



Автомобильный транспорт Беларуси – 2008

«Синяя книга» IRU

Москва, 2008



Транспортный комплекс является важнейшим элементом экономико-социальной инфраструктуры республики. Среди всех видов транспорта особое место принадлежит автомобильному, способному с наибольшей эффективностью обеспечить удовлетворение потребностей общества в перевозках грузов и пассажиров. Автомобильный транспорт играет одну из определяющих ролей в экономике республики благодаря двум присущим ему принципам (доставка грузов «от двери до двери», и «точно в срок»).

Относительно небольшая протяженность территории Республики Беларусь, хорошо развитая сеть автомобильных дорог, а также наличие большого количества мелких партий товаров обусловило постоянную востребованность услуг автомобильного транспорта.

Выгодное геополитическое положение республики способствует развитию транзитных автомобильных грузовых и пассажирских перевозок в международном сообщении, а также дальнейшему развитию автодорог, приграничного и придорожного сервиса.

Сейчас мы имеем сеть дорог общего пользования протяженностью более 80 тысяч километров. По территории Беларуси проходят важнейшие международные транспортные маршруты: Критский транспортный коридор II (участок граница Польши – Брест – Минск – граница Российской Федерации), Критский коридор IX (участок граница Российской Федерации – Витебск – Гомель – граница Украины) и IX В (участок граница Литвы – Минск – Гомель – граница Украины). Они связывают Западную Европу со многими промышленными центрами Беларуси, России, Украины, Литвы, Молдовы и другими странами. Их общая протяженность на территории Беларуси превышает 1500 км. Дальнейшему развитию и совершенствованию дорог в нашей стране придается особое внимание.

Я очень благодарен IRU и Ассоциации «БАМАП» за подготовку и издание этой книги. Надеюсь, что изложенная в ней информация подтвердит благоприятный имидж Республики Беларусь как транзитной страны.

Желаю успехов и процветания всем автоперевозчикам.

Сосновский В. Г.
Министр транспорта и коммуникаций
Республики Беларусь



Автотранспортные перевозки в Республике Беларусь показывают стабильный рост, опережая при этом все другие виды транспорта. Это закономерно и отражает общемировые процессы. Это также является следствием того, что Республика Беларусь эффективно работает над формированием высокоэффективной национальной автотранспортной системы, способной обеспечить удовлетворение спроса на перевозки грузов и пассажиров, повысить их безопасность и качество, укрепить позиции и конкурентоспособность отечественных перевозчиков на внутреннем и

внешнем рынке транспортных услуг. При этом четко прослеживается курс Республики Беларусь на интеграцию в европейскую и мировую транспортные системы и уделяется особое внимание вопросам транспортной интеграции со странами бывшего СССР. В этой связи нельзя не упомянуть активную роль Беларуси в деятельности Совета по автомобильному транспорту и других уполномоченных органов Содружества.

Ключевым вопросом функционирования автотранспортного комплекса в Беларуси, как и в других государствах на постсоветском пространстве, является совершенствование государственного регулирования, создание механизмов государственно-частного партнерства, правил налогообложения, тарифной политики, а также антимонопольное регулирование. Мировой опыт свидетельствует, что наиболее эффективное воздействие государства на деятельность транспорта заключается в обеспечении справедливой конкуренции между видами транспорта.

«Синие книги IRU по проблемам автомобильного транспорта» Международного союза автомобильного транспорта – издания аналитического цикла, призванного, в первую очередь, дать оценку текущему состоянию дел в автотранспортном комплексе. Мы гордимся тем, что этот проект, стартовавший еще в 2002 году, оказался таким плодотворным и востребованным: уже увидели свет «Синие книги IRU» по России, Казахстану, Молдове, Узбекистану, Закавказью, Украине. Вы держите в руках «Синюю книгу IRU» по проблемам автотранспортного комплекса Беларуси, подготовленную в тесном сотрудничестве с Ассоциацией международных автоперевозчиков Беларуси, которым мы, пользуясь случаем, хотели бы выразить свою признательность за участие в этом проекте. Мы уверены, что и эта публикация найдет своего читателя, будет представлять интерес как для транспортников, так и для широкой аудитории.

Рунов И.Б.

Глава Представительства IRU
в регионе СНГ



Уважаемые коллеги!

Автомобильный транспорт является одной из важнейших составляющих успешного экономического развития нашей страны. Без него невозможно представить нынешнее динамичное развитие промышленности, строительства, сельского хозяйства и сферы услуг Республики Беларусь.

Для экспортно-ориентированной экономики нашей страны особое значение имеет развитие международных автомобильных перевозок. Ассоциация «БАМАП» постоянно работает по наращиванию потенциала национальных перевозчиков, созданию благоприятных экономических условий для работы международного автомобильного транспорта. Мы благодарны Международному союзу автомобильного транспорта, за поддержку и прилагаемые усилия по решению проблемных вопросов автоперевозчиков в целях обеспечения устойчивого развития и облегчения перевозок, содействующих экономическому и социальному прогрессу. Наше многолетнее взаимодействие с IRU и его представительством в СНГ позволяет белорусским перевозчикам активно интегрироваться в региональную и мировую систему международного автомобильного транспорта.

В последние годы в нашей стране по инициативе Ассоциации «БАМАП» и Министерства транспорта и коммуникаций на государственном уровне приняты меры, обеспечивающие благоприятные условия транзита товаров и транспорта по территории Беларуси.

Наша Ассоциация и в дальнейшем приложит все силы для развития международных перевозок и транзитной привлекательности Республики Беларусь.

Я надеюсь, что Синяя книга поможет автомобилистам всех стран оценить положительный опыт Республики Беларусь, как транзитного государства, ближе познакомиться с нашей прекрасной страной.

Хочу выразить благодарность Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, сотрудникам IRU и его представительства в СНГ, всем участникам создания Синей книги.

Желаю читателям Синей книги, работникам автомобильного транспорта успехов в работе, здоровья, счастья и благополучия.

Боровой Н.И.

Председатель Ассоциации
международных автомобильных
перевозчиков «БАМАП»

Содержание

Введение	9
Глава 1. Автомобильный транспорт и его роль в экономике Республики Беларусь	14
1.1 Экономика Республики Беларусь в 2006–2007 годах: оценка и прогноз	14
1.2 Автомобильная промышленность Республики Беларусь	18
1.3 Автомобильный парк Республики Беларусь	22
1.4 Автомобильные дороги Республики Беларусь	28
Глава 2. Автомобильные перевозки	32
2.1 Грузовые автомобильные перевозки	32
2.2 Международные автомобильные перевозки	34
2.3 Международные автомобильные перевозки со странами СНГ	41
2.4 Международные автомобильные перевозки со странами Европейского Союза	42
2.5 Пассажирские автомобильные перевозки	43
Глава 3. Главные проблемы автотранспорта Республики Беларусь и пути их решения	47
3.1 Безопасность движения	47
3.2 Вопросы экологии	50
3.3 Информационные технологии на автомобильном транспорте ...	53
3.4 Состояние законодательной и нормативной базы	57
3.5 Развитие дорожного сервиса	63
3.6 Вопросы таможенного регулирования	66
3.7 Консульско-визовое обслуживание	72
3.8 Создание транспортно-логистической системы	74
Заключение	79

Введение

Республика Беларусь. История. Цифры и факты.

Республика Беларусь расположена в центре Европы. По ее территории пролегают самые короткие транспортные коммуникации, связывающие страны СНГ с государствами Западной Европы.

Рельеф Беларуси преимущественно равнинно-холмистый, со средней высотой над уровнем моря 160 м. Наибольшая высота над уровнем моря – 345 м. Самая низкая местность над уровнем моря – 90 м (долина Немана).

В Беларуси умеренный климат, мягкая и влажная зима, теплое и влажное лето. Средняя температура в январе составляет -6°C , а в июле $+18^{\circ}\text{C}$. За год выпадает 550-700 мм осадков.

На западе страна граничит с Польшей, на северо-западе – с Литвой, на севере – с Латвией и Россией, на северо-востоке и востоке – с Россией, на юге – с Украиной.

Географическое расположение Беларуси позволяет говорить о выгодном экономико-географическом и геополитическом положении в восточной части Европы. Беларусь расположена на пересечении основных железнодорожных и автомобильных магистралей, систем нефте-, газо- и продуктопроводов, систем связи между Западной Европой и регионами России, странами Азии. Через территорию Беларуси проходит один из магистральных путей Евразии, в том числе самые короткие пути сообщения из Центральных и Восточных районов России в страны Западной Европы, а также между Балтийским и Черным морями.

Расстояние от Минска до столиц соседних государств: Вильнюса – 215 км, Риги – 470 км, Варшавы – 550 км, Киева – 580 км, Москвы – 700 км.

Беларусь имеет 6 областей, 118 районов, более 100 городов, 111 поселков городского типа, свыше 24 тыс. деревень.

Столица – город Минск, занимающий площадь около 200 кв. км, с численностью населения, приближающейся к 2 млн. человек.

В республике проживают 9,8 млн. человек, из них 71,5% – городские жители. В экономике заняты 4,3 млн. человек (72% населения трудоспособного возраста).

Государственные языки – белорусский и русский, денежная единица – белорусский рубль.

Беларусь – многонациональное государство. Белорусы в структуре населения страны составляют 81%. Остальные 19% представляют более 140 национальностей – русских, поляков, украинцев, евреев, армян, татар и других.

Республика Беларусь – унитарное демократическое социальное правовое государство. Республика Беларусь признает приоритет общепризнанных принципов международного права и обеспечивает соответствие им законодательства.

Беларусь признана экспертами ООН страной с высоким уровнем индекса развития человеческого потенциала. По оценкам экспертов Беларусь в 2007 году заняла 64-е место в списке из 177 стран по индексу развития человеческого потенциала.

По этому показателю она опередила все страны СНГ. Согласно оценкам независимых экспертов ООН, на 3 пункта от Беларуси отстала Россия. Она заняла 67-е место.

Согласно рейтингу ООН, Казахстан занимает 73-е, Украина – 76-е, Армения – 83-е, Грузия – 96-е, Азербайджан – 98-е, Туркменистан – 109-е, Молдова – 111-е, Узбекистан – 113-е, Кыргызстан – 116-е и Таджикистан – 122-е места.

Административная карта и население



Брестская область: площадь – 32,8 тыс.км², население – 1445,6 тыс. чел.

Витебская область: площадь – 40,1 тыс. км², население – 1294,7 тыс.чел.

Гомельская область: площадь – 40,4 тыс. км², население – 1485,1 тыс.чел.

Гродненская область: площадь – 25 тыс. км², население – 1123,5 тыс.чел.

Минская область: площадь – 40,2 тыс. км², население – 1474,1 тыс.чел.

Могилевская область: площадь – 29,1 тыс. км², население – 1146,8 тыс.чел.

История

В десятом – начале тринадцатого веках на землях Беларуси существовало несколько государственных образований, из которых наиболее значительными были Полоцкое, Туровское, Новгородское и др. Некоторые из крупных княжеств в 10–12 вв. стали фактически независимыми государствами и управлялись представителями местных династий.

С середины 13-го до конца 18-го в. земли Беларуси объединились в составе Великого Княжества Литовского. В своем государственно-политическом развитии оно прошло два основных этапа:

- 1) с середины 13 в. до 1569 г., когда Великое Княжество Литовское существовало как фактически независимая суверенная держава,
- 2) связанная Кревской унией до конца 18 в. – в составе Речи Посполитой как одна из двух составных частей этой федерации.

С ретроспективной точки зрения государственный строй Великого княжества литовского в конце 16–18 вв. представлял начальную форму сословной (шляхетской) демократии, первый шаг на пути к гражданскому обществу.

После включения в состав Российской империи в результате трех разделов Речи Посполитой в конце 18 века Беларусь не имела государственного статуса. Это на-

шло отражение в официальном ее названии: с 1840 г. – Северо-Западный край. В отношении Беларуси в этот период не было издано специальных законов, которые выделяли бы ее как регион, который находился на особом правовом положении. Этническая территория белорусов с 1801 г. входила в состав Минской, Могилевской, Витебской, Гродненской и Виленской губерний.

25 марта 1918 г. в условиях оккупации Беларуси германскими войсками в ходе первой мировой войны была провозглашена Белорусская Народная Республика – национальное буржуазно-демократическое государство.

1 января 1919 г. была образована Белорусская Советская Социалистическая Республика, в которой организация политической и экономической жизни проходила под контролем центральных властей.

27 июля 1990 г. была принята Декларация о государственном суверенитете республики. Согласно Конституции Республика Беларусь – президентская республика.

Главой государства является Президент, высшим законодательным органом – Национальное собрание, высшим контрольным органом – Конституционный суд.

Исторические даты

Первые поселения на территории Беларуси появились приблизительно 100 – 40 тыс. лет назад.

862 год – первое упоминание в хронике города Полоцк как центра племени кривичей;

2-я половина 10 века – основание Полоцкого княжества;

Конец 10 века – основание Туровского княжества;

1230 год – основание Великого княжества Литовского с центром в Новогрудке;

1569 год – Польское Королевство и Великое княжество Литовское объединяются в федеральное государство – Речь Посполитую;

1772, 1793, 1795 года – поэтапное включение Речи Посполитой и территории Беларуси в Российскую Империю;

1863 год – январь 1864 года – освободительное восстание в Беларуси, Польше и Литве;

7 ноября 1917 года – Октябрьская Революция в Российской империи;

25 марта 1918 года – провозглашение независимости Белорусской Народной Республики;

1 января 1919 года – образование Белорусской Советской Социалистической Республики;

18 марта 1921 года – подписание Рижского договора, согласно которому Западная Беларусь пребывает в составе Польши до 1939 года;

22 июня 1941 года – 28 июля 1944 года – оккупация Беларуси фашистской Германией;

27 июля 1990 года – Верховный Совет Республики Беларусь принимает Декларацию о государственном суверенитете Республики Беларусь;

15 марта 1994 года – Верховный Совет Республики Беларусь принимает Конституцию Республики Беларусь.

Официальные праздничные дни:

1 января – Новый год;

7 января – Православное Рождество;

8 марта – День женщин;

15 марта – День конституции (принята в 1994 году);

Радунца (день поминовения предков) – на 9-ый день после Православной Пасхи;
1 мая – Праздник труда;
9 мая – День Победы;
3 июля – День Независимости;
7 ноября – День Октябрьской революции;
25 декабря – Католическое Рождество.

Беларусь – одно из экономически развитых государств СНГ. В ее экономике доля промышленности составляет около 1/3 объема национального продукта. Наибольшее развитие получили такие отрасли промышленности как автомобилестроение, тракторостроение и сельскохозяйственное машиностроение, станкостроение и производство подшипников, электротехническая промышленность, добыча и переработка нефти, производство синтетических волокон, минеральных удобрений, фармацевтическая промышленность, производство строительных материалов, легкая и пищевая промышленности.

Характерной чертой национальной индустрии является производство готовой продукции, большая часть которой поставляется на экспорт.

Торговля Республики Беларусь с зарубежными странами в течение последних пяти лет

За последние пять лет внешнеторговый оборот Республики Беларусь в целом возрос в 2,5 раза и составил по итогам 2006 г. в стоимостном выражении 42,1 млрд. долларов США. Экспорт товаров увеличился также в 2,5 раза и составил 19,7 млрд. долларов, импорт составил 22,3 млрд. долларов. Основными товарными позициями белорусского экспорта являются нефтепродукты, калийные удобрения, трактора, грузовые автомобили, шины, холодильники и морозильники, части и оборудование для автомобилей и тракторов, полуфабрикаты из углеродистой стали, продукты питания, мебельная продукция, соединения гетероциклические, двигатели внутреннего сгорания, дорожная техника, трансформаторы электрические и др. Основу импорта составляют нефть и нефтепродукты, газ, автомобили легковые, металлолом, лекарственные средства, двигатели внутреннего сгорания, прокат плоский из углеродистой стали, рыба, машины для автоматической обработки информации, инсектициды и гербициды, электроэнергия, углеводороды циклические, промышленное оборудование и др.

В период с 2002 по 2004 гг. на страны СНГ приходилось более половины белорусского экспорта товаров. По итогам внешней торговли за 2005 и 2006 годы удельный вес стран СНГ в экспорте Республики Беларусь уменьшился с 53,1 процента в 2004 г. до 44,2 процента в 2005 г. и 43,6 процента в 2006 г., в основном за счет уменьшения доли Российской Федерации с 47,1 процента в 2004 году до 34,7 процента в 2006 году.

Перераспределение в указанном соотношении произошло также за счет увеличения доли экспорта в страны Европы с 38,0 процентов в 2004 году до 46,5 процентов в 2006 году, Америки – с 2,6 процента до 3,6 процента.

Товарооборот Республики Беларусь со странами СНГ в период с 2002 по 2006 годы возрос в 2,2 раза и составил по итогам 2006 г. 23,1 млрд. долларов США. Экспорт товаров увеличился в 2 раза и составил 8,6 млрд. долларов, импорт составил 14,5 млрд. долларов.

Основными товарными позициями белорусского экспорта в страны СНГ в течение рассматриваемого периода были продукты питания, тракторы, грузовые автомобили, строительные материалы, дорожная техника, нефтепродукты, телевизоры,

холодильники и морозильники, лекарственные средства, шины, мебель, продукция легкой промышленности.

В общем объеме внешней торговли Российская Федерация традиционно занимает первое место, на ее долю приходится 34,7 процента экспортированных Республикой Беларусь товаров и 58,6 процента – импортированных.

В период с 2002 по 2006 годы удельный вес европейских стран в общем объеме товарооборота со странами вне СНГ увеличился с 75,6 процента до 76,7 процента. Экспорт по итогам 2006 г. составил 9,2 млрд. долл., а импорт – 5,4 млрд. долл. Основными торговыми партнерами в этом регионе являются Нидерланды, Германия, Польша, Великобритания, Италия, Литва, Латвия, Швеция, Франция. Из Республики Беларусь в страны Европы поставляются нефтепродукты, калийные удобрения, казеин, тракторы, стекловолокно, синтетические нити, готовая одежда, лесоматериалы, микроскопы, медицинские приборы, мебель, металлопродукция, строительные материалы и др.

Товарооборот Республики Беларусь со странами Азии в период с 2002 по 2006 годы возрос в 3,2 раза и составил по итогам 2006 г. 2,2 млрд. долларов США. Экспорт товаров увеличился в 2 раза и составил 1,0 млрд. долларов, импорт составил 1,2 млрд. долларов. В торговле со странами вне СНГ доля стран Азии по итогам 2006 г. составила 11,9 процента, в том числе экспорта – 9,2 процента, импорта – 15,6 процента. Основными торговыми партнерами в этом регионе являются Китай, Индия, Турция, Япония.

В страны Азии Беларусь поставляет, в основном, калийные удобрения, жгуты синтетических нитей, грузовые автомобили, металлопродукцию и др.

В течение последних пяти лет товарооборот Республики Беларусь со странами Африки возрос на 44,1 процента и составил по итогам 2006 г. 153,9 млн. долларов США. Экспорт товаров увеличился на 34,1 процента и составил 107,7 млн. долларов, импорт составил 46,1 млн. долларов.

В торговле со странами вне СНГ доля стран Африки по итогам 2006 г. составила 0,8 процента, в том числе экспорта – 1,0 процент, импорта – 0,6 процента. Основным торговым партнером в этом регионе является Египет. В страны Африки осуществляются поставки тракторов, стали легированной, полуфабрикатов из углеродистой стали, частей и оборудования для автомобилей и тракторов, подшипников, тканей кордных, двигателей внутреннего сгорания, насосов жидкостных и др.

Товарооборот Республики Беларусь со странами Америки в период с 2002 по 2006 годы возрос в 2,9 раза и составил по итогам 2006 г. 1,4 млрд. долларов США. Экспорт товаров увеличился в 3,4 раза и составил 713,6 млн. долларов, импорт составил 647,8 млн. долларов. В торговле со странами вне СНГ доля стран Америки по итогам 2006 г. составила 7,2 процента, в том числе экспорта – 6,4 процента, импорта – 8,3 процента. Основными торговыми партнерами в этом регионе являются США, Бразилия, Аргентина, Канада, Куба. В страны Америки поставляются, в основном, калийные и азотные удобрения, готовая одежда, шины, фанера клееная и др.

Глава 1.

Автомобильный транспорт и его роль в экономике Республики Беларусь

1.1. Экономика Республики Беларусь в 2006–2007 годах: оценка и прогноз

Анализ экономического состояния республики Беларусь в 2006–2007 годах показывает, что основные параметры социально-экономического развития страны возросли на 4-15%, а в ряде случаев и выше. Так, по данным Министерства статистики и анализа РБ, за 2007 год темп роста промышленной продукции составил 108,1% к 2006 г., инвестиции в основной капитал выросли на 14,7%, грузооборот всех видов транспорта – на 5,3%, оборот розничной торговли – на 15,3%, внешнеторговый оборот – на 24,7%, реально располагаемые денежные доходы – на 15,0% (таб. 1.1).

Динамика производства валового внутреннего продукта (ВВП) в период с 2000 г. по 2007 г. характеризуется ежегодным непрерывным ростом в среднем на 107,7%. Рост ВВП в 2007 г. составил 108,1% и сопровождался снижением энергоемкости ВВП на 8,6% (рис. 1.1).

В отраслевой структуре ВВП промышленность составляет 27,6%, торговля и общественное питание – 10,3%, транспорт и связь – 9,2%, строительство – 7,9%, сельское хозяйство – 7,5% (рис. 1.2).

Среди отраслей промышленности наибольший рост объемов производства за 2007 г. наблюдается в машиностроении и металлообработке – 113,9%, промышленности строительных материалов – 111,3%, лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности – 110,8%, химической и нефтехимической промышленности – 109,7%, черной металлургии – 107,9%. Рост объема производства пищевой промышленности составил всего 101,6%, легкой промышленности – 100,3%. В электроэнергетике, топливной промышленности – снижение: 98,7% и 99,8% соответственно.

Динамичное развитие промышленности сопровождается ростом потребности в транспортных услугах, так как данные расходы являются необходимым, неотъемлемым элементом затрат в структуре расходов в различных отраслях экономики, что в свою очередь стимулирует развитие самой транспортной сферы.

Темпы роста объемов перевозок грузов в республике в 2007 году превышают уровень предыдущего года по всем видам транспорта общего пользования, за исключением воздушного – 81,06%, автомобильный – 107,2%, железнодорожный – 105,3%, внутренний водный – 116,2%.

В целом по республике на 1,9% к прошлому году превышен объем перевозок пассажиров, в том числе по автомобильному транспорту общего пользования республики на 2,5%, воздушному – на 28,6%, и снижен по железнодорожному на 7,0%.

Обеспечен рост экспорта услуг автомобильного, железнодорожного, воздушного транспорта на 125,1 процента к 2006 году. При этом рост обеспечен по каждому виду транспорта:

- автомобильный – 136,3%;
- железнодорожный – 118,5%;
- воздушный – 124,6%.

Таблица 1.1

Основные показатели социально-экономического развития Республики Беларусь

Значение показателя, в % к предыдущему году	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Валовой внутренний продукт	105,8	104,7	105,0	107,0	111,4	109,4	109,9	108,1
Продукция промышленности	107,8	105,9	104,5	107,1	115,9	110,5	111,4	108,5
Производство потребительских товаров	104,1	106,8	104,7	107,8	113,2	111,2	111,5	108,2
Продукция сельского хозяйства	109,3	101,8	100,7	106,6	112,6	101,7	106,0	104,1
Инвестиции в основной капитал	102,1	96,5	106,0	120,8	120,9	120,0	132,2	114,7
Реальные денежные доходы населения	114,1	128,1	104,1	103,9	109,8	118,4	117,8	114,7
Розничный товарооборот	111,8	128,2	111,5	110,3	111,5	120,0	117,4	115,3
Индекс потребительских цен (декабрь к декабрю предыдущего года; в процентах)	207,5	146,1	134,8	125,4	114,4	108,0	106,6	112,1
Индекс цен производителей промышленной продукции (декабрь к декабрю предыдущего года; в процентах)	268,0	139,1	142,6	128,1	118,8	110,0	109,0	117,1
Объем внешней торговли	126,9	98,5	108,7	125,7	140,7	108,0	128,8	126,0
в т. ч. экспорт	124,0	101,7	107,6	124,0	138,5	116,0	123,5	123,3
импорт	129,5	95,8	109,7	127,1	142,7	101,3	133,8	128,3
Грузооборот всеми видами транспорта		97,1	114,1	112,4	106,3	107,7	105,0	104,8

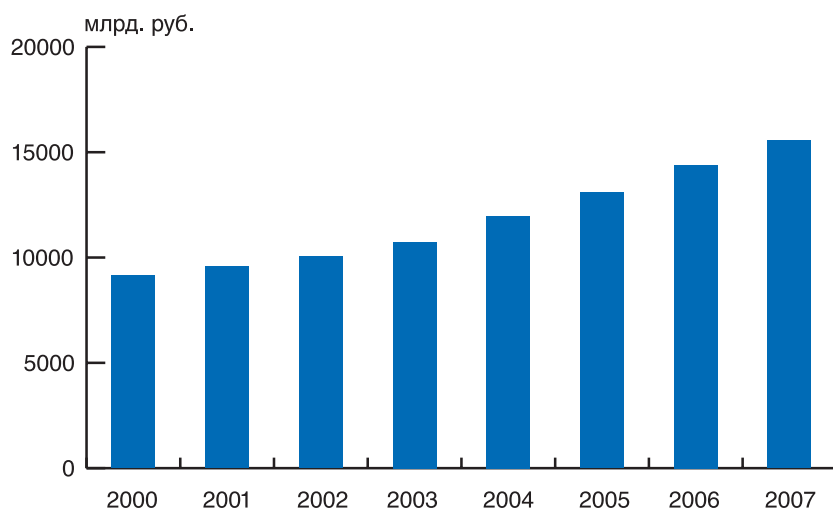


Рис. 1.1 Динамика изменения ВВП (в ценах 2000 г.)

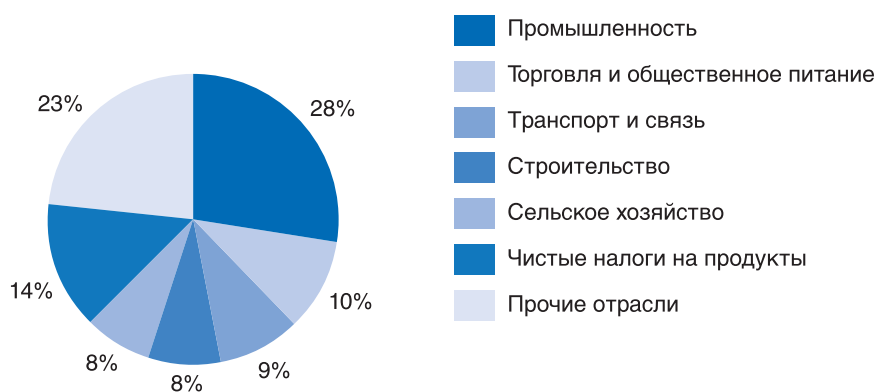


Рис. 1.2 Отраслевая структура ВВП

По итогам работы за 2007 год чистая прибыль организаций транспорта превысила уровень прошлого года в 1,5 раза. Рентабельность реализованной продукции, работ услуг также увеличилась и составила 9,0%.

В целом по народному хозяйству рентабельность реализованной продукции, работ, услуг за январь-ноябрь 2007 г. составила 13,6%, рентабельность продаж – 8,0%. Рентабельность реализованной продукции, работ, услуг промышленных предприятий за 10 месяцев текущего года составила 15,7%, рентабельность продаж – 11,3%.

Таким образом, по итогам работы народного хозяйства Республики Беларусь в 2007 г. сохранена положительная динамика производственной и инвестиционной деятельности в ключевых отраслях экономики.

Главная цель социально-экономического развития Республики Беларусь на 2006–2010 годы – дальнейшее повышение уровня и качества жизни населения на основе повышения конкурентоспособности экономики, создания государства, удобного для людей.

Для ее достижения необходимо обеспечить:

- рост реальных денежных доходов населения, в том числе заработной платы, пенсий, стипендий, пособий и других социальных выплат;
- работу органов государственного управления в интересах человека с целью удовлетворения его потребностей;
- благоприятные условия для интеллектуального, творческого, трудового, профессионального и физического совершенствования человека;
- опережающее развитие сферы услуг, и, прежде всего, образования, здравоохранения, культуры – основы совершенствования человеческого капитала;
- внедрение повышенной системы социальных стандартов во всех сферах жизни общества;
- осуществление мер по улучшению демографической ситуации в стране;
- повышение эффективности агропромышленного комплекса, дальнейшее развитие социальной инфраструктуры села;
- инновационную направленность развития экономики, более действенный механизм стимулирования разработки и реализации эффективных инвестиционных проектов и на этой основе повышения уровня конкурентоспособности экономики, включая структурную перестройку, технико-технологическое перевооружение и реструктуризацию производств;

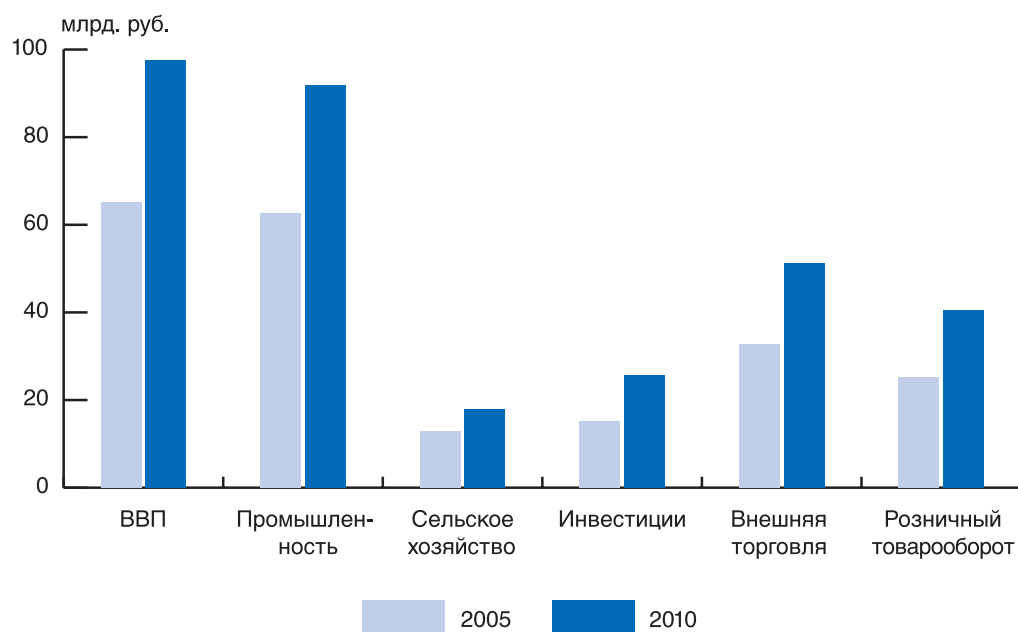


Рис. 1.3 Значение основных экономических показателей в ценах 2005 г.
(Значение объема внешней торговли приведено в млн. долл. США)

расширение взаимовыгодных экономических связей со странами ближнего и дальнего зарубежья, прежде всего с Россией, другими странами СНГ, а также ЕС;

национальную безопасность страны.

Согласно Программе социально-экономического развития Республики Беларусь на 2006–2010 г. рост ВВП в 2010 г. в сопоставимых ценах должен составить 146-155% к уровню 2005 г., рост объема промышленной продукции – 143-151%, сельского хозяйства – 134-145%, инвестиций в основной капитал – 165-175%, объема внешней торговли – 153-160%, розничного товарооборота – 157-165%, реальных денежных доходов населения – 149-156%. Энергоемкость ВВП должна сократиться на 26,0-30,4%.

1.2. Автомобильная промышленность Республики Беларусь

Автомобильная промышленность является ведущей отраслью машиностроения, оказывающей значительное влияние на решение экономических, социальных, экологических, оборонных и научно-технических проблем в промышленно-развитых странах.

Автомобилестроение обеспечивает развитие грузового и пассажирского транспорта, от которого зависит функционирование всех отраслей и сфер деятельности экономики государств. От уровня развития автомобильной промышленности во многом зависит эффективное функционирование автотранспорта – важнейшей составной части развития инфраструктуры Республики Беларусь во всех отраслях и сферах экономики, включая социальную, развитие рыночных начал, снижение транспортных издержек.

Республика Беларусь специализируется на производстве грузовых автомобилей.

Автомобилестроение республики включает в себя 35 предприятий и организаций, выпускающих автомобили и автопоезда для международных перевозок, самосвалы и лесовозы, полноприводные автомобили повышенной проходимости, сверхтяжелые карьерные самосвалы и самосвальные автоприцепы, погрузчики, самоходные скреперы, грузовые прицепы и полуприцепы, прицепы-дачи к легковым автомобилям, дизельные двигатели, автобусы различного назначения, комплектующие и запчасти к автомобильной технике.



MAZ-544019-421-031
Предназначен для перевозки
различных грузов в составе
автопоезда

Универсальность и высокая навесоспособность тракторов Беларус обеспечивают их агрегатирование с различными отечественными и зарубежными машинами и орудиями



На аграрный сектор экономики ориентировано производство тракторов и сельскохозяйственной техники.

В настоящее время выпускается более 350 моделей техники для агропромышленного комплекса. Сельхозмашиностроение включает в себя около 80 предприятий с числом работающих более 55 тыс. человек. В подотрасли сформированы корпоративные структуры на базе производственных объединений «Минский тракторный завод», «Гомсельмаш» и «Белагромаш», которые производят тракторы, комбайны, машины и оборудование для производства и переработки сельскохозяйственной продукции. Флагман подотрасли – производственное объединение «Минский тракторный завод» освоило производство более 50 моделей тракторов мощностью от 8 до 300 л.с. Выпускает современные плуги, погрузчики, лесозаготовительную и коммунальную технику. Объединение входит в число самых крупных экспортеров тракторов в мире.

Строительное, дорожное и коммунальное машиностроение включает в себя более 10 предприятий, выпускающих в настоящее время большую часть машин, оборудования и инструмента, необходимого дорожникам, строителям и коммунальщикам. За последние годы освоены новые изделия, успешно конкурирующие с зарубежными аналогами. В их числе автомобильные гидравлические краны, контейнеровозы, тротуароуборочные машины, монтажные подъемники, манипуляторы для работы с лесоматериалами.

Предприятия производят также бетоносмесители, окрасочные агрегаты, малярные станции, краскопульты, машины для нанесения битумных мастик, диафрагменные компрессоры, насосы и другое оборудование для строительно-отделочных работ.

Также в Республике Беларусь развивается производство легковых автомобилей.

На базе предприятия СП ЗАО «Юнисон» совместно с промышленной группы Iran Khodro осуществляется совместное производство легковых автомобилей Samand. В настоящее время производится сборка автомобилей из машинокомплектов, однако к 2009 году планируется ввести в эксплуатацию цеха сварки и покраски кузовов.

Компания «Юнион Моторс», партнером которой выступает компания Hafei Motor из Харбина, имеет планы по серийному выпуску в Республике Беларусь китайских



*Под Минском работает
сборочное производство иранских
автомобилей Samand*

автомобилей. В соответствии с достигнутыми договоренностями, первоначально автомобили под брендом Hafei будут собираться из китайских машинокомплектов, затем долю белорусских компонентов и услуг планируется довести до 51%, что позволит получить на эти автомобили сертификат происхождения СТ-1. В этом случае китайские модели приобретут статус отечественного продукта и будут реализовываться на экспорт. Планируется продавать три модели – Brio, Princip и Simbo. Стоимость самого маленького автомобиля Brio с учетом таможенных платежей должна составить 7,2-8,2 тыс. USD в зависимости от комплектации. Ожидается, что цена произведенной в Беларуси машины от Hafei будет ниже, чем ввезенной из Китая. По расчетам компании, для достижения минимальной рентабельности на новом авто-сборочном производстве необходимо выпускать около 36 тысяч автомобилей в год.

Автомобилестроение – одна из наиболее динамично развивающихся отраслей экономики. Так, в течение шести лет производство грузовых автомобилей увеличилось на 58%, троллейбусов – на 62%. Производство тракторов и автобусов выросло более чем в 2 раза, а экскаваторов – почти в 8 раз (рис. 1.4, 1.5).

Удельный вес новой продукции, выпускаемой организациями Министерства промышленности, находится на высоком уровне – в 2005 году он составлял 23,6%, в 2006 году – 32,9%, в 2007 – 32,1%.

Минским моторным заводом освоено серийное производство дизельных двигателей высокого технического уровня мощностью 95 кВт с винтовыми впускными каналами для вихревого смесеобразования. Выпускаются двигатели мощностью 125 кВт для автомобилей, отвечающих требованиям Евро-3. Изготовлены двигатели мощностью 220 кВт для комбайнов, опытные образцы двигателя с электронным управлением системой питания топливом.

В автомобилестроении (ПО «БелавтоМАЗ») осуществляется поэтапное создание мощностей по выпуску семейства автомобильной техники, соответствующей нормам Евро-3, Евро-4 и Евро-5.

В связи с прогнозами дальнейшего увеличения объемов добычи и транспортировки горной массы в Российской Федерации, увеличится выпуск большегрузных самосвалов на РУПП «Белорусский автомобильный завод».

Минским автомобильным заводом выпускаются автобусы малой вместимости, городские и междугородные автобусы с максимальной вместимостью от 25 до 190 человек, охватывающие почти весь необходимый модельный ряд автобусов, которые могут заменить автобусы ПАЗ, КаВЗ, ЛАЗ, ЛиАЗ и «Икарус», то есть весь парк находящихся в эксплуатации автобусов с бензиновыми и дизельными двигателями. Го-



Рис. 1.4 Динамика производства грузовых автомобилей и тракторов

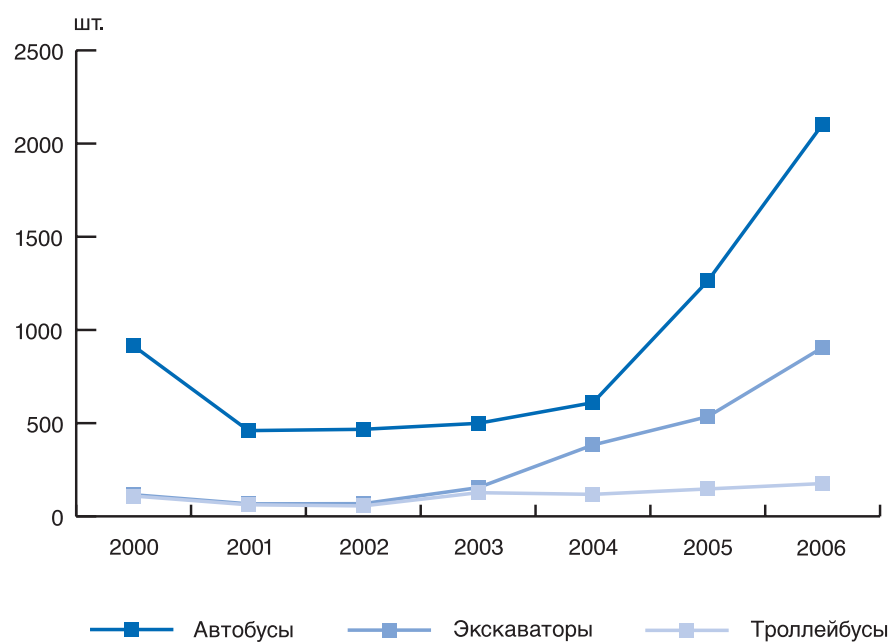


Рис. 1.5 Динамика производства автобусов, троллейбусов и экскаваторов

родские и пригородные автобусы выпускаются также на РУП «Опытный завод «Неман», автобусы малой вместимости (до 45 человек) – на РУП «Гомельский авторемонтный завод».

Всего в 2007 году производство автобусов в Республике Беларусь составило 2160 штук, что на 113,9% больше, чем в 2006 году (в 2000 году произведено 914 единиц, в 2003 – 499, в 2004 году – 615 единиц).

1.3. Автомобильный парк Республики Беларусь

В последнее десятилетие автомобильный парк Беларуси постоянно увеличивается, главным образом, за счет личного автотранспорта (рис. 1.6.). Так, за период с 1997 по 2006 год общее количество автомобилей в Беларуси увеличилось с 1502,9 тыс. единиц до 2405,8 тыс. или на 60,1%. Количество личного автотранспорта за это же время возросло с 1116,2 тыс. до 2023,3 тыс. или на 81,3%, а количество автомобилей, находящихся в ведении предприятий, организаций и учреждений, сократилось с 386,7 тыс. единиц до 382,5 тыс. или на 1,1%. И если в 1997 г. на 1 тыс. населения приходилось 148 автомобилей, в т.ч. 110 личных, то в 2006 – 246 автомобилей, в т.ч. 207 личных.

Общее количество транспортных средств (включая автомобили, мотоциклы и прицепы) за указанный период увеличилось с 2156,6 тыс. единиц до 3025,2 тыс. или на 28,7%. При этом количество мототранспорта, находящегося в личном пользовании, сократилось на 24,6% (с 560,2 тыс. до 422,2 тыс.), а принадлежащего предприятиям – увеличилось на 33,2% (с 10,2 тыс. до 13,6 тыс.). Соответственно общее количество мотоциклов в стране также уменьшилось с 570,4 тыс. до 435,9 тыс. или на 23,6%.

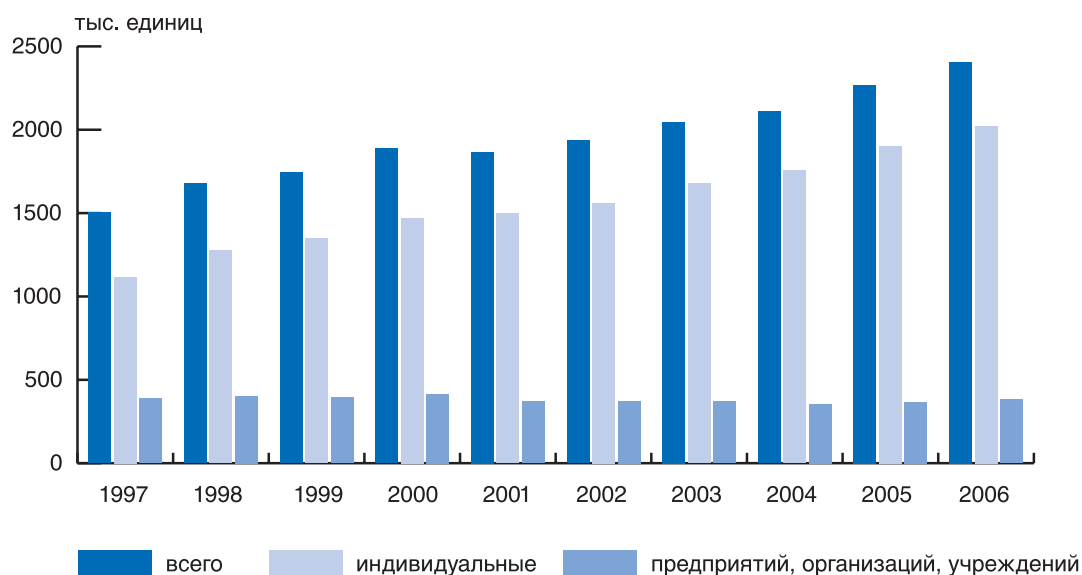


Рис. 1.6 Динамика изменения количества личных автомобилей и автомобилей предприятий, организаций и учреждений в период 1997–2006 гг.



Рис. 1.7 Наличие транспортных средств в Беларуси в 2006 г.

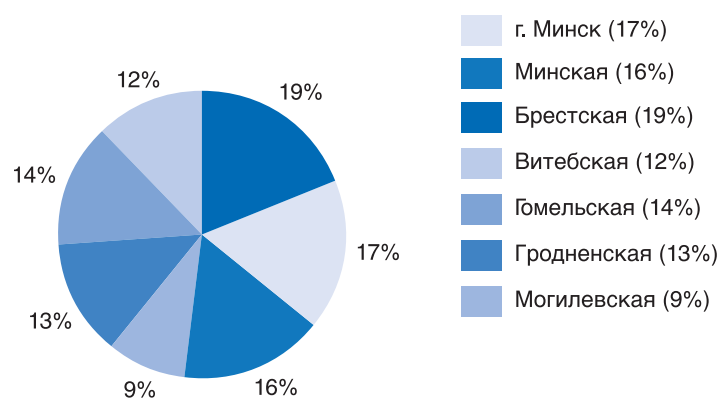


Рис. 1.8 Распределение количества транспортных средств по областям Беларуси в 2006 г.

Всего в 2006 г. в Беларуси было зарегистрировано 3 025 238 единиц транспортных средств (включая автомобили, мотоциклы и прицепы). Из них 2 569 903 (84,9%) принадлежит индивидуальным владельцам, 455 335 (15,1%) находится в ведении предприятий, организаций и учреждений. Из общего количества транспортных средств 78% составляют автомобили (85,2% – личные, 14,8% – предприятий, организаций и учреждений), 14% – мотоциклы и мотороллеры (96,9% и 3,1%), 6% – прицепы и полуприцепы (67,8% и 32,2%), 2% – автобусы (28,6% и 71,4%). Структура индивидуальных транспортных средств и транспортных средств, находящихся в ведении предприятий, организаций и учреждений, представлена на рисунке 1.7.

Из административных областей Беларуси наибольшее количество транспортных средств приходится на Минскую область и г. Минск – в сумме 33% (рис. 1.8). Второе место занимает Брестская область – 19%. На долю остальных областей приходится от 9 (Могилевская) до 14% (Гомельская).

За последние три года наблюдается повышение экономических темпов роста предприятий, занимающихся международными перевозками. Улучшается техническая оснащенность международных перевозчиков (рис. 1.9).

Количество автомобилей, соответствующих экологическим требованиям:

ЕВРО-2 – уменьшилось и составляет 15,4% от общего парка АТС,

ЕВРО-3 – увеличилось и составило 31,9% от общего парка АТС,

ЕВРО-4 – увеличилось и составило 4,8 % от общего парка АТС,

ЕВРО-5 – увеличилось и составило 0,1 % от общего парка АТС.

В парке международных перевозчиков преобладают собственные транспортные средства (рис. 1.10).

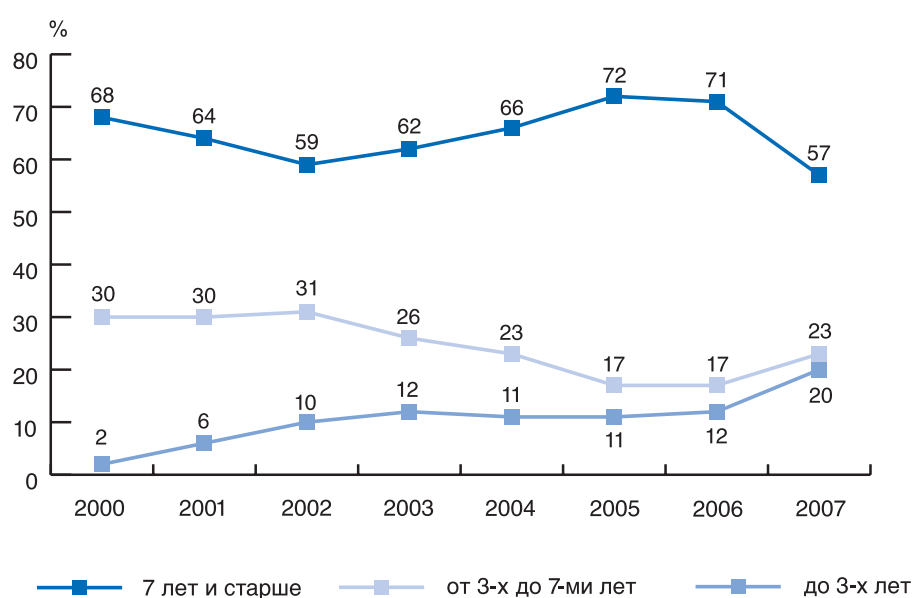


Рис. 1.9 Динамика изменения структуры парка АТС по возрастным группам

Из общего количества седельных тягачей, работающих на международных перевозках, 11% составляют автомобили марки МАЗ и 5% – автомобили МАЗ/MAN. Из иностранных марок седельных тягачей наиболее популярные: SCANIA – 15%, VOLVO – 16%, MERCEDES-BENZ – 14% (рис. 1.11).

Среди грузовых автомобилей преобладают транспортные средства западных производителей, в частности автомобили марки MERCEDES-BENZ – 31% и MAN – 16%.

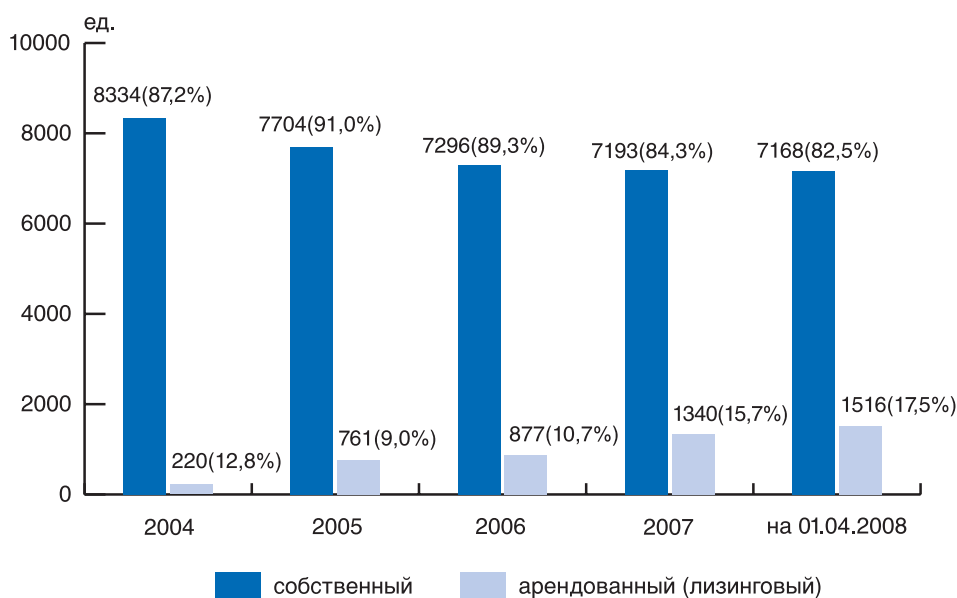


Рис. 1.10 Количество транспортных средств, используемых на международных перевозках грузов по процедуре МДП по праву собственности

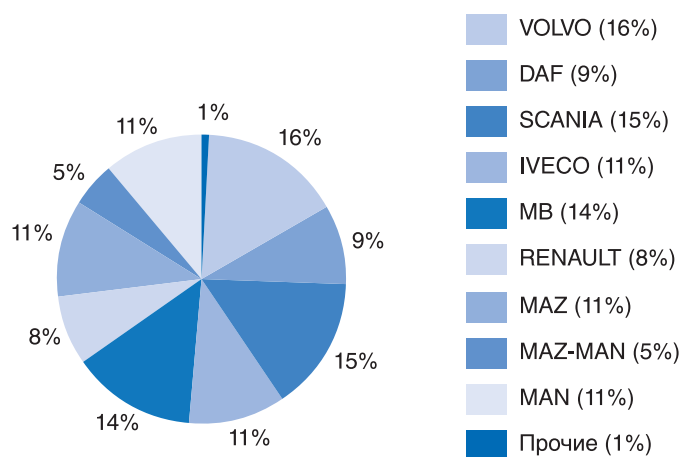


Рис. 1.11 Удельный вес седельных тягачей по маркам

Отечественные грузовые автомобили марки МАЗ и МАЗ-MAN составляют 5% и 1% соответственно от общего парка грузовых автомобилей (рис. 1.12).

В разрезе марок отечественные полуприцепы МАЗ составляют 13% от общего парка полуприцепов. Полуприцепы иностранных производителей, в частности полуприцепы марки SCHMITZ – 32% и KOGEL – 20% (рис. 1.13).

Для устойчивого развития транспорта необходимо ускоренное обновление и модернизация парка подвижного состава, проведение гибкой тарифной политики, наращивание объемов экспортно-импортных перевозок, привлечение транзита грузов и пассажиров через территорию Беларуси, обеспечение экологической безопасности и безопасности движения.

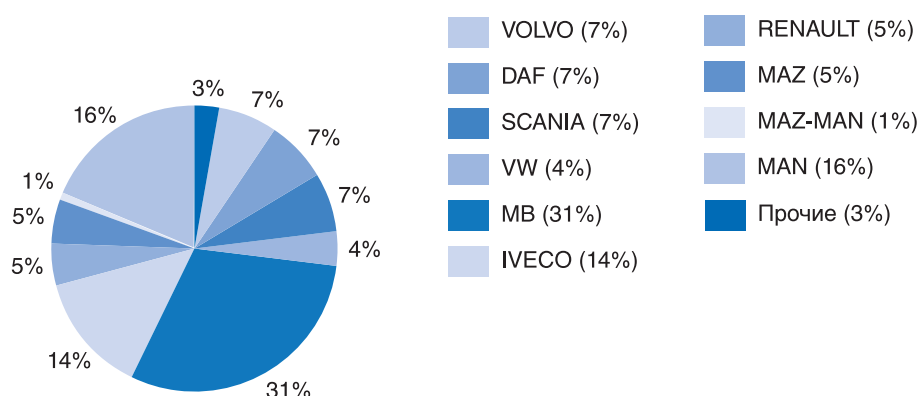


Рис. 1.12 Удельный вес грузовых автомобилей по маркам

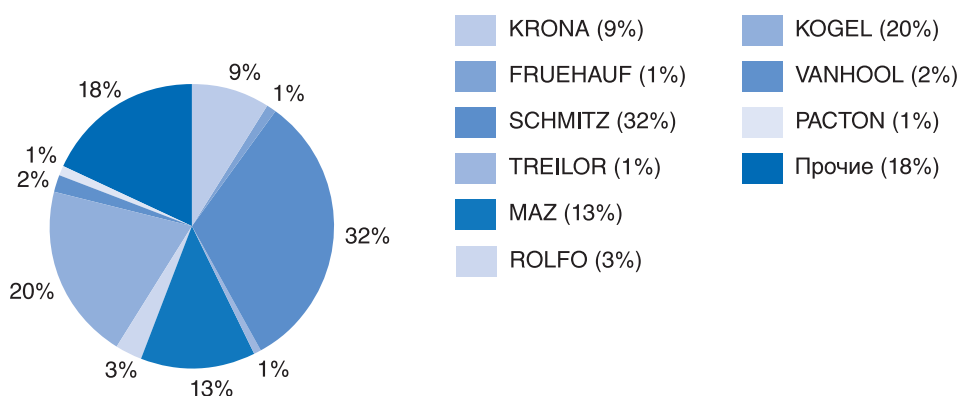


Рис. 1.13 Удельный вес полуприцепов по маркам

Стратегические цели развития транспорта определены в Основных направлениях социально-экономического развития Республики Беларусь до 2010 г. и заключаются в обеспечении динамичного развития транспорта на базе эффективного использования имеющихся ресурсов, внедрения достижений НТП и гармонизации взаимоотношений с окружающей средой. Для их реализации предусматривается обеспечить модернизацию основных фондов транспорта, особенно транспортных средств сообщения; создание и внедрение новых прогрессивных технологий при перевозках, ремонте и техническом обслуживании транспортной техники; продолжить укрепление транспортно-экономических связей с сопредельными государствами и совершенствование нормативно-правовой базы.

Приоритетными направлениями устойчивого социально-экономического развития транспорта в ближайший период (до 2010 г.) являются:

- обновление, модернизация подвижного состава, транспортных объектов и коммуникационных систем, обслуживающих перевозочный процесс, приведение их в соответствие с мировыми стандартами;

- развитие собственной базы индустриального ремонта подвижного состава и производства необходимых элементов для него;

- внедрение современных логистических терминальных систем обслуживания потребителей, автоматизированных систем таможенного и пограничного контроля, а также учета перемещения грузов;

- повышение безопасности дорожного движения и выполнение природоохранных требований в процессе эксплуатации автотранспортных средств;

- создание современной научно-технической производственной базы для внедрения прогрессивных технологий, новой техники и материалов.

В более отдаленный период (после 2010 г.) основными направлениями развития должны стать: использование экологически чистых видов топлива; создание системы информационного обеспечения рынка транспортных услуг; обеспечение перевода ряда железнодорожных участков на электрическую тягу; улучшение экологического контроля транспортных средств, использование более экономного и экологически чистого подвижного состава, сертификация автотранспортных средств в соответствии с международными стандартами; совершенствование механизма государственной поддержки развития транспорта; завершение обустройства международных транспортных коридоров, проходящих по территории страны.

Комплексная система мер экологической направленности позволит повысить экологическую безопасность транспорта, снизить негативное воздействие его на окружающую среду и обеспечить новый уровень технологического обслуживания перевозочного процесса.

Для реализации указанных приоритетов необходимо совершенствование экономических механизмов управления, организации и инвестирования перевозочного процесса. Механизмы регулирования социально-экономических процессов на транспорте должны основываться на нормативно-правовой и законодательной базе, согласующейся с юридической системой и стандартами мирового сообщества, и включать вопросы дальнейшего совершенствования бюджетно-налоговой, денежно-кредитной, амортизационной и ценовой (тарифной) политики; обеспечивать стимулирование притока инвестиций, развития лизинговой деятельности, направленных на модернизацию и обновление коммуникационных систем транспорта, дорожного строительства и подвижного состава. Целенаправленно должны использоваться и строго контролироваться дотации, субсидии, льготные займы с применением различных мер ответственности за их нецелевое использование. Реализация мер по устойчивому развитию транспорта позволит повысить качество предоставляемых услуг, экологическую безопасность и конкурентоспособность, выйти на более высокий уровень технологического обслуживания.

1.4. Автомобильные дороги Республики Беларусь

Главными приоритетами государственной дорожной политики являются рациональное развитие и улучшение технического состояния сети автомобильных дорог общего пользования для удовлетворения потребностей экономики и населения республики в автотранспортных связях, создание условий для развития социальной сферы, а также интеграция магистральных дорог в Европейскую транспортную систему и в единую сеть международных автомагистралей Содружества Независимых Государств и Евразийского экономического сообщества. Функции реализации дорожной политики возложены на Департамент «Белавтодор» Министерства транспорта и коммуникаций.

Дорожное хозяйство Беларуси представляет собой единый производственно-хозяйственный комплекс, включающий в себя сеть автомобильных дорог общего пользования, производственные базы дорожных организаций, осуществляющих проектирование, содержание, ремонт, реконструкцию, строительство, диагностику автомобильных дорог, проведение научных исследований, изготовление и ремонт дорожной техники, добычу и переработку нерудных материалов и иную деятельность, связанную с обеспечением надежного функционирования дорожной сети.

Протяженность и характеристика сети автомобильных дорог Республики Беларусь приведена в таблице 1.2. Плотность сети автомобильных дорог общего пользования составляет при этом 400 километров на 1000 кв. километров территории. На дорогах имеется 5,3 тыс. мостов и путепроводов общей длиной 173 километра.

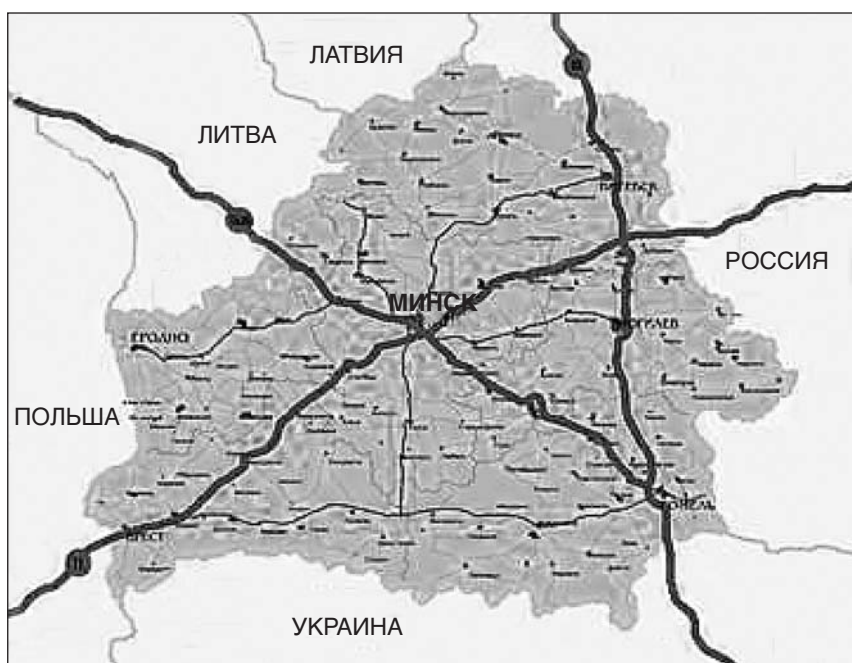
По территории Республики Беларусь проходят 5 международных автомобильных дорог категории «Е» общей протяженностью 1841 километр, а также трансъевропейский транспортный коридор II (Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород), трансъевропейский транспортный коридор IX (Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва/Псков – Киев – Кишинев – Бухарест – Димитровград – Александрополис) и его ответвление IXB (Калининград/Клайпеда – Каунас – Вильнюс – Минск – Киев), которые имеют общую протяженность 1513 километров.

Автомобильная дорога М-1/Е-30 Брест – Минск – граница Российской Федерации является участком трансъевропейского транспортного коридора II Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород, соединяющего Германию, Польшу, Беларусь и Россию. Этот транспортный коридор определен Европейским Союзом как высший при-

Таблица 1.2

Характеристика покрытия автомобильных дорог Республики Беларусь

Наименование	Всего	Дороги	
		республ.	местные
Дороги, км	81 471	15 377	66 094
с твёрдым покрытием	70 981	15 377	55 604
- цементобетонные	1494	624	870
- асфальтобетонные	42 518	14 220	28 298
- чёрногравийные и чёрнощебёночные	1361	221	1 140
- мостовые	269	1	268
- гравийные и щебёночные	25 339	311	25 028
грунтовые	10 490	–	10 490
Транспортные развязки в разн. ур., шт./км	211/355	189/335	22/20



Основные автомобильные
дороги Беларуси

оритет среди трансъевропейских транспортных коридоров в связи с важным значением проходящих по нему торговых потоков между Востоком и Западом. Протяженность его по территории республики составляет 610 км. Интенсивность движения на отдельных участках этой автомобильной дороги достигает 8500-10000 автомобилей в сутки.

Начиная с 1994 года реализуется проект модернизации автомобильной дороги М-1/Е-30 в целях доведения ее параметров до международных стандартов в соответствии с требованиями Европейского соглашения о международных автомагистралях. Комплекс работ по модернизации дороги на участке от Ивацевич до Минска протяженностью 234 км закончен в 1998 году. Расходы, связанные с модернизацией дороги, составили 122 млн. долларов США, при этом средства кредита Европейского банка реконструкции и развития – 50 млн. долларов и 72 млн. – за счет средств бюджета республики. В соответствии с условиями Соглашения о предоставлении займа и решением Правительства Республики Беларусь с 1 ноября 1996 г. с владельцев и пользователей транспортных средств взимается плата за проезд по этой дороге и направляется на уплату кредита и процентов по нему Европейскому банку реконструкции и развития, а также на содержание, ремонт и реконструкцию дороги.

В 1998 году за счет средств республики была полностью завершена реконструкция участка этой дороги Борисов – Орша общей протяженностью 123 км. В 1999 году модернизация дороги была продолжена на участке от обхода Минска до Борисова протяженностью 35 км. В результате пользователи автомобильной дороги получили практически новую магистраль с четырьмя полосами движения, отвечающую по своим техническим параметрам современным требованиям.

В 2002–2005 годах модернизация М-1/Е-30 проходила на двух стратегически важных участках – Тельмы – Козловичи (у границы с Польшей) и Орша – Редьки (у границы с Россией). В 2004 году совместно с Генеральной дирекцией национальных дорог и автострад Республики Польша на этой дороге был построен новый мост через реку Западный Буг на пограничном переходе Козловичи – Кукурыки.

Сегодня автомобильная дорога М-1/Е-30 по техническим параметрам отвечает международным стандартам, на ней применяются самые современные технологии и средства организации дорожного движения. Большой ее части придан статус дороги для автомобилей, а значит, здесь увеличена разрешенная максимальная скорость движе-



Минская кольцевая автодорога на пересечении с Партизанским проспектом

ния до 120 км/ч, что позволило увеличить пропускную способность дороги, улучшить экологическую обстановку.

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

Важнейшим по своему народно-хозяйственному значению и сложнейшим по техническим решениям объектом дорожного строительства суверенной Беларуси стала реконструкция за рекордно сжатые сроки кольцевой дороги вокруг Минска, которая является участком ответвления трансъевропейского транспортного коридора IXВ. В результате эта автодорога, протяженностью 56,2 км, имеет 6 полос движения (по 3 в каждом направлении), 29 мостов и путепроводов, 19 надземных и подземных пешеходных переходов. В целях безопасности движения автотранспорта все пересечения выполнены в разных уровнях, ликвидированы светофорные объекты. По оси автомобильной дороги на всем ее протяжении установлено барьерное ограждение, что исключает лобовое столкновение, на закруглениях – противоослепляющие конструкции, а в местах жилой застройки – шумозащитные экраны. Кроме того, кольцевая автомобильная дорога вокруг г. Минска оснащена автоматизированной системой управления, включающей метеостанции, датчики интенсивности движения и пункты для взвешивания грузового автотранспорта. Все это позволило создать безопасные, комфортные и эстетически привлекательные дорожные условия для пропуска все возрастающих транспортных потоков вокруг и внутри столицы Беларуси.

Следует отметить, что на участках трансъевропейских транспортных коридоров, проходящих по территории республики, имеется сеть объектов дорожного сервиса, которая включает 62 автозаправочные станции, 106 пунктов питания, 14 гостиниц и moteley, 19 станций технического обслуживания автомобилей, 37 охраняемых стоянок. Расширению объема и повышению качества оказываемых услуг государство уделяет особое внимание, а приоритетом в данной области является строительство комплексов с полным набором сервисных услуг.

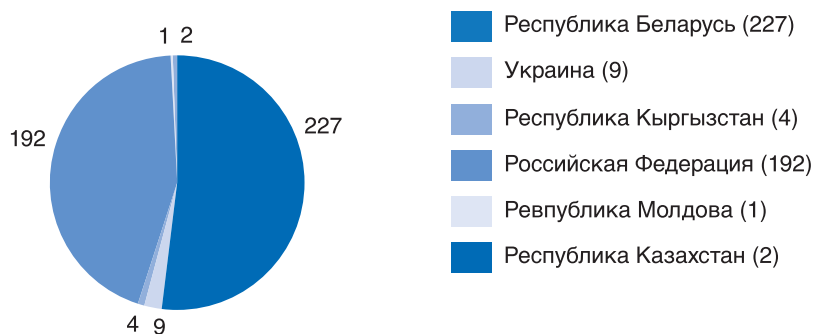


Рис. 1.14 Выдача международного сертификата взвешивания по состоянию на 01.02.2008 г.

Дорожными организациями постоянно обеспечивается поддержание транспортно-эксплуатационного состояния входящих в состав трансъевропейских транспортных коридоров автомобильных дорог в соответствии с международными требованиями за счет обеспечения их надлежащего содержания, своевременного проведения текущих ремонтов, повышения безопасности дорожного движения, улучшения информации для водителей, внедрения системы маршрутного ориентирования, улучшения качества инженерного обустройства.

В Беларуси принята и реализуется Государственная программа «Дороги Беларуси» на 2006–2015 гг., в соответствии с которой приоритет в развитии отдан международным автомагистралям. Эта программа предусматривает приведение параметров автомобильных дорог, входящих в состав международных транспортных коридоров № 2 и № 9, до уровня, обеспечивающего пропуск транспортных средств с нагрузкой на одну ось 11,5 тонн.

Беларусь первая реализовала Соглашение о введении международного сертификата взвешивания и приступила к его выдаче. Уже выдано 4248 сертификатов, в том числе 2273 белорусским перевозчикам. Они признаются в России, Украине, Молдове, что позволяет избежать потерь времени на повторное взвешивание и многих злоупотреблений контролирующих органов разных стран.

Глава 2.

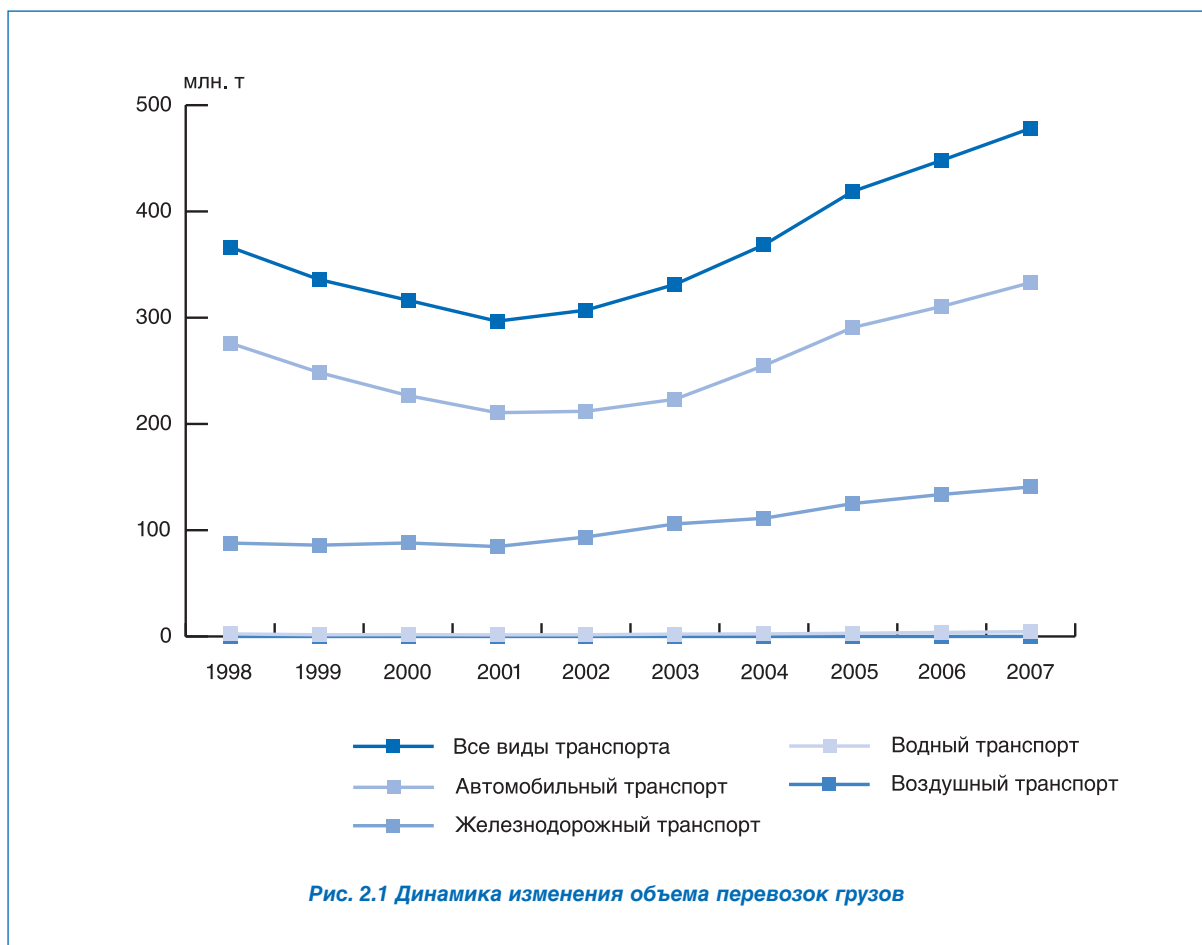
Автомобильные перевозки

2.1. Грузовые автомобильные перевозки

Транспортный комплекс республики относится к одному из наиболее перспективных направлений развития экономики, что обусловлено уникальным транспортно-географическим расположением Беларуси в системе международных транспортных коридоров (МТК) Запад–Восток и Север–Юг. Через республику проходят самые короткие связи между странами Тихоокеанского, Индийского и Атлантического регионов – авиационные, железнодорожные, автомобильные, трубопроводные и т.п.

На долю транспорта приходится более 6,7% валового внутреннего продукта республики.

Характерной особенностью развития транспортного комплекса Республики Беларусь является повышение удельного веса автомобильного транспорта, как в грузообороте, так и в объемах перевозок. Это обусловлено тем, что автомобильный транспорт более эффективен при перевозках на короткие расстояния, в результате чего сокращается количество перевалок, уменьшается объем погрузочно-разгрузочных работ, значительно повышается степень сохранности перевозимых грузов и др.



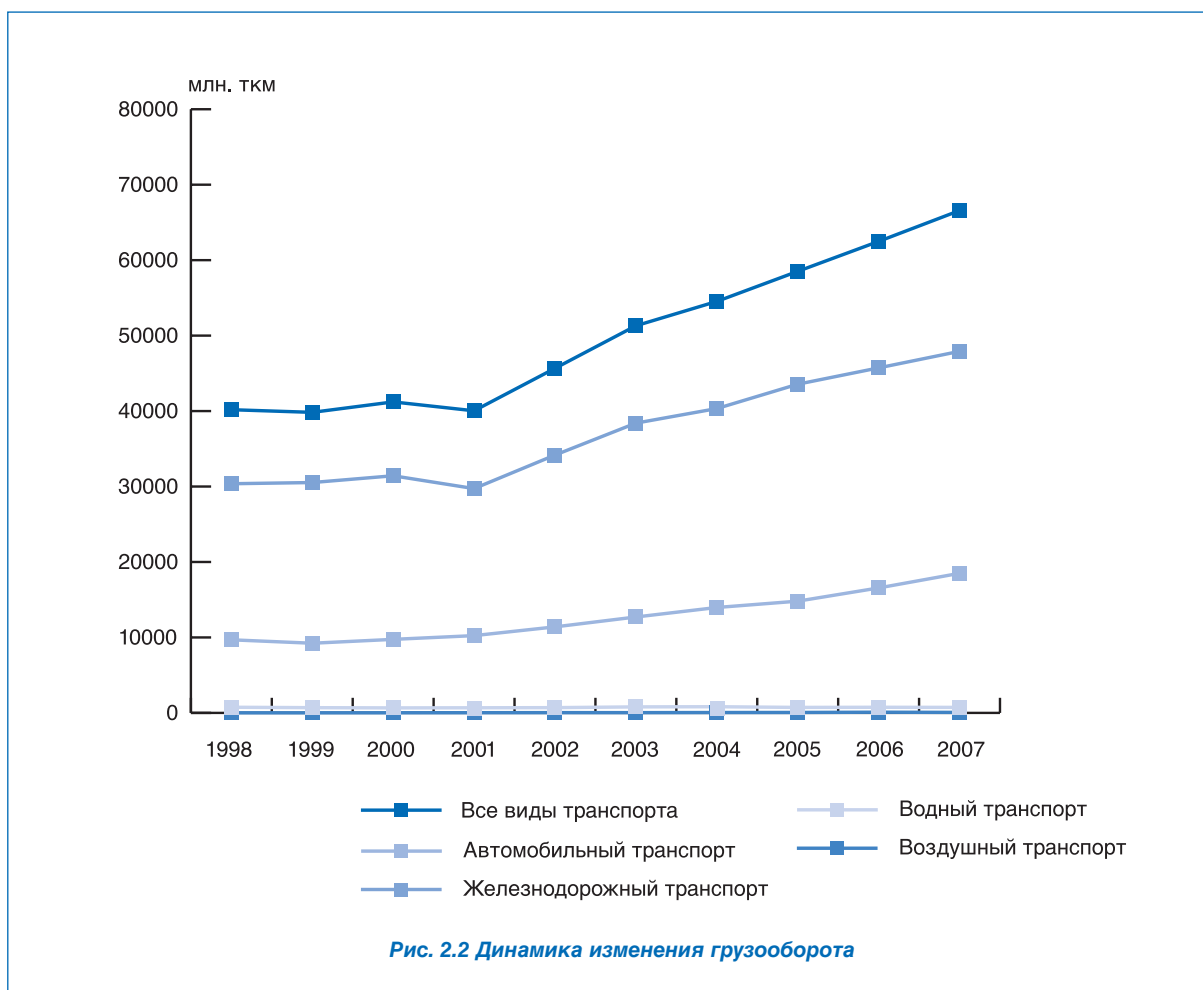
Грузооборот автомобильного транспорта Республики Беларусь за 2001–2007 годы увеличился на 80,6% и достиг в 2007 году 18,50 млрд. тонно-километров, что составляет более четвертой части в общем объеме грузооборота всех видов транспорта общего пользования.

Начиная с 2001 года отмечается устойчивая положительная динамика роста объемов автомобильных грузоперевозок. Объем перевозки грузов автомобильным транспортом увеличился на 58,1% и составил в 2007 году 333,0 млн. тонн. На долю автомобильного транспорта по итогам 2007 года приходится 69,6% от общего объема грузоперевозок.

За 2007 год рост объемов грузовых перевозок автомобильным транспортом составил 107,2%. На период до 2010 г. перспективный рост объемов грузовых автомобильных перевозок оценивается специалистами Минтранса республики в 390,6 млн. тонн.

Отличительной особенностью грузовых автомобильных перевозок республики является то, что основной их объем (79,1% по данным за 2006 год) выполняется автомобильным транспортом промышленных, сельскохозяйственных и других организаций для собственных нужд, а также на коммерческой основе сторонним организациям и населению.

По данным Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь структура грузопотоков, обслуживаемых автомобильным транспортом страны, на 70% состоит из грузов промышленности и строительных материалов. Продукция сельского хозяйства и пищевой промышленности занимает соответственно 2,5% и 3,5%.



Основная доля грузов, около 98%, перевозится в городском и пригородном сообщениях и только около 2% – в междугородном и международном сообщениях. Однако по выполненному объему грузооборота междугородние и международные перевозки составляют около 45% от перевозок в городском и пригородном сообщениях.

В Республике Беларусь автомобильные перевозки – лицензируемый вид деятельности. В частности, в настоящее время в Республике Беларусь на автомобильном транспорте лицензируемыми видами деятельности являются городские и пригородные перевозки пассажиров, междугородные и международные перевозки пассажиров, перевозки пассажиров автомобилями-такси, внутриреспубликанские и международные перевозки грузов, транспортно-экспедиционная деятельность. Указанные виды деятельности (исключая перевозки на собственные технологические нужды) лицензируются Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

В настоящее время в автомобильном транспорте занято около 35 тыс. индивидуальных предпринимателей, мелких и средних предприятий.

2.2. Международные автомобильные перевозки

Развитие автомобильного транспорта тесно и неразрывно связано со строительством автомобильных дорог и сооружений. Именно высокий уровень строительства и сооружения дорог обусловил динамичное развитие автомобильного транспорта, в т. ч. и международного.

В 1962 году было создано управление дороги Минск – Могилев. В составе управления были созданы хозрасчетные автомобильные транспортно-эксплуатационные базы (АТЭБ), которые имели свой подвижной состав и грузовые автостанции (ГАС). Базы были расположены в Минске, Гомеле, Витебске, Могилеве. В Бресте и Гродно созданы грузовые автостанции. В 15-ти городах республики были созданы агентства, которые подчинялись соответствующим АТЭБ и ГАС.

Управление дороги Минск – Могилев обеспечивало перевозки грузов между областными центрами и другими городами, имеющими развитое промышленное производство. Управление также занималось оптимизацией и разработкой маршрутов для междугородных перевозок и обеспечивало обратную загрузку. Все это позволило увеличить объемы перевозок грузов в три раза к уровню 1960 года. Для перевозок использовались автомобили большой грузоподъемности МАЗ 200В, ЗИЛ 164, «Прага», «Шкода».

В начале 60-х годов применяются новые методы перевозки грузов автомобильным транспортом по системе тяговых плеч. 15 августа 1960 года из Минска и Москвы навстречу друг другу отправились два автопоезда. Российский тягач в эстафетном порядке передал полуприцеп белорусскому тягачу в г. Толочине и наоборот.

В 1968 году решением Правительства СССР было создано Главное управление «Совтрансавто» с возложением на него организации устойчивой системы перевозок грузов в международном сообщении.

В этом же году Управление дороги Минск – Могилев было реорганизовано, а на его базе создано Минское управление дорог. И, именно, предприятия этого управления, и, в первую очередь, Минская АТЭБ приступили в 1969 году в кооперации с ГУ «Совтрансавто» к выполнению международных перевозок. В основном перевозились скоропортящиеся грузы автомобилями «Шкода», «Прага» в направлении Польши и Болгарии. В 1973 году Минское управление дорог было упразднено.

Приказом Министра автомобильного транспорта Белорусской ССР № 38-Ц от 31.05.1975 г. в целях совершенствования организации перевозок грузов в международном и междугородном сообщении создается Брестский автомобильный транспортно-

экспедиционный комбинат, построенный при долевом участии Минавтотранса РСФСР, к которому присоединили и Брестскую ГАС.

Руководству комбината было поручено разработать проект Соглашения Минавтотранса БССР и Минавтотранса РСФСР об организации в г. Бресте на базе головного хозяйства АТЭК-1 «Совавто-Брест» технического обслуживания и кратковременного хранения транзитных грузовых автопоездов, следующих в международном сообщении по заданиям Главного управления «Совтрансавто», диспетчерского руководства и организации кратковременного отдыха водителей этих автопоездов, оказания технической помощи грузовым автомобилям иностранных фирм, имеющим соответствующие соглашения с ГУ «Совтрансавто».

В 1976 году Брестский АТЭК-1 «Совавто-Брест» передается в подчинение Минавтотрансу РСФСР и на базе его создается автомобильное транспортное предприятие международных перевозок «Совавто-Брест».

Главной целью предприятия стало обеспечение функционирования механизма смешанных контейнерных перевозок. Мощности предприятия были рассчитаны на переработку 150 контейнеров в сутки. Автомобили «Совавто-Брест» можно было встретить на дорогах Польши, Венгрии, Болгарии, Германии, Нидерландов, Ирана. В частности, перевозки в Иран стали осуществляться в начале 80-х годов. Иностранные водители доставляли рефрижераторы с продуктами питания в г. Брест из Дании, их перегружали в рефрижераторы «Совавто-Брест» и белорусские водители везли груз в Иран.

В состав комплекса предприятия входили: административно-бытовой корпус с комнатами отдыха для 60 водителей и столовой, корпус для технического обслуживания и ремонта подвижного состава, склад для перегруппировки грузов по направлениям, контейнерная площадка. Общая площадь комплекса составляла 6 гектаров. В 1982 году «Совавто-Брест» доставило миллионный контейнер.

В 1977 году на базе автоколонны Минского АТЭК-5, которая осуществляла международные перевозки, было создано самостоятельное предприятие – автомобильный транспортно-экспедиционный комбинат международных перевозок АТЭК-7 с непосредственным подчинением Минавтотрансу БССР. Организация перевозок грузов осуществлялась в соответствии с планами и разнарядками Главного управления «Совтрансавто». Предприятию были переданы автомобили «Шкода» и МАЗ-504В.

В 1979 году Минавтотрансом БССР было создано производственное управление магистральных перевозок грузов «Белмагистральавтотранс», в состав которого входили восемь автопредприятий, в том числе Минский АТЭК-7, 27 грузовых автостанций, более 100 обменных контейнерных пунктов и свыше 9000 контейнеров.

Таким образом, к началу восьмидесятых годов прошлого столетия были сформированы предприятия и парк автомобилей для выполнения международных перевозок грузов под потребности Министерства внешней торговли СССР в рамках международных внешнеэкономических договоров, при этом главное управление международных автомобильных сообщений «Совтрансавто» определяло маршруты, объемы, расчеты по перевозкам и обеспечивало обратную загрузку.

Второй этап развития международных перевозок грузов приходится на середину 80-х годов, когда в СССР принимается закон о предприятиях. В соответствии с этим законом происходит либерализация внешнеэкономической деятельности и предприятия получают право самостоятельно реализовывать продукцию и услуги за пределы СССР.

Таким образом, автотранспортным предприятиям представилась возможность осуществлять международные перевозки по прямым договорам с предприятиями, имеющими экспортную продукцию.

В результате к имеющимся предприятиям присоединились новые – это советско-германское совместное предприятие «Белвестранс», организованное ПО «Белмагист-

ральавтотранс», ВВО «Союзвнештранс» и немецкой компанией «Весотра», малые предприятия «Спецтрансавтомаз», «СТЭП», «Белкарго» и другие.

Однако было очень непросто подготовить документацию для водителя и автомобиля. Для получения разрешений, книжек МДП, виз белорусские автопредприятия вступили в АСМАП (г. Москва) и получали соответствующие документы и помощь в организации международных перевозок.

В 1988 году в г. Бресте был построен и сдан в эксплуатацию транспортно-экспедиционный центр ТЭЦ ВВО «Союзвнештранс» (в настоящее время СООО «Брествнештранс»), который осуществлял хранение, обработку и транспортно-экспедиционное обслуживание внешнеторговых, транзитных, выставочных грузов, в том числе в контейнерах, следующих через г. Брест. Это предприятие выполняло операции по перегрузке контейнеров, следующих из Японии в Западную Европу, и тесно сотрудничало с предприятиями ГУ «Совтрансавто».

И, наконец, третий этап развития международных перевозок пришелся на период восстановления государственного суверенитета Республики Беларусь.

Этот период отмечается установлением дипломатических контактов, открытием в Беларуси иностранных посольств, расширением внешней торговли, пограничной и таможенной инфраструктуры, подписанием первого Соглашения о международном автомобильном сообщении с Республикой Польша 8 февраля 1992 года, согласно которому стороны обменялись первыми разрешениями в количестве 3000 штук.

На основании приказа Министра транспорта Республики Беларусь от 17.02.1992 г. № 3-Ц «О реализации мер, предусмотренных Соглашением о международном автомобильном сообщении» концерну «Белмагистральавтотранс» было поручено создать службу по обеспечению бесперебойного движения автомобильного транспорта через государственную границу.

К 1994 году на пограничных переходах концерном было создано 20 отделений пограничного сервиса общей численностью 165 человек. Отделения пограничного сервиса оформляли иностранные разрешения для белорусских перевозчиков, транзитные декларации, взимали транспортный налог, оказывали услуги связи. Концерном был подготовлен и согласован с МИДом, МВД, ГТК, Минтрансом бланк разрешения Республики Беларусь и налажено его изготовление.

Оставались неразрешенные вопросы, связанные с присоединением к конвенции МДП, другим конвенциям, имеющим отношение к автомобильному транспорту. Крайне необходима была помощь автопредприятиям по условиям организации международных перевозок грузов, в подготовке персонала, обновлении подвижного состава, квалифицированная юридическая поддержка, налаживание контактов с Международным союзом автомобильного транспорта и другими организациями.

В результате руководством концерна «Белмагистральавтотранс» и его предприятий было принято решение выйти с инициативой о создании ассоциации международных автомобильных перевозчиков. И такая ассоциация по решению ее учредителей была создана в апреле 1992 года. Учредительный договор подписали 24 юридических лица, у которых имелось чуть более 1000 автомобилей.

В ноябре 1992 года Ассоциация «БАМАП» была принята членом Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ). Уже к концу 1992 года были подготовлены и внесены в Правительство страны предложения о присоединении Республики Беларусь к Конвенции о договоре международной дорожной перевозке грузов, Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжек МДП, Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля на границах, Международному соглашению касающемуся работы экипажей транспортных средств, Соглашению ДОПОГ.

В декабре 1993 года сотрудниками ассоциации были выданы первые книжки МДП.

В 1998 году Беларусь вышла на пятое место по количеству выдаваемых книжек

МДП среди стран, присоединившихся к Конвенции МДП. Количество членов ассоциации увеличилось до 2000, а автомобилей до 8900.

На начало 1998 года можно было уже с уверенностью сказать, что перевозчики Беларуси стали правомочными участниками международного рынка транспортных услуг, сумели завоевать на международной арене определенные позиции, которые необходимо было не только удержать, но и укрепить и расширить.

БАМАП продолжила работу в направлении совершенствования нормативной правовой базы при осуществлении международных перевозок.

Начиная с 1998 года, наметилась устойчивая тенденция роста количества субъектов хозяйствования, избравших в качестве одного из основных видов своей деятельности перевозки грузов в международном автомобильном сообщении, что привело к организации представительств БАМАП в регионах. Первое представительство было открыто в г. Бресте во второй половине 1998 года. Затем в 1999 году были открыты представительства в Гродно, Витебске, Гомеле и Могилеве, в 2001 г. – в Москве.

Для расширения спектра услуг международным перевозчикам, минимизирования их стоимости в 1999 году БАМАП было создано дочернее предприятие УП «БАМАП-Сервис».

К этому времени назрела необходимость совершенствования процесса подготовки и повышения квалификации специалистов и водителей, занятых в международных перевозках. В 2001 году БАМАП создается дочернее предприятие УП «БАМАП-Веды», которое в 2003 году аккредитовано Академией Международного союза автомобильного транспорта.

За последние 15 лет количество транспортных предприятий, входящих в состав Ассоциации, увеличилось более чем в 50 раз и насчитывает свыше 1200 субъектов хозяйствования с парком транспортных средств свыше 8000 единиц и численностью персонала свыше 26000 человек.

Всего в международных коммерческих автомобильных перевозках грузов по итогам 2007 г. было задействовано 12,8 тыс. автомобильных транспортных средств, которыми было совершено около 466,3 тыс. поездок с грузом. Объем перевезенных грузов составил 6 308,5 тыс. тонн.

Выручка от эксплуатации грузовых автомобилей, осуществляющих международные перевозки грузов в целом, за 12 месяцев 2007 года составила **1375,3 млрд. рублей** (эквивалент 641,2 млн. долларов США), рост на 34,4% по отношению к 2006 г., в том числе по процедуре МДП **1 088,6 млрд. рублей** (507,5 млн. долларов США в эквиваленте), рост на 33,1%.

Сложившаяся за 12 месяцев 2007 г. структура затрат, прибыли и их удельный вес в полученных доходах от осуществления международных автомобильных перевозок грузов в целом по данным формы госстатотчетности №1-тр (международные) представлена на рис. 2.4.

Наблюдается положительная динамика роста интенсивности поездок и объемов грузоперевозок иностранными и отечественными перевозчиками через границы Республики Беларусь.

За период 2003–2006 гг. количество поездок иностранных грузовых автомобилей через границы республики выросло с 470,1 до 732,0 тыс. штук (на 55,7%), в том числе в 2-х стороннем сообщении – с 100,4 до 133,5 тыс. поездок (рост на 32,9%) и транзитом – с 369,7 до 598,5 тыс. поездок (рост на 61,9%). 27,8% (с 331,9 до 424,3 тыс. поездок).

В разрезе стран регистрации грузового транспорта иностранных перевозчиков наибольшая доля поездок обеспечивается польскими перевозчиками (34% по итогам I полугодия 2007 г.). Доля российского автотранспорта составляет 30,3%, литовского – 17,5, Украины – 6%, Германии – 2,2% и Казахстана – около 2%.

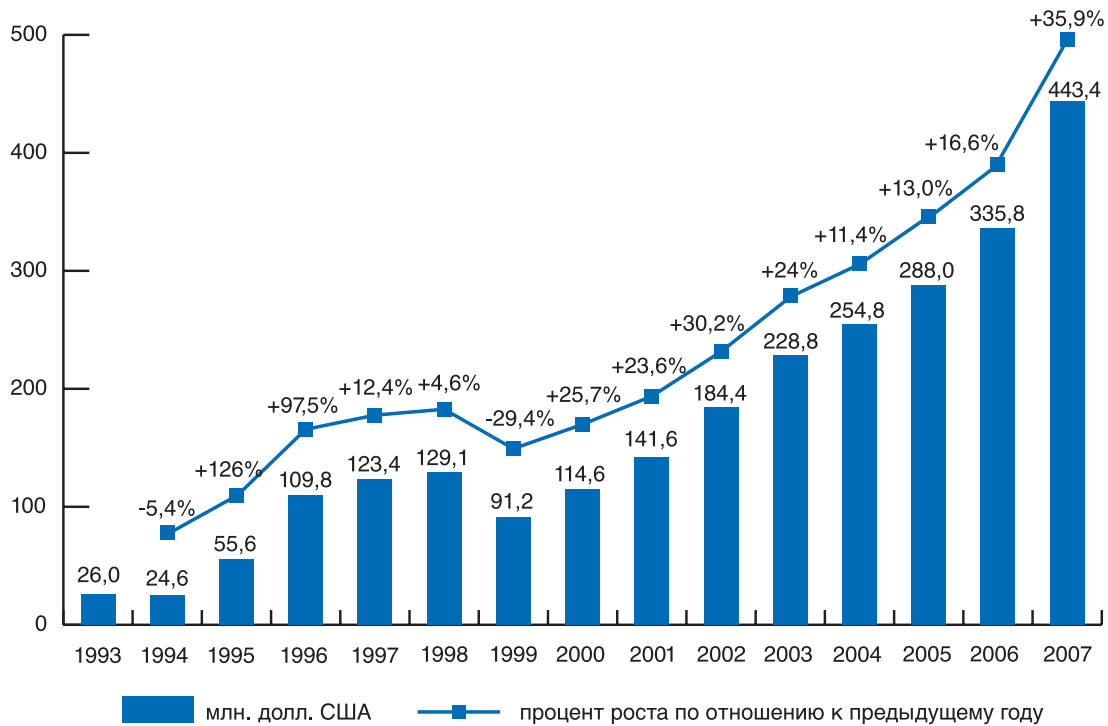


Рис. 2.3 Динамика поступлений иностранной валюты по экспорту услуг грузового автомобильного транспорта по данным Платежного баланса Республики Беларусь

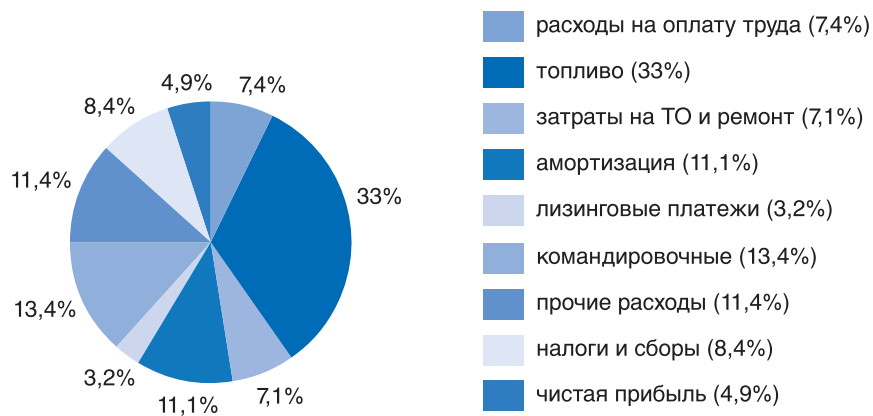


Рис. 2.4 Удельный вес основных статей расходов и чистой прибыли в доходах от осуществления международных автоперевозок грузов по процедуре МДП по форме 1-тр (международные) за 12 месяцев 2007 г.

Белорусские перевозчики основной объем поездок совершают в Россию (28,9%), Польшу (23,9%), Германию (15,3%), Украину – около 7,1% и Литву (9,2%).

За первое полугодие 2007 г. через территорию республики в Россию транзитом проследовало более 98 тыс. грузовых транспортных средств третьих стран с разрешенной массой свыше 6 тонн. Зарегистрированный объем перевозки грузов составил 1,41 млн. тонн.

Кроме 732 тыс. ед. грузовых транспортных средств иностранных перевозчиков, проследовавших через границы республики, в 2006г. в республику въехало около 43,1 тыс. автобусов и свыше 1 419,8 легковых автомобилей. Из них транзитом проследовало около 14,7 тыс. автобусов и 172 тыс. легковых автомобилей. Всего за 2006 год по территории республики проследовало около 2,2 млн. единиц иностранных автомобилей и более 933,7 тыс. штук – за I полугодие 2007 г. По сравнению с 2003 годом интенсивность поездок иностранных перевозчиков в целом выросла почти в 1,5 раза.

Республика Беларусь стремится развивать международное сотрудничество и внешнеэкономические связи в транспортной сфере. В Беларуси проводится единая государственная политика в области транспортно-экспедиционной деятельности, развиваются и совершенствуются транспортно-экспедиционные услуги, транспортная логистика в целях оптимизации перевозок внешнеторговых грузов. Эффективному решению данных задач способствует взаимодействие Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и национальных ассоциаций международных автомобильных перевозчиков БАМАП и экспедиторов БАМЭ.

Республика Беларусь активно сотрудничает с международными правительственными (КВТ ЕЭК ООН, ЕКМТ, ЕК ЕС, КТС СНГ, МСД СНГ, ЕврАзЭС) и неправительственными (IRU, FIATA) организациями. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь является участником основных международных конвенций и соглашений, регулирующих международные автомобильные перевозки грузов и пассажиров.

Республикой Беларусь заключены двусторонние соглашения с 42 государствами, а с 47 государствами производится обмен разрешениями, дающими право белорусским перевозчикам на осуществление международных перевозок по территории этих государств.

В результате проводимой политики в области транспортного комплекса постоянно совершенствуются условия для его эффективного функционирования, повышения привлекательности территории государства и законодательства для участников международной транспортной системы.

Анализ количества поездок иностранных перевозчиков показывает, что иностранные перевозчики за 2007 г. выполнили 926237 поездок по территории Республики Беларусь, что составляет 126,5 процентов к уровню 2006 года (731997), в том числе двусторонних поездок 137998, что составляет 103,3% к уровню 2006 года (133480 поездок). Число транзитных поездок иностранных перевозчиков по территории Республики Беларусь растет ежемесячно из года в год.

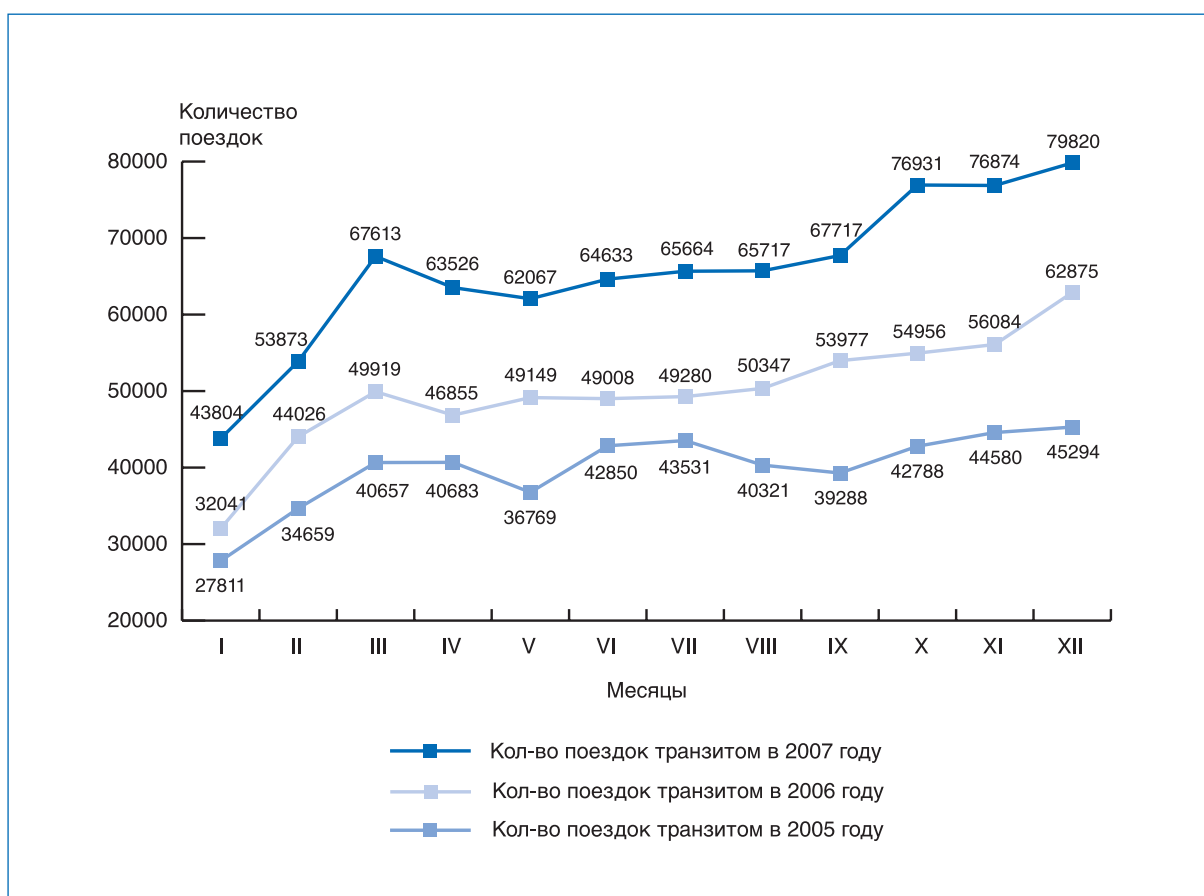
Анализ ежемесячных поездок иностранных перевозчиков транзитом по территории Республики Беларусь за 2005–2007 гг. приведен ниже.

В 2007 года через территорию Республики Беларусь проследовало транзитом 788,2 тыс. автомобилей, что по сравнению с прошлым годом (598,5 тыс.) составило 131,7%.

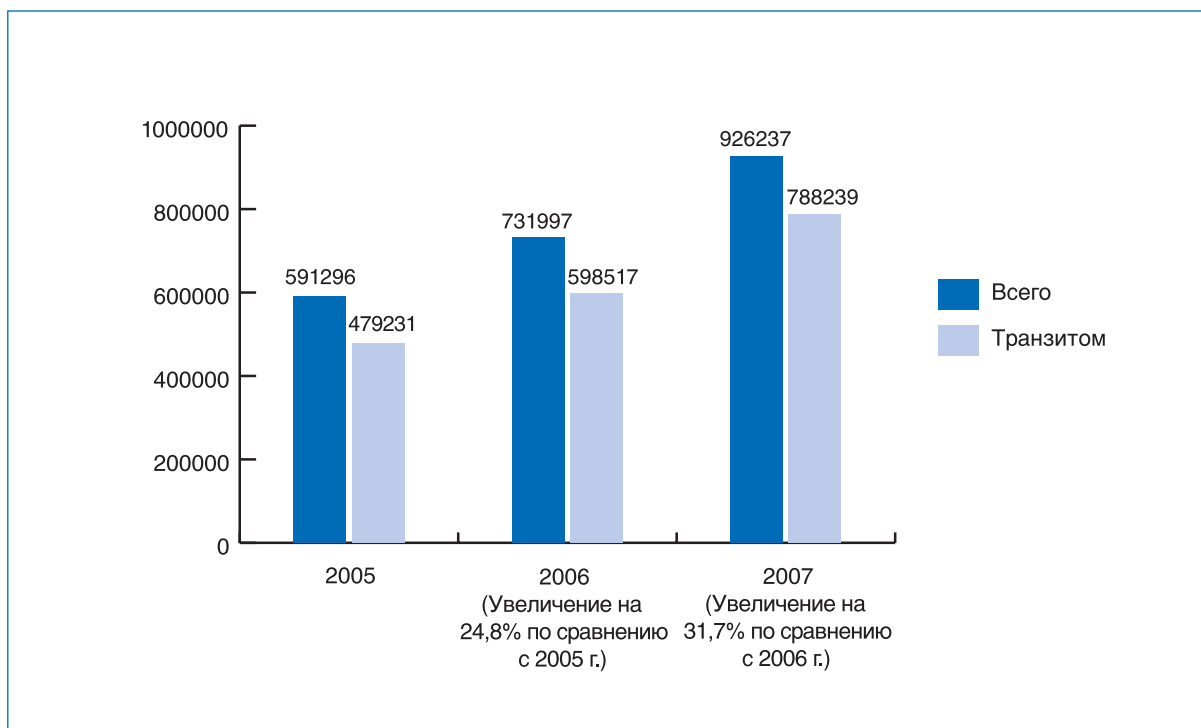
При этом в 2007 году 98,8% всех транзитных поездок иностранных перевозчиков по территории Республики Беларусь приходится на перевозчиков 18 стран: Болгарии, Германии, Венгрии, Казахстана, Кыргызстана, Латвии, Литвы, Нидерландов, Молдовы, Сербии, Словакии, Словении, Российской Федерации, Польши, Украины, Эстонии, Македонии и Чехии.

Поездки иностранных перевозчиков транзитом по территории Беларуси в 2005–2007 гг.

Наименование	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Итого
Кол-во поездок транзитом в 2005 г.	27811	34659	40657	40683	36769	42850	43531	40321	39288	42788	44580	45294	479231
Кол-во поездок транзитом в 2006 г.	32041	44026	49919	46855	49149	49008	49280	50347	53977	54956	56084	62875	598517
Кол-во поездок транзитом в 2007 г.	43804	53873	67613	63526	62067	64633	65664	65717	67717	76931	76874	79820	788239



Сохраняющаяся в 2008 году тенденция роста транзитных перевозок, а также проводимая Минтрансом совместно с ГТК и МИД работа по информированию заинтересованных о принимаемых в стране мерах по созданию привлекательных условий для транзитных перевозок позволит рассчитывать на увеличение поступлений валюты от автомобильных транзитных перевозок.



2.3. Международные автомобильные перевозки со странами СНГ

Современное положение автомобильного транспорта в структуре транспортной системы СНГ показывает его приоритет и неоспоримые достоинства с точки зрения высокотехнологичного транспортного обслуживания. За последние 10-12 лет значительно возросла роль автомобильного транспорта в осуществлении внешнеэкономических связей стран Содружества. В государствах – участниках СНГ постепенно формируется рынок автотранспортных услуг, основанный на наличии постоянно возрастающего спроса на осуществление международных автомобильных перевозок и предложения со стороны автотранспортных предприятий государств – участников СНГ широкого спектра услуг по его удовлетворению. Доля перевозок с государствами Содружества составляет не менее 30%.

Вместе с тем имеются серьезные проблемы в развитии международных автомобильных перевозок, ослабляющие позиции перевозчиков государств – участников СНГ на международном транспортном рынке, в их числе:

- несогласованность правовых и законодательных действий и норм государств – участников СНГ в международном транспортном пространстве;
- слабая материально-техническая база и недостаток инвестиций на ее совершенствование и развитие;
- отсутствие скоординированных мер по ликвидации барьеров на пути развития международного автомобильного сообщения и защите национальных перевозчиков от недобросовестной конкуренции со стороны иностранных предпринимателей;
- недостаточное обеспечение безопасности автотранспортной деятельности и ряд других негативных факторов.

Для решения указанных проблем была разработана и утверждена Концепция согласованной транспортной политики государств – участников СНГ на период до 2010 года, целью которой является выработка согласованных мер в области транспорта.

Приоритетными направлениями сотрудничества государств – участников СНГ в области автомобильного транспорта являются:

- выработка согласованной транспортной политики, способствующей использованию преимуществ автомобильного транспорта, с учетом предоставления для пользователей автотранспортных услуг, возможности свободного выбора вида автотранспорта и автотранспортных средств;
- разработка мер по гармонизации национальных транспортных законодательств с учетом признания и выполнения международных норм и стандартов в области автотранспортной деятельности;
- согласованные усилия по выявлению причин возникновения барьеров, формирование и последовательная реализация межгосударственных механизмов их устранения;
- создание условий для свободного передвижения автомобильного транспорта по территориям государств – участников СНГ;
- разработка мер, направленных на повышение эффективности использования материально-технического, технологического, инновационного, информационного, нормативно-правового, сервисного и кадрового потенциала перевозчиков и других участников рынка международных автотранспортных услуг СНГ.

Основной объем поездок в страны СНГ белорусские перевозчики совершают в Россию (28,9%) и Украину – около 7,1% от общего объема перевозок.

Практически все государства СНГ значительно увеличили количество транзитных поездок через Беларусь по сравнению с 2006 г.: Казахстан (112,6%), Кыргызстан (188,9%), Молдова (138,6%), Россия (127,3%), Украина (124,9%), Узбекистан (278,5%).

2.4. Международные автомобильные перевозки со странами Европейского Союза

Транспорт является важнейшим структурным элементом экономики Европейского сообщества. Он играет существенную роль в жизни населения государств ЕС, обеспечивая его возрастающую мобильность.

В то же время развитие транспортной системы ЕС сталкивается с рядом серьезных проблем, значительно снижающих её эффективность, в частности: проблема транспортной перегруженности отдельных территорий и направлений и соответствующее увеличение транспортных заторов.

Для решения возникающих проблем, повышения эффективности работы транспортной системы Европы существует необходимость в интеграции усилий по преодолению барьеров на рынке международных перевозок, в частности:

- 1) создание унифицированной с европейскими нормами правовой базы для международных перевозок (Правила перевозок грузов и пассажиров, двусторонние и многосторонние соглашения об автомобильном сообщении и др.);
- 2) обновление и модернизация парка автотранспортных средств с учетом соответствия требованиям международных экологических стандартов;
- 3) упрощение и облегчение таможенных процедур;
- 4) внедрение высокоэффективных транспортно-логистических технологий с использованием мультимодальных и интермодальных систем и телекоммуникационного обеспечения перевозок;
- 5) ликвидация существующих барьеров при выполнении международных перевозок (фискальные; связанные с процедурами на границах; ограничения по полной массе и габаритам автомобилей и др.).

Из иностранных перевозчиков основные объемы поездок в 2007 г. выполняли перевозчики Польши (295 499 поездок – 31,9%) и Литвы (163 750 поездок – 17,7%).

За 2007 год перевозчики республики увеличили количество использованных разрешений по таким странам, как Бельгия (на 32,7%), Босния и Герцеговина (на 31,8%), Великобритания (на 15,8%), Венгрия (на 2,7%), Германия (на 15,5%), Дания (на 37%), Латвия (на 13,7%), Литва (на 39,2%), Нидерланды (на 33,5%), Румыния (на 20,8%), Словакия (на 24,5%), Словения (на 23,2%), Финляндия (на 13,8%), Франция (на 6,1%), Швеция (на 21,6%).

По ряду иностранных государств ЕС произошел значительный рост количества транзитных поездок по сравнению с 2006 г.: Германия (152%), Испания (261%), Италия (186%), Латвия (227,7%), Литва (178,9%), Македония (138,2%), Польша (120,5%), Греция (625%).

В настоящее время актуальной становится проблема визовых ограничений государств Западной Европы в отношении белорусских водителей автотранспортных средств, осуществляющих международные перевозки. При введении визовых ограничений страны ЕС руководствуются не только интересами обеспечения внутренней безопасности, но и стремлением не допустить конкуренции в секторе транспортных услуг.

2.5. Пассажирские автомобильные перевозки

В результате преобразования всех отраслей экономики, изменения тарифной, кредитной и налоговой политики, роста цен на энергоносители, несвоевременного обновления автобусного парка и по ряду других причин, за последние 15 лет объемы перевозок пассажиров снизились.

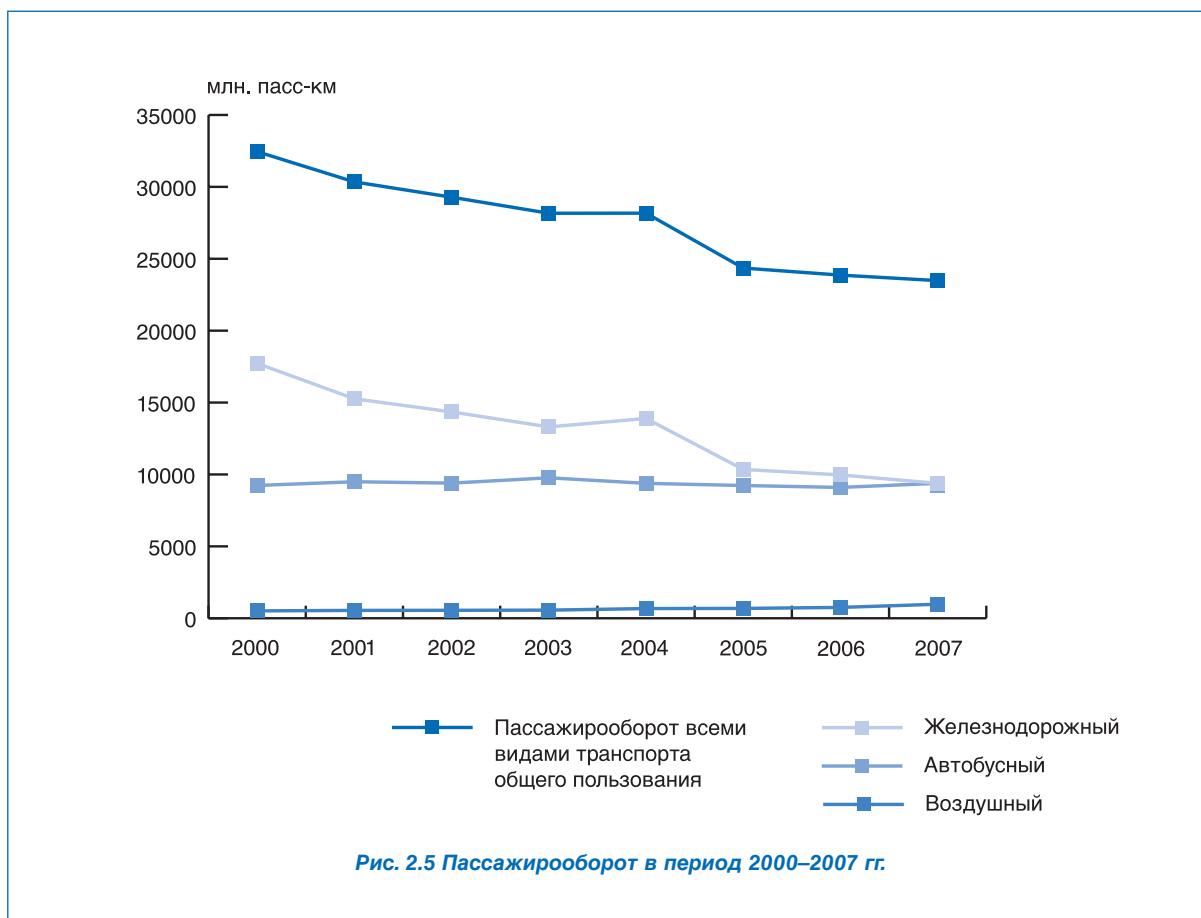


Таблица 2.1

Темпы роста/снижения пассажирооборота

Показатели	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Пассажирооборот всех видов транспорта общего пользования	102,4	93,5	96,5	96,2	100,0	86,5	98,0	98,4
в том числе:								
железнодорожный	105,0	86,1	94,0	92,7	104,4	74,5	96,3	94,1
автобусный	99,2	102,8	99,0	103,9	96,0	98,4	98,6	100,5
воздушный	88,8	106,4	101,3	102,2	119,3	101,5	110,2	123,3
внутренний водный	66,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	105,0

В 2007 году всего было перевезено 1528,1 млн. пассажиров и выполнено 9387,3 млн. пассажирокилометров.

Перевозка пассажиров автобусами по регулярным маршрутам в городском, пригородном и междугородном сообщениях осуществляется в основном автотранспортными организациями, подчиненными Министерству транспорта и коммуникаций, и коммунальным унитарным предприятием «Минсктранс», подчиненным Минскому горисполкому. В 2007 году ими было перевезено 1379 млн. пассажиров и выполнено 8274,3 млн. пассажирокилометров. Доминирующее положение в этой сфере деятельности занимают организации Минтранса, на долю которых приходится 80,1% (1104,6 млн. пассажиров) объема перевозок пассажиров и 82,3% (6808,1 пассажирокилометров) пассажирооборота.

Ежедневно в Республике Беларусь организациями Минтранса и КУП «Минсктранс» выполняется более 58,7 тыс. рейсов и перевозится 3,78 млн. пассажиров.

На первое января 2008 года организациями Минтранса и КУП «Минсктранс» обслуживалось 4802 маршрутов, в том числе организациями Минтранса – 4308, из них: городские – 848, пригородные – 2815 междугородные – 599, международные – 46.

Одной из причин, сдерживающей развитие автомобильных перевозок пассажиров, является высокая степень износа подвижного состава. Так, на 1 января 2008 г. в организациях Минтранса и КУП «Минсктранс» свыше 10 лет эксплуатировалось 2,1 тыс. автобусов, или 27,8 процента от их общего количества.

Обновление пассажирского транспорта обеспечивается за счет местных целевых сборов (транспортный сбор – на обновление и восстановление транспорта общего пользования, используемого на маршрутах в городском пассажирском, пригородном и междугородном автобусном сообщении, сбор на содержание и развитие инфраструктуры города (района)), и других источников (средства организаций, кредиты). Большая часть суммы указанного транспортного сбора расходуется на приобретение и восстановление подвижного состава автомобильного транспорта. Распределение этих сборов по направлениям определяется местными исполнительными и распорядительными органами. В 2007 году автотранспортными организациями республики на обновление и восстановление автобусного парка использовано 172,6 млрд. рублей средств этого транспортного сбора, в том числе на приобретение новых автобусов – 148,4 млрд. рублей, на капитальный и восстановительный ремонт – 24,2 млрд. рублей. При этом парк пассажирских автобусов в организациях Минтранса и КУП «Минсктранс» обновлен за этот период в целом на 15,5% (приобретен 1091 автобус).

Автобусный парк в организациях Минтранса насчитывает 5908 автобусов, в КУП «Минсктранс» – 1819. Для обеспечения бесперебойной работы автобусов, задействованных на обслуживании маршрутной сети, ежегодно требуется обновлять не менее 10% от общей численности их парка. Исходя из этой предпосылки ежегодная потребность в новых автобусах на 2005–2010 годы составляет около 750-760 единиц. На их приобретение планируется затрачивать ежегодно средства, причем часть этих средств должна выделяться на приобретение автобусов по лизингу на приемлемых для лизингополучателей условиях (длительный срок и низкие процентные ставки).

При условии выделения финансовых ресурсов, количество автобусов со сроком эксплуатации до 3 лет к 2010 году увеличится с 17,7 процента до 34 процентов (или на 16,3 процентных пункта), со сроком эксплуатации от 3 до 10 лет – с 20,7 до 46 (или на 25,3 процентных пункта) и со сроком эксплуатации свыше 10 лет уменьшится с 61,6 процента до 20 процентов (или на 41,6 процентных пункта).

Данные мероприятия предусмотрены «Программой развития пассажирских перевозок до 2010 года». Ее реализация позволит оптимизировать структуру парка автобусов по срокам эксплуатации и повысить показатели его технического состояния, что будет способствовать сокращению удельных эксплуатационных затрат, а также субсидий на их возмещение. Кроме того, применение автобусов отечественного производства будет способствовать решению ряда социальных и экономических проблем, таких, как:

- занятость (создаются дополнительные рабочие места, поскольку при изготовлении автобусов по кооперации задействованы многие организации республики);
- импортозамещение (не затрачиваются валютные средства на приобретение аналогичных иностранных транспортных средств);
- экспорт (в республику поступают валютные средства от продажи транспортных средств на экспорт).

Процесс обновления парка автобусов позволит сократить удельные эксплуатационные затраты в расчете на 1000 км пробега на:

- техническое обслуживание и ремонт автобусов – на 25 процентов;
- смазочные материалы – на 16 процентов;
- топливо – на 35 процентов.

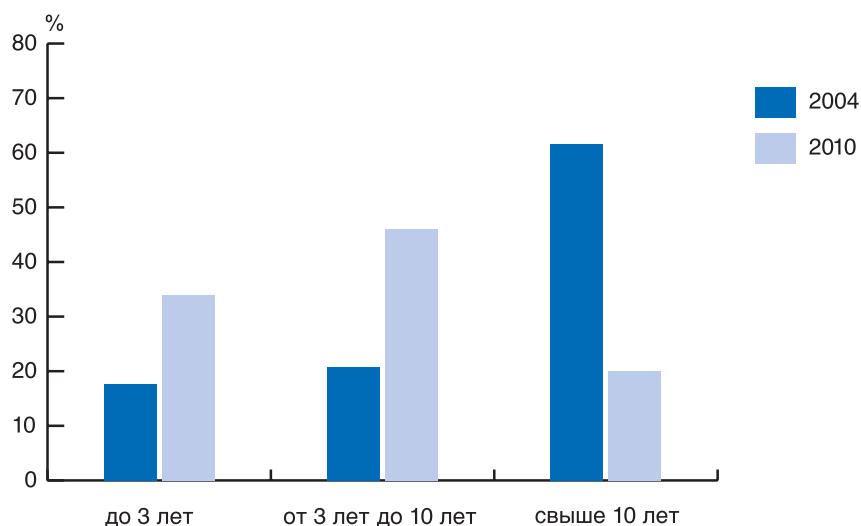


Рис. 2.6 Структура автобусного парка к 2010 г.

Оценка экономической эффективности оптимизации структуры парка автобусов произведена исходя из предполагаемого сокращения удельных эксплуатационных затрат, а также на основе прогноза развития пассажирских перевозок автомобильным транспортом общего пользования до 2010 года.

Экономия эксплуатационных затрат за счет оптимизации структуры парка автобусов составит 9727,8 млн. рублей (в ценах 2004 года), или 4,5 млн. долларов США.

Обновление парка автобусов позволит сократить удельные выбросы токсичных веществ с отработанными газами двигателей на 35-45 процентов за счет замены автобусов семейства ЛАЗ с бензиновым двигателем на автобусы семейства МАЗ с дизельным двигателем и на 10-12 процентов за счет замены автобусов семейства «Икарус» на автобусы семейства МАЗ.

Реализация мероприятий Программы развития пассажирских перевозок до 2010 года позволит повысить устойчивость функционирования пассажирского автомобильного транспорта и обеспечить качество транспортного обслуживания граждан в соответствии с нормативами государственных социальных стандартов по обслуживанию населения в области транспорта.

Глава 3.

Главные проблемы автотранспорта Республики Беларусь и пути их решения

3.1. Безопасность движения

Последнее десятилетие заставило кардинально переосмыслить требования к системе безопасности транспортного комплекса.

Наметилась тенденция к увеличению количества дорожно-транспортных происшествий (рис. 3.1). Так, за период 1997–2007 гг. количество ДТП в Беларуси увеличилось с 6,9 тыс. в год до 7,5 тыс. или на 9%.

Вместе с увеличением числа аварий увеличивается и число пострадавших (рис. 3.2). Так, за период 1997–2007 гг. количество раненых в ДТП увеличилось в 1,1 раза (с 7,1 тыс. до 8,0 тыс. человек). Количество погибших находится на уровне 1,5-1,8 тыс. человек в год. Всего за прошедшие 10 лет на дорогах и улицах страны произошло 71,4 тыс. ДТП, в которых погибло 16,9 тыс. человек, было ранено 73,7 тыс.

Среди регионов Беларуси по количеству дорожно-транспортных происшествий выделяется Минская область. В 2007 г. здесь произошло 2813 ДТП, из которых 1302 – в г. Минске. В целом на Минск и Минскую область приходится более 1/3 всех происходящих в стране ДТП (Минск – 17,4%, область – 20,1%). Далее в порядке убывания следуют: Брестская область – 1041 (13,9%), Витебская – 1039 (13,3%), Могилевская – 936 (12,5%), Гомельская – 866 (11,5%) и Гродненская – 806 (10,7%).

За 2007 год на дорогах республики произошло 7,5 тыс. дорожно-транспортных происшествий, что на 11 процентов меньше, чем в 2006 году. В этих происшествиях 1,5 тыс. человек погибло и 8,0 тыс. человек получили ранения. В тоже время коэффициент тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий (количество



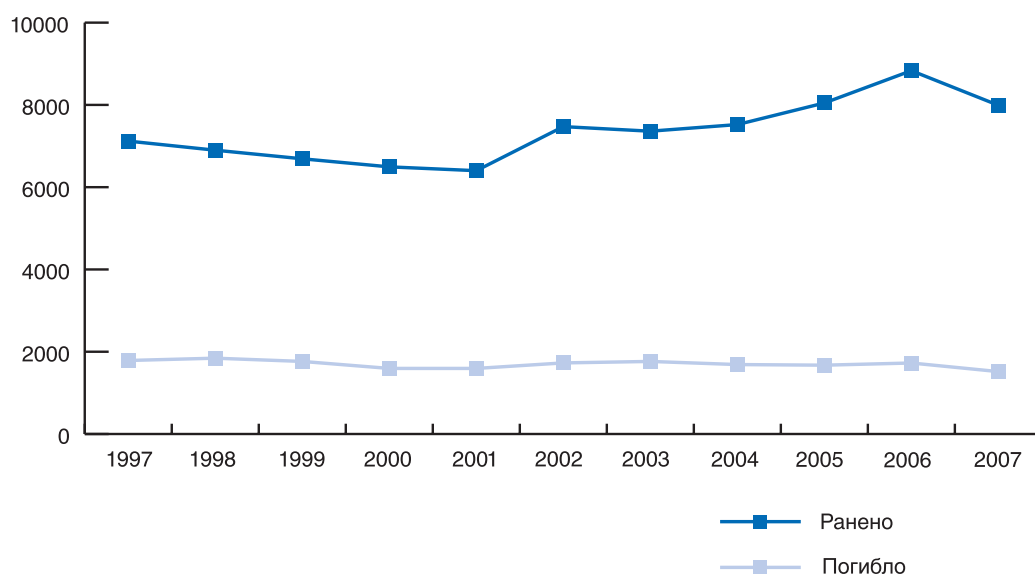


Рис. 3.2 Динамика последствий дорожно-транспортных происшествий в Беларуси в период 1997–2007 гг.

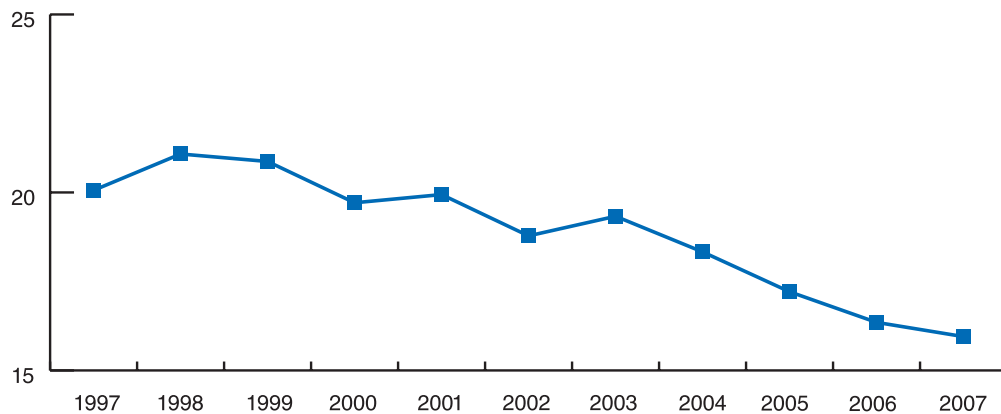
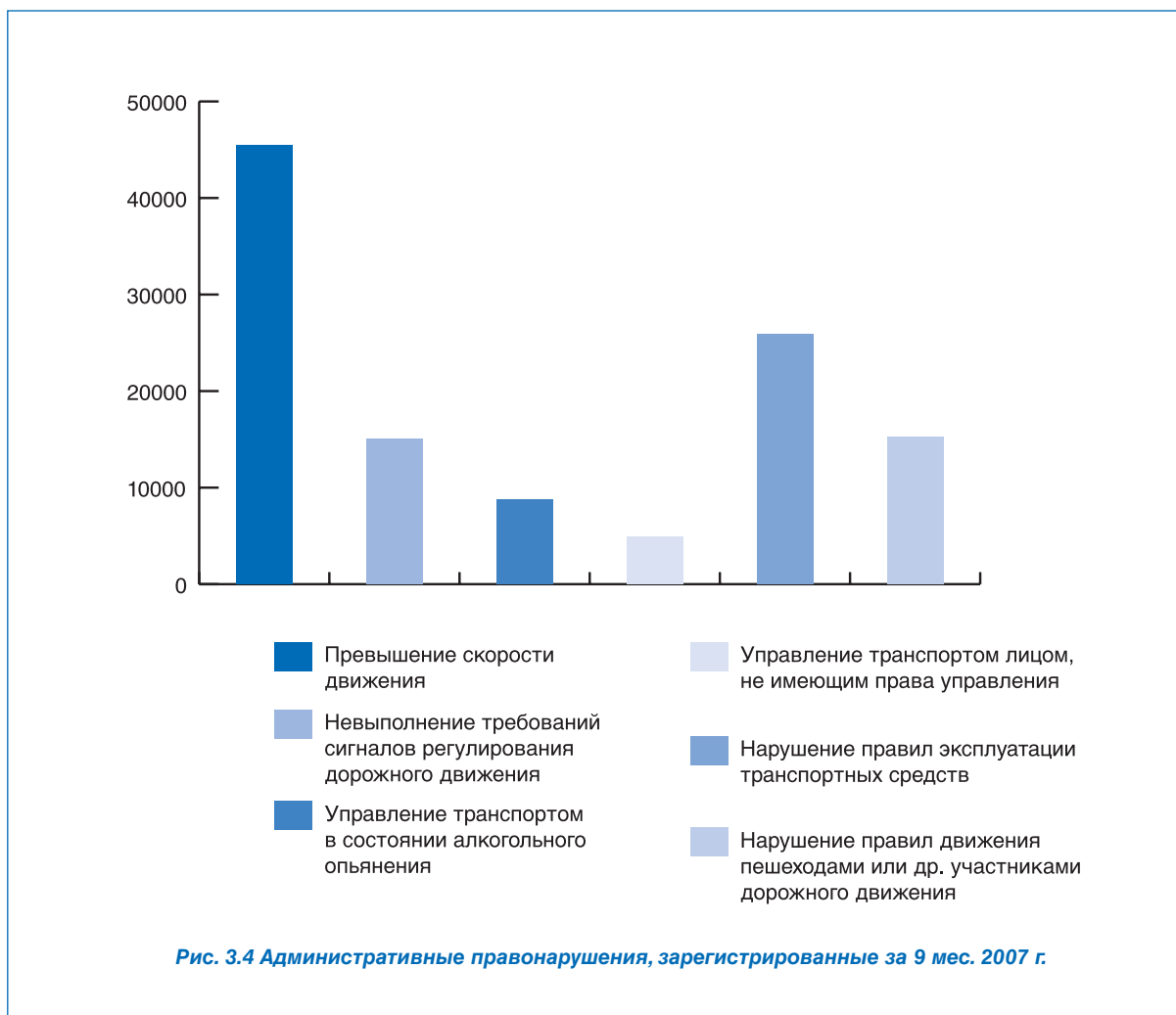


Рис. 3.3 Коэффициент тяжести последствий ДТП (численность погибших на 100 пострадавших)

погибших по отношению к 100 пострадавшим) (рис. 3.3) снизился с 16,4 до 16,0, что свидетельствует о снижении удельного веса погибших в дорожно-транспортных происшествиях.

С целью снижения количества погибших в результате дорожно-транспортных происшествий как минимум на 100 человек по сравнению с предыдущим годом Госавтоинспекция МВД Беларуси в 2007 году начала реализацию комплекса мероприятий профилактического характера программы «Минус 100».

Несмотря на предпринимаемые усилия, в настоящее время значительных позитивных изменений не достигнуто, ситуация на дорогах Беларуси остается сложной. Основ-



ная причина – отсутствие культуры у участников дорожного движения, их беспечность и легкомыслие, несоблюдение правил дорожного движения.

Одним из аспектов повышения безопасности дорожного движения является контроль за использованием технически исправных транспортных средств. В настоящее время в республике действует сеть из 168 диагностических станций, в том числе 23 мобильных, которые обеспечивают в достаточной мере потребности владельцев транспортных средств в услугах по государственному техническому осмотру. За 2006 год введено в эксплуатацию 16 новых стационарных диагностических станций, а 7 пунктов технического контроля преобразованы в диагностические станции.

Учитывая, что функционирование транспорта является основой эффективного развития экономик государств, важнейшим элементом производства и международной торговли Республика Беларусь принимает активное участие в решении вопросов, связанные с обеспечением безопасности на транспорте на уровне СНГ.

Безопасное и устойчивое функционирование транспортной системы прямо влияет на экономическую, военную, технологическую, экологическую и социальную безопасность.

К основным факторам, определяющим причины неудовлетворительного уровня аварийности, как в Республике Беларусь, так и в странах СНГ при осуществлении автомобильных перевозок пассажиров и грузов, следует отнести:

- пренебрежение к требованиям безопасности дорожного движения со стороны участников движения;
- низкий уровень подготовки водителей транспортных средств;

- недостатки в поддержании должного состояния дорожной сети;
- несовершенство средств организации дорожного движения.

Согласно официальной статистике, из-за неудовлетворительных дорожных условий происходит 13-15% дорожно-транспортных происшествий. Основой организации работы по повышению уровня безопасности дорожного движения должны стать межгосударственная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения».

В соответствии с изменениями в Конвенции о дорожных знаках и сигналах и дополняющим ее Европейским соглашением следует подготовить и утвердить ряд новых ГОСТов, действующих на всей территории СНГ:

- технические средства организации дорожного движения;
- знаки дорожные;
- типы, основные параметры, общие технические требования к транспортным средствам;
- автомобили государств – участников СНГ;
- цветографические схемы, опознавательные знаки;
- автотранспортные средства;
- средства пассивной безопасности;
- надувные защитные подушки;
- методы испытаний.

Основными направлениями обеспечения безопасности на транспорте как в Республике Беларусь, так и в странах СНГ являются следующие:

1. Разработка и реализация согласованных мер по обеспечению: безопасности жизни и здоровья пассажиров и работников транспортного комплекса; безопасности грузов, перевозимых различными видами транспорта; безопасности транспортных средств и транспортной инфраструктуры международного значения, обустроенной для их передвижения и перемещения пассажиров и грузов, структур и механизмов управления различными видами транспорта; пресечения незаконного оборота оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ, наркотических средств и психотропных веществ, опасных грузов, осуществляемого с использованием различных видов транспорта; финансирования расходов, связанных с реализацией мероприятий по борьбе с терроризмом и контрабандой на транспорте; обмена информацией об угрозах безопасности транспортной системы; безопасности международных перевозок нестандартных, крупногабаритных, тяжеловесных грузов всеми видами транспорта.
2. Согласованное проведение мероприятий по выявