
- налогообложение перевозок и транспортных средств.

К основным международным документам, регламентирующим транснациональные грузоперевозки относятся:

- Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ, 1956)
- Протокол ООН 5 июля 1978 г. к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов
- Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1959, 1975)
- Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТД, 1970)
- Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС, 1970)

Анализ законодательства Республики Беларусь о международных грузоперевозках свидетельствует о его направленности на обеспечение развития как государственного, так и негосударственного секторов транспорта и ограничения монополизма в данной области, закрепление в качестве приоритета обеспечения безопасности транспортной деятельности, исключение дискриминации и создание равных условий субъектам при осуществлении данного вида деятельности, на обеспечение эффективного государственного контроля в указанной области. В Республике Беларусь законодательные акты широко охватывают сферу международных грузоперевозок. Имеются практически все ключевые законодательные акты по основным направлениям. Вместе с тем существует ряд существенных проблем, которые требуют гармонизации белорусского и европейского законодательства в области международных грузоперевозок

Можно выделить следующие системные проблемы, которые в настоящее время оказывают серьезное сдерживающее воздействие на развитие перевозок грузов в ЕврАзЭС и в Беларуси в частности.

1. Отсутствие гармонизации базового законодательства в сфере автотранспортной деятельности.

Принятые в государствах-членах уставы, кодексы и законы в области автотранспорта отличаются друг от друга. В ряде государств и по целому ряду важнейших вопросов законодательство вообще отсутствует, регулирование иногда происходит на основе старых, советских, не отвечающих современным реалиям законов. Отсутствует регулирование и по многим аспектам, являющимся чрезвычайно актуальными в настоящее время, таким как платность пользования инфраструктурой или перевозки опасных грузов.

2. Слабо унифицированные технические стандарты и технологические нормы в сфере перевозок пассажиров и грузов. Из общего числа соглашений и конвенций ЕЭК



ООН, затрагивающих сферу автомобильного транспорта и процедуры пересечения границ (40 документов), 11 не было подписано ни одним из государств-членов ЕврАзЭС.

Лишь к одному многостороннему документу – Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 г.) присоединились все государства-члены ЕврАзЭС.

3. Отсутствие эффективной разрешительной системы на территории ЕврАзЭС. Двусторонние соглашения, заключенные между отдельными странами, предполагают различный уровень преференций в отношении налогов, дорожных сборов, транзита, предусматривают в ряде случаев разрешительную систему осуществления перевозок, в том числе и на основе согласования контингента выдаваемых разрешений.
4. Различные барьеры технического, административного, фискального и трансграничного характера.

С учетом вышесказанного следует реализовать следующий план работы по гармонизации законодательной и нормативной правовой деятельности в сфере автомобильного транспорта:

1. Провести анализ и систематизацию основополагающих действующих нормативно-правовых актов в государствах-членах ЕврАзЭС, определить системные несоответствия и разработать предложения по их устранению.
2. Унифицировать транспортные технические нормы и стандарты. Это важнейший элемент согласованной интеграции ЕврАзЭС в европейскую и мировую транспортные системы.
3. Обеспечить эффективную систему осуществления международных автомобильных сообщений между государствами-членами ЕврАзЭС через ликвидацию административных барьеров. Для этого необходимо устранить барьеры в области платы за транзит, дорожных и иных сборов за проезд по бесплатным дорогам, разрешительной системы при осуществлении двусторонних перевозок в рамках Содружества, доставки тяжеловесных, негабаритных и опасных грузов
4. Повысить степень координации государств-членов ЕврАзЭС в международных организациях, в том числе по вопросам присоединения к международным соглашениям и конвенциям. Речь идет, в первую очередь, об организациях системы ООН и Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ).

Таким образом, гармонизация белорусского законодательства с правилами, действующими на территории Европейского союза и стран Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС), превратилась в актуальную задачу, от решения которой зависят перспективы развития международных грузоперевозок в страны Европы и Азии.

Исследование транзитного потенциала Республики Беларусь должно рассматриваться в тесной взаимосвязи с ее ближайшими соседями, такими как Украина, Литва, Латвия.

Украина занимает особое место в европейской транзитной системе благодаря развитой транспортной сети и незамерзающим портам, Длина железнодорожной сети общего пользования составляет 21654,7 км. Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования – 169501,6 км.

Через территорию Украины проходит три международных транспортных коридора:

- МТК №3 Хельсинки – Санкт-Петербург – Витебск – Киев (Москва) – Одесса (Кишинев) – Пловдив – Бухарест – Александруполис;
- МТК №5 Триест – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львов;
- МТК №9 Хельсинки – Санкт-Петербург – Витебск – Киев (Москва) – Одесса (Кишинев) – Пловдив – Бухарест – Александруполис.

Технологические мощности транспортной инфраструктуры Украины способны ежегодно перевозить железными дорогами более 1 млрд. т грузов, перерабатывать в портах свыше 160 млн. т грузов. Значительная доля этих мощностей ориентирована на транзит.

Украина имеет самый высокий коэффициент транзитности в Европе, равный 3,75.



Однако, имеющийся транзитный потенциал используется только на 35 %.

Общий объем транзитных перевозок в 2012 г. различными видами транспорта через Украину снизился на 17,4 % по сравнению с уровнем 2011 г. Это вызвано падением объемов транзита грузов на всех видах транспорта. Так, объем транзитных перевозок автомобильным транспортом снизился на 3,2 %, железнодорожным – на 15,9 %, морским – на 58,1 %.

В 2012 г. было перевезено 7,58 млн. т транзитных грузов речным транспортом, в то время как в 2010 – 2011 годах эти перевозки вообще не выполнялись.

Основными странами отправителями транзитных грузов через территорию Украины являются страны СНГ, доля которых составляет свыше 95 % от общего объема транзита. В основном это такие страны, как Российская Федерация, Казахстан, Беларусь и Молдова.

Анализ структуры транзитных грузов, перевезенных через территорию Украины в 2012 г. показал, что около 86,0 % от общего объема транзита приходится на минеральные продукты (нефть, нефтепродукты и энергетические материалы, руду, соль, серу, штукатурные материалы, цемент; шлаки и золу), около 6,0 % – на продукцию химической и связанных с ней отраслей промышленности, около 3,0 % – на драгоценные металлы и изделия из них, 1,0 % – на продукты растительного происхождения, около 4,0 % на остальные группы грузов.

Автомобильным транспортом в 2011 г. было перевезено транзитом через территорию Украины 4850,03 тыс. т грузов, что на 3,2 % меньше, чем в 2011 г.

Наибольший удельный вес в общем объеме транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом занимают перевозки из: Российской Федерации (18,5 %), Молдовы (12,8 %), Турции (10,7 %), Италии (7,3 %), Болгарии (5,2 %), Сербия (5,0 %) и Польша (4,2%) (рисунок 63). Суммарный удельный вес транзитных перевозок из этих стран в общем объеме транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом составил 63,7 %.

По общим объемам грузовых перевозок Украина занимает 4 место на Евразийском континенте, уступая только железным дорогам Китая, Российской Федерации, Индии и шестое место в мире. Технологические мощности международных транспортных коридоров, проходящих по территории Украины, позволяют ежегодно перевозить железными дорогами более 1 млрд. т грузов. Однако эти возможности используются менее чем наполовину.

Структура транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом через территорию Украины в 2012 г.:

- минеральные продукты (в основном нефть, нефтепродукты и энергетические материалы, а также уголь и руда) – 74,8 %;
- продукция химической и связанных с ней отраслей промышленности (в основном удобрения) – 11,3 %;
- драгоценные металлы и изделия из них – около 8,7 %.

Суммарно перевозки этих товарных групп грузов занимают 95,3 % в общем объеме перевозок транзитных грузов, перевезенных железнодорожным транспортом через территорию Украины в 2012 г.

На величину транзитных грузопотоков оказывает влияние политика Правительства Российской Федерации, направленная на развитие собственных морских портов, расположенных на Балтийском и Черном морях, и, соответственно, на перенаправление туда экспортных грузопотоков.

Наибольший удельный вес в общем объеме транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом за 2012 г. занимают перевозки из следующих государств: Российской Федерации – 67,3 %, Казахстана – 20,5 %, Беларуси – 6,3 %, Молдовы – 1,7 % (рисунок 66). Суммарный удельный вес транзитных перевозок из этих 4 стран в общем объеме транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом составляет 95,8 %.

Организованы контейнерные поезда для ускоренной доставки грузов в крупнотажных контейнерах. Формирование и отправление контейнерных поездов производится в гибком режиме по мере их прибытия. Это позволяет исключить длительный простой контейнеров в портах в ожидании отправления поездов. Курсируют поезда комбинированного транспорта «Викинг» по маршруту Ильичевск (Украина) – Клайпеда (Литва) и «Ярослав» по маршруту Луганск – Киев (Украина) – Славкув (Польша).



В 2012 г. по сравнению с 2011 г. транзитные перевозки морским транспортом через территорию Украины значительно сократились с 3912,07 тыс. т до 1637,72 тыс. т или в 2,4 раза.

Наибольший удельный вес в общем объеме переработки транзитных грузов в морских портах и причалах Украины за 2012 г. (около 94,6 %) занимали грузы, отправленные из 6 стран: Российской Федерации – 58 %, Казахстана – 22 %, Беларуси – 3 %, Молдовы – 2 %), Китая – 1 %), Турции – 1 %).

Украина обладает мощным портовым потенциалом. В настоящее время в Украине действуют Белгород-Днестровский, Днепро-Бугский, Мариупольский, Бердянский, Ренийский, Одесский, Скадовский, Евпаторийский, Херсонский, Керченский, Севастопольский и Николаевский, «Октябрьск», Ильичевский, «Южный» и Измаильский морские торговые порты.

Наиболее значимыми для экономики Украины являются расположенные в северо-западной части Черного моря Одесский, Ильичевский и «Южный» порты. На их долю суммарно приходится около 70 % всего грузооборота украинских морских портов.

Проявившаяся в 2012 г. тенденция по снижению объемов переработки транзитных грузов в портах Украины во многом обусловлена снижением их конкурентоспособности на этом сегменте рынка транспортных услуг по сравнению с портами Российской Федерации, Болгарии, Румынии и стран Балтии.

Переработка экспортно-импортных и транзитных грузов помимо морских портов осуществляется также и в речных портах и причалах Украины. Объем переработки грузов в речных портах и причалах Украины за 2012 г. составил 6,675 млн. т или 4,2 % от общего объема переработки грузов в морских и речных портах.

Латвия расположена на берегу Балтийского моря и граничит с Литвой на юге, Эстонией – на севере, Россией – на востоке и Беларусью – на юго-востоке.

Анализ географии грузовых перевозок Латвийской железной дороги за 2012 г. показал, что наибольшую долю в общем объеме перевозок занимают российские грузы – 67,5 %, а также белорусские – 21,3 % и литовские – 3,7 %. Удельный вес международных перевозок грузов в общем объеме перевозок железнодорожным транспортом Латвии составил 97,6 %, а внутренних соответственно – 2,4 %. Основные объемы грузов следуют по территории Латвии транзитом в направлении морских портов.

Набольшая часть (81,8 %) от общего объема грузов, перевезенных автомобильным транспортом в 2012 г., пришлась на внутренние перевозки – 43 млн. т, что на 3,9 % ниже уровня 2011 г. Объем международных автомобильных перевозок грузов также увеличился на 0,4 млн. т или 4,5 % и составил 9,6 млн. т.

Доля международных перевозок в общем объеме перевозок в 2012 г. составила 18,2 %.

Морские порты Латвии являются одним из главных элементов в цепочке транзитных перевозок. В Латвии функционирует три крупных порта – Рига, Вентспилс и Лиепая, а также семь малых – Энгуре, Лиелупе, Мэрсагс, Павилоста, Роя, Салацгрива и Скуате. Крупные порты в основном занимаются переработкой транзитных грузов – в них перегружается около 80 % перевозимого через Латвию транзита. Малые порты, главным образом, специализируются на отправке лесоматериалов, а также на приемке продуктов рыболовства.

Общий объем переработки грузов в портах за 2012 г. составил свыше 66 млн. т, что составляет 93,5 % к уровню 2011 г.

Снижение общего объема переработки грузов в портах в 2012 г. по сравнению с 2011 г. вызвано, главным образом, снижением объема переработки грузов в портах Рига (-8,9 %) и Вентспилс (-1,0 %), которые являются самыми крупными в Латвии.

Литва имеет развитую дорожную сеть, во многом отвечающую требованиям ЕС. Протяженность автомобильных дорог государственного значения Литвы составляет 21313 км, из которых на магистральные приходится 1724 км (в том числе категории «Е» – 1485 км), краевые – 4864 км (в том числе с асфальтобетым покрытием – 4697 км), районные – 14724 км (в том числе с асфальтобетым покрытием 5199 км).



Автомобильным транспортом Литвы в 2012 г. перевезено 48427,6 тыс. т грузов (105,2 % к 2011 г.). Грузооборот составил 23449,1 млн. ткм (109,0 % к 2011 г.). Грузооборот автомобильного транспорта во внутреннем сообщении составил 10,4 %, в международном сообщении – 89,6 % от общего грузооборота.

Во внутреннем сообщении железнодорожным транспортом перевезено 14,89 млн. т (30,2 % от общего объема перевозок) и выполнено 3611,78 млн. ткм (25,5 % от общего грузооборота). В международном сообщении перевезено 34,49 млн. т (69,8 % от общего объема перевозок) и выполнено 10559,87 млн. ткм (74,5 % от общего грузооборота).

Основная доля перевозок грузов в международном сообщении приходится на российские и белорусские грузы: 42,2 % и 36,2 % соответственно. На остальные страны, такие как Польша, Украина, Латвия, Казахстан, Эстония и другие страны, приходится 21,6 %.

Анализ объемов перевозок грузов морским транспортом Литвы за период с 2000 г. по 2012 г. показывает, что этот вид перевозок динамично развивается. По сравнению с 2000 г. общий объем перевозок грузов морским транспортом в 2012 г. увеличился на 55,2 %.

Помимо, непосредственно перевозок грузов морским транспортом, важнейшую роль в экономике Литвы играют Клайпедский порт и терминал Бутинге (расположенный в Паланге), деятельность которых приносит значительные валютные поступления.

Увеличение объемов контейнерных перевозок через Литву, а также развитие смешанных автомобильно-морских перевозок может в ближайшей перспективе способствовать увеличению объемов перевозок грузов из Литвы в Россию, Украину (через Беларусь) и одновременно снизить объем автомобильного транзита через польско-белорусскую границу.

Около 90 % транзита по Белорусской железной дороге составляют российские экспортные грузы: каменный уголь, нефть и нефтепродукты, химические и минеральные удобрения, черные металлы и навалочные и наливные грузы. Поэтому география белорусских транзитных перевозок зависит от внешнеэкономической политики, проводимой Российской Федерацией.

В 2012 г. транзитом перевезено 45,4 млн. т грузов, или 89,9 % к 2011 г.

Создание Белорусской железной дорогой привлекательных тарифных условий по доставке транзитных грузов позволило частично заместить падение объемов перевозок из России за счет наращивания объемов транзита из Литвы (112 % к 2011 г.), Эстонии (142 % к 2011 г.), Казахстана (110 % к 2011 г.), Польши (139 % к 2011 г.), Германии (115 % к 2011 г.), Чехии (108 % к 2011 г.).

Создание Белорусской железной дорогой привлекательных тарифных условий по доставке транзитных грузов позволило частично заместить падение объемов перевозок из России за счет наращивания объемов транзита из Литвы (112 % к 2011 г.), Эстонии (142 % к 2011 г.), Казахстана (110 % к 2011 г.), Польши (139 % к 2011 г.), Германии (115 % к 2011 г.), Чехии (108 % к 2011 г.).

Основной поток транзитного автомобильного транспорта через территорию Республики Беларусь проходит по двум международным транспортным коридорам: номер II (Запад-Восток) и номер IX (Север-Юг) с ответвлением IX Б.

Анализ объема транзитного потока автомобильного транспорта через территорию Республики Беларусь в 2012 г. показал, что автомобильными перевозчиками из 39 государств выполнено 1525486 поездок грузовых автомобилей транзитом через территорию Республики Беларусь. Данный показатель на 10,4 % выше уровня, достигнутого в 2011 г.

Тенденция ежегодного роста объема транзитного потока автомобильного транспорта через территорию Республики Беларусь наблюдается с 2010 г. Наибольшее количество транзитных поездок в 2012 г. (86,0 %) выполнили перевозчики из государств, сопредельных с Республикой Беларусь: Российской Федерации 42,4 %, Польши 26,8 %, Литвы 14,6 %, Украины 3,5 %.

Общий объем транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом через территорию Республики Беларусь, по данным таможенной статистики, в 2012 г. составил 14,889 млн. т. Это на 12,4 % выше уровня 2011 г., на 33,3 % - 2010 г., на 60,9 % - 2009 г. и на 48,9 % - 2008 г. Наибольшая часть объема транзитных перевозок грузов автомобильным



транспортом (14,106 млн. т или 94,7 % в 2012 г., 12,575 млн. т или 94,8 % в 2011 г., 10,498 млн. т или 94,0 % в 2010 г.) проходит через территорию республики по направлению Запад – Восток – Запад. Главным образом это грузы, которые перевозятся в/из Российской Федерации.

В то же время общий объем транзита по маршруту через Литву и Латвию (минуя Республику Беларусь) в 2012 г. составил только 2,834 млн. т, что более чем в 5,25 раза меньше, чем через территорию Республики Беларусь.

Общий объем транзита через территорию Украины в 2012 г. составил 4,850 млн. т, что в 3,07 раза меньше, чем через территорию Республики Беларусь.

В направлении Север – Юг через территорию республики ежегодно проходит около 5 – 7 % от общего объема транзита автомобильным транспортом.

Главным образом это грузы, которые перевозятся в/из Украины, Российской Федерации (Северо-Западный федеральный округ) и государств Балтии.

Увеличение транзитного грузопотока автомобильным транспортом через территорию Республики Беларусь в 2012 г. по сравнению с 2011 г. во многом определяется ростом экспорта товаров и продуктов из ЕС в Российскую Федерацию.



10. Библиографический список

- Внешняя торговля Республики Беларусь. Статистический сборник (2012).
- Транспорт и связь в Республике Беларусь. Статистический сборник (2012)с.
- Министерство статистики РБ (2013) <http://www.belstat.gov.by>
- Государственный таможенный комитет РБ <http://www.gtk.gov.by>
- Евразийская экономическая комиссия <http://www.eurasiancommission.org>
- б.Георгий Гриц, Транспортные перспективы Республики Беларусь в ЕЭС <http://www.baif.by/stati/transportnye-perspektivy-respubliki-belarus-v-ramkah-ees/>



ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ С РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИЕЙ И СТРАНАМИ ЕВРАЗЭС

Таблица 1.1 – Экспорт, импорт и внешнеторговый оборот Республики Беларусь со странами ЕвразЭС (млн. долл. США)

	2008	2009	2010	2011	2012
Экспорт	10 992.4	7 132.2	10 546.0	15 451.6	17 063.1
Импорт	23 695.4	16 815.5	18 500.2	25 098.2	27 691.7
Внешнеторговый оборот	34 687.8	23 947.7	29 046.2	40 549.8	44 754.8
Темп роста внешнеторгового оборота, %	–	69.0	83.7	116.9	129.0

Таблица 1.2 – Экспорт, импорт и внешнеторговый оборот Республики Беларусь с Российской Федерацией (млн. долл. США)

	2008	2009	2010	2011	2012
Экспорт	10 551.9	6 718.5	9 953.6	14 508.6	16 079.6
Импорт	23 507.4	16 726.3	18 080.6	24 930.2	27 550.9
Внешнеторговый оборот	34 059.3	23 444.8	28 034.2	39 438.8	43 630.5
Темп роста внешнеторгового оборота, %	–	68.8	82.3	115.8	128.1

Таблица 1.3 – Экспорт, импорт и внешнеторговый оборот Республики Беларусь со странами СНГ (миллионов долларов США)

	2008	2009	2010	2011	2012
Экспорт	14 326.0	9 316.4	13 635.9	20 374.4	23 459.9
Импорт	25 945.8	18 224.3	20 536.6	28 094.6	30 141.2
Внешнеторговый оборот	40 271.8	27 540.7	34 172.5	48 469.0	53 601.1
Темп роста внешнеторгового оборота, %	100.0	68.4	84.9	120.4	133.1

Таблица 1.4 – Объёмы экспорта товаров Республики Беларусь в страны СНГ и в страны ЕвразЭС (млн. долл. США)

	2008	2009	2010	2011	2012
Азербайджан	105.4	120.3	140.2	200.2	211.0
Армения	23.6	23.2	42.1	26.8	38.6
Казахстан	365.2	313.4	464.8	674.0	793.9
Кыргызстан	37.9	65.7	85.5	218.2	141.2
Молдова	241.2	169.6	165.2	242.1	253.4



Россия	10 551.9	6 718.5	9 953.6	14 508.6	16 079.6
Таджикистан	37.4	34.6	42,1	50.8	48.4
Туркменистан	47.4	73.1	87.2	230.1	231.0
Узбекистан	138.1	106.5	95.1	63.8	94.6
Украина	2 777.9	1 691.5	2 560.1	4 159.8	5 568.2
СНГ Всего	14 326.0	9 316.4	13 635.9	20 374.4	23 459.9
Темп роста СНГ, %	–	65.0	95.2	142.2	163.8
ЕврАзЭС Всего	10 992.4	7 132.2	10 546.0	15 451.6	17 063.1
Темп роста ЕврАзЭС, %	100.0	64.9	95.9	140.6	155.2

[Источники: <http://belstat.gov.by>; <http://www.gtk.gov.by>]

Таблица 1.5 – Объёмы импорта товаров в Республику Беларусь из страны СНГ и из стран ЕврАзЭС (млн. долл. США)

	2008	2009	2010	2011	2012
Азербайджан	6.2	120.3	140.2	200.2	211.0
Армения	4.6	4.3	42.1	26.8	38.6
Казахстан	5.1	6.0	464.8	674.0	793.9
Кыргызстан	5.1	825.8	85.5	218.2	141.2
Молдова	5.6	12.2	165.2	242.1	253.4
Россия	7.4	120.3	140.2	200.2	211.0
Таджикистан	171.8	74.9	405.8	137.0	119.0
Туркменистан	6.4	3.2	8.3	9.1	12.5
Узбекистан	92.6	84.6	83.9	77,7	85.1
Украина	23 507.4	16 726.3	18 080.6	24 930.2	27 550.9
СНГ Всего	25 945.8	18 224.3	20 536.6	28 094.6	30 141.2
Темп роста СНГ, %	–	70.2	79.2	108.3	116.2
ЕврАзЭС Всего	23 695.4	16 815.5	18 500.2	25 098.2	27 691.7
Темп роста ЕврАзЭС, %	100.0	71.0	78.1	105.9	116.9

[Источники: <http://belstat.gov.by>; <http://www.gtk.gov.by>]



Приложение 2

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ СО СТРАНАМИ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

Таблица 2.1 – Экспорт, импорт и внешнеторговый оборот Республики Беларусь со странами ЕС (млн. долл. США)

	2008	2009	2010	2011	2012
Экспорт	14 168.8	9 301.1	7 599.7	15 695.3	17 600.0
Импорт	8 541.9	6 545.9	7 549.5	8 686.8	9 500.0
Внешнеторговый оборот	22 710.7	15 847.0	15 149.2	24 382.1	27 100.0

[Источники: <http://belstat.gov.by>; <http://www.gtk.gov.by>]

Таблица 2.2 – Основные объёмы экспорта товаров Республики Беларусь в страны ЕС (млн. долл. США)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Бельгия	78.7	95.9	101.4	194.0	87.3	103.8	181.7	226.1
Германия	708.5	752.8	731.1	812.0	987.4	460.8	1 826.4	1 737.1
Италия	159.7	172.9	184.4	322.1	187.2	195.4	552.3	676.7
Латвия	322.6	462.0	990.2	2 141.0	1 655.8	929.5	3 151.3	3 269.7
Литва	351,8	432,7	564.5	619.2	362.3	450.5	857.2	1 181.2
Нидерланды	2 408.3	3 494.5	4 277.3	5 408.2	3 698.0	2 845.6	6 128.5	7 551.3
Польша	847.3	1 032.8	1 226.2	1 798.4	823.2	885.8	1 124.8	949.7
Соединенное Королевство	1 120.4	1 474.9	1 528.9	1 415.5	803.7	935.2	404.0	556.6
Эстония	106.4	94.5	226.5	329.2	119.8	126.3	578.1	485.9
Другие страны ЕС				1 129.2	576.4	666.8	891.0	965.7
ЕС всего				14 168.8	9 301.1	7 599.7	15 695.3	17 600.0

[Источники: <http://belstat.gov.by>; <http://www.gtk.gov.by>]

Таблица 2.3 – Основные объёмы импорта товаров из стран ЕС в Республику Беларусь (млн. долл. США)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Бельгия	118.4	165.0	207.0	281.0	224.5	260.7	311.9	344.1
Германия	1 121.1	1 672.0	2 171.4	2 791.7	2 211.1	2 385.3	2 558.2	2 732.1
Испания	63.5	89.4	136.2	196.6	173.4	206.2	231.6	290.9
Италия	393.5	498.3	638.1	871.9	709.0	772.4	968.4	956.3
Литва	134.6	170.3	180.1	233.6	195.2	247.8	296.8	371.2
Нидерланды	161.3	220.0	250.3	364.0	232.3	316.3	400.5	448.4
Польша	578.9	765.9	819.1	1 154.9	786.6	1 079.8	1 289.2	1 349.2
Соединенное Королевство	144.1	184.8	189.4	270.2	257.1	313.4	356.1	358.2
Франция	176.1	270.6	345.6	560.9	393.0	384.6	430.1	436.0
Чешская Республика	99.4	139.5	197.3	336.0	238.3	317.1	354.1	440.9
Другие страны ЕС				1 481.1	1 125.4	1 265.9	1 489.9	1 772.7
ЕС всего				8 541.9	6 545.9	7 549.5	8 686.8	9 500.0

[Источники: <http://belstat.gov.by>; <http://www.gtk.gov.by>]



Приложение 3

ОБЪЁМЫ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Таблица 3.1 – Грузооборот Республики Беларусь по видам транспорта (млн. т-км)

	2000	2005	2008	2009	2010	2011
Все виды транспорта (без трубопроводного) в том числе	36 495	53 059	62 925	56 387	62 401	67 728
железнодорожный	31 425	43 559	48 994	42 742	46 224	49 405
из него международные перевозки	23 425	33 339	35 053	28 743	31 667	36 191
из него транзит	12 016	17 339	19 726	16 433	18 499	19 875
автомобильный	5 026	9 351	13 742	13 512	16 023	18 153
внутренний водный	26	90	132	83	110	143

[Источники: <http://belstat.gov.by>; Транспорт и связь в Республике Беларусь. Статистический сборник. Минск, 2012. – 152 с.]

Приложение 4

ПАРК МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ В БЕЛАРУСИ

Таблица 4.1 – Количество автотранспортных средств зарегистрированы и фактически используется для международных автомобильных перевозок товаров по процедуре МДП

Год	Количество автотранспортных средств	
	Зарегистрированные для использования по процедуре МДП	Реально использующие процедуру МДП
2005	8 465	6 686
2006	8 173	6 673
2007	8 533	7 304
2008	9 270	7 912
2009	8 879	6 950
2010	8 943	6 854
2011	10 058	8 108
2012	11 696	9 138
на 01.09.2013	12 083	8 741



Таблица 4.2 – Структура парка автотранспортных средств в зависимости от формы организации деятельности субъектов хозяйствования

Форма организации	2012		На сентябрь 2013	
	Кол-во	доля, %	Кол-во	доля, %
ООО и ОДО	4 260	36.4	4 521	37.4
Унитарные предприятия	3 427	29.3	3 570	29.5
ОАО и ЗАО	1 056	9.0	1 053	8.7
Государственные предприятия	18	0.2	19	0.2
Иностранные предприятия	461	3.9	434	3.6
Совместные предприятия	2 381	20.4	2 389	19.8
Индивидуальные предприниматели	34	0.3	34	0.3
Прочие	59	0.5	65	0.5
ВСЕГО	11 696	100	12 085	100

Таблица 4.3 – Структура парка автотранспортных средств по регионам

Регион	2012		На 1 сентября 2013	
	Кол-во	доля, %	Кол-во	доля, %
Минск и Минская обл.	5 992	51.2	6 177	51.1
Гродненская область	1 813	15.5	1 911	15.8
Брестская область	2 375	20.3	2 390	19.8
Витебская область	603	5.2	628	5.2
Гомельская область	458	3.9	528	4.4
Могилевская область	455	3.9	451	3.7
ВСЕГО	11 696	100	12 085	100

Таблица 4.4 – Возрастная структура парка автотранспортных средств

	2011		2012		На 1 сентября 2013	
	Кол-во	доля, %	Кол-во	доля, %	Кол-во	доля, %
До 3-х лет	2 354	23.4	4 356	37.2	4 788	39.6
От 3-х до 7-ми лет	4 121	41.0	4 124	35.3	4 151	34.4
7 лет и старше	3 583	35.6	3 216	27.5	3 146	26.0
ВСЕГО	10 058	100	11 696	100	12 085	100

Таблица 4.5 – Парк автотранспортных средств по областям и по возрасту

Регион	2012						На 1 сентября 2013					
	До 3-х лет		От 3-х до 7-ми лет		7 лет и старше		До 3-х лет		От 3-х до 7-ми лет		7 лет и старше	
	Кол-во	%	Кол-во	%	Кол-во	%	Кол-во	%	Кол-во	%	Кол-во	%
Минск и Минская обл.	2 353	39	2 288	38	1 351	23	2 613	42	2 249	37	1 315	21
Гродненская область	433	24	533	29	847	47	494	26	580	30	837	44
Брестская область	947	40	759	32	669	28	1 028	43	731	31	631	26
Витебская область	260	43	190	32	153	25	262	42	209	33	157	25
Гомельская область	179	39	156	34	123	27	232	44	170	32	126	24
Могилевская область	184	40	198	44	73	16	159	35	212	47	80	18
ВСЕГО	4 356	37	4 124	35	3 216	28	4 788	40	4 151	34	3 146	26

Таблица 4.6 – Экологическая структура парка автотранспортных средств

Экологические требования	2011		2012		На 1 сентября 2013	
	Кол-во	доля, %	Кол-во	доля, %	Кол-во	доля, %
ЕВРО-5	3 590	35.7	5 388	46.1	5 925	49.0
ЕВРО-4	637	6.3	658	5.6	693	5.7
ЕВРО-3	2 387	23.7	2 101	18.0	1 931	16.0
ЕВРО-2	471	4.7	382	3.3	322	2.7
Прочие	2 973	29.6	3 167	27.1	3 214	26.6
ВСЕГО	10 058	100	11 696	100	12 085	100

Таблица 4.7 – Структура парка в соответствии с принадлежностью автотранспортных средств по праву собственности

Вид собственности	2011		2012		На 1 сентября 2013	
	Кол-во	доля, %	Кол-во	доля, %	Кол-во	доля, %
Арендованные (лизинговые) АТС	2 673	27	3 339	29	3 242	27
Собственные АТС	7 385	73	8 357	71	8 843	73
ВСЕГО	10 058	100	11 696	100	12 085	100

Таблица 4.8 – Изменение возрастной структуры автомобильного парка

Год	До 3-х лет	От 3-х лет до 7-ми лет	7 лет и старше	ВСЕГО, %
2000	2	30	68	100
2001	6	30	64	100
2002	10	31	59	100
2003	12	26	62	100
2004	11	23	66	100
2005	11	17	72	100
2006	12	17	71	100
2007	20	23	57	100
2008	33	20	47	100
2009	30	23	47	100
2010	26	30	44	100
2011	23	41	36	100
2012	37	35	28	100
01.09.2013	39	35	26	100



Приложение 5

РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ

Таблица 5.1 – Грузооборот по видам транспорта, млн. т-км

Виды транспорта	1990	2000	2010	2011	2012
Все виды транспорта	692 311	285 415	455 978	493 300	484 371
в том числе международные перевозки			240 152	258 440	254 382
тепмы роста, %			100.0	107.6	105.9
Трубопроводный		131 303	142 992	142 791	137 359
Железнодорожный	245 832	88 000	139 937	152 800	153 673
из него международные перевозки	169 688	60 245	90 376	108 039	107 850
автомобильный	428 057	64 436	166 862	190 989	189 302
тепмы роста, %			100.0	114.5	113.4
из него международные перевозки			6 765	7 601	9 159
тепмы роста, %			100.0	112.4	135.4
Внутренний водный	18 397	1 672	6 168	6 711	4 023
Воздушный	25	4	19	9	14
из него международные перевозки	25	4	19	9	14

Таблица 5.2 – Экспорт транспортных услуг Республики Беларусь, млн. долларов

	Единицы	2009	2010	2011	2012	2013, первая половина
Все виды	млн. долларов	2 288.7	3 006.9	3 539.3	3 620.7	1 880.0
тепмы роста, %	%	100.0	131.4	154.6	158.2	–
перевозка груза	млн. долларов	–	–	3 046.7	3 047.9	1 614.4
пассажирские перевозки	млн. долларов	–	–	260.1	301.2	160.2
Дорожные перевозки	млн. долларов	494.8	682.0	780.9	1 068.1	537.7
тепмы роста, %	%	100.0	137.8	157.8	215.9	108.7
Железнодорожный	млн. долларов	703.9	821.4	–	1 050.0	562.1
Трубопроводный	млн. долларов	715.0	834.2	–	883.5	458.7
Прочие	млн. долларов	375.0	669.3	2 758.4	619.1	321.5



Таблица 5.3 – Импорт транспортных услуг Республики Беларусь, млн. долларов

	Единицы	2009	2010	2011	2012	2013, первая половина
Все виды	млн. долларов	825.7	1 368.5	1 513.4	1 493.7	697.9
тепмы роста, %	%	100.0	165.7	183.3	180.9	84.5
перевозка груза	млн. долларов	–	–	1 181.6	1 150.9	542.3
пассажирские перевозки	млн. долларов	–	–	141.4	160.3	86.6
Дорожные перевозки	млн. долларов	175.7	283.2	324.3	397.3	205.9
тепмы роста, %	%	100.0	161.2	184.6	226.1	117.2
Железнодорожный	млн. долларов	317.0	443.5	–	467.5	225.4
Морской	\$US million	222.8	508.6	-	472.0	187.7
Прочие	\$US million	110.2	133.2	1 189.1	156.8	78.9

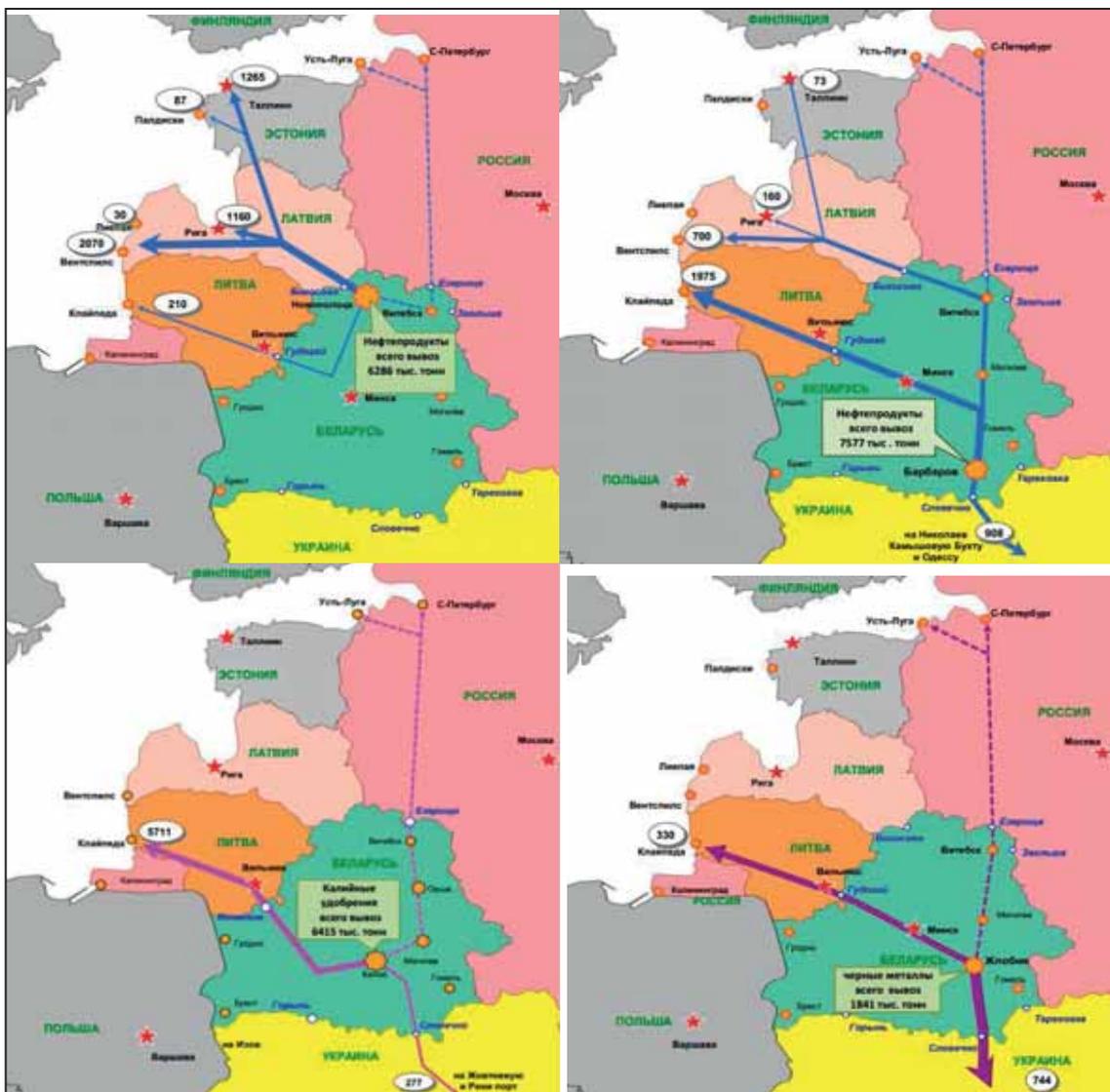
Таблица 5.4 – Сальдо торговли транспортными услугами Республики Беларусь, млн. долларов

	2009	2010	2011	2012	2013, первая половина
Все виды	1463.0	1638.4	2025.9	2127.0	1182.1
Автомобильный транспорт	319.1	398.8	456.6	670.8	331.8



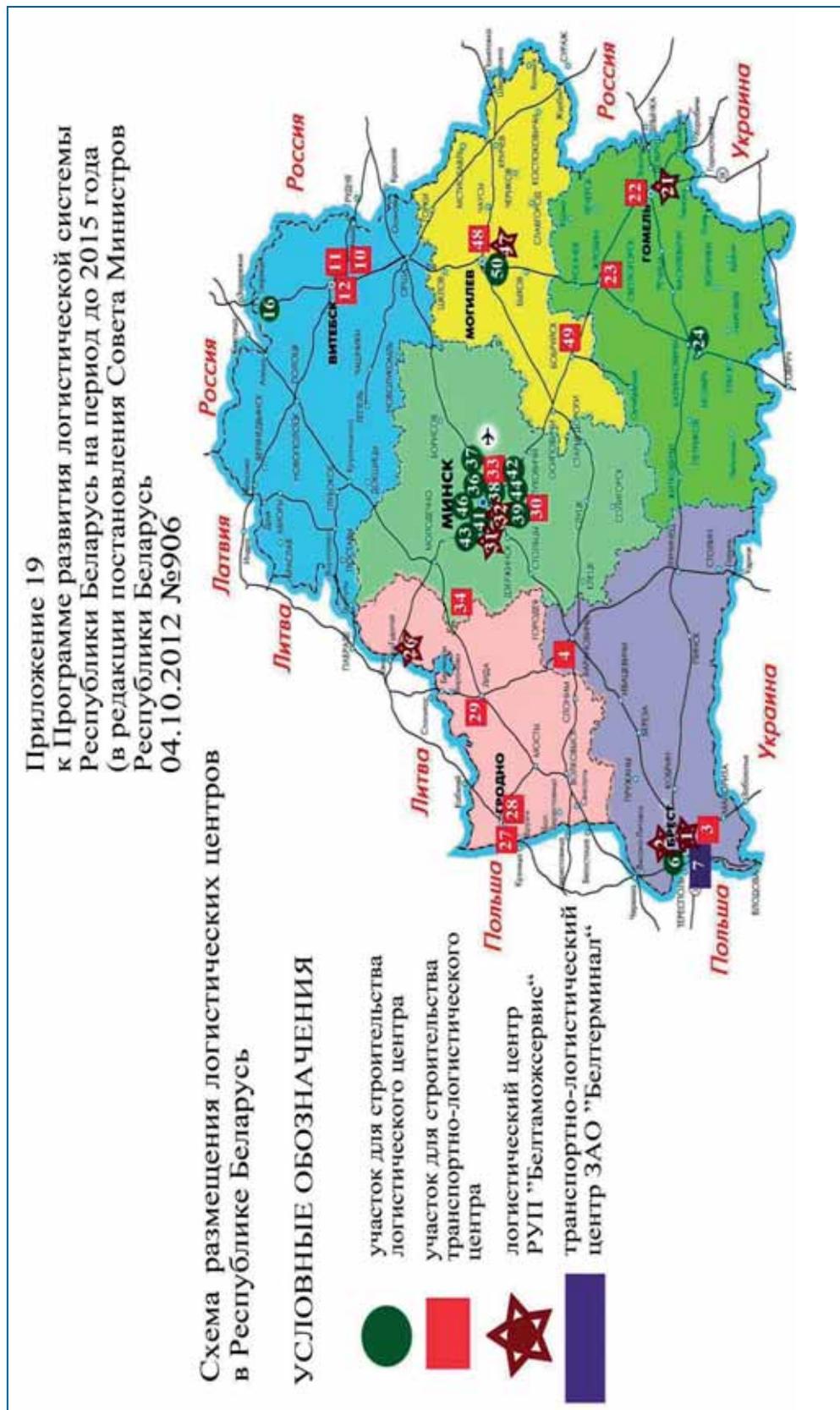
Приложение 6

КАРТЫ-СХЕМЫ ЭКСПОРТА ПЕРЕЧИСЛЕННЫХ ГРУЗОВ В ПОРТЫ



Приложение 7

СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ



Исследование Транспортной И ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Information Service
United Nations Economic Commission for Europe

Palais des Nations
CH - 1211 Geneva 10, Switzerland
Telephone: +41(0)22 917 44 44
Fax: +41(0)22 917 05 05
E-mail: info.ece@unece.org
Website: <http://www.unece.org>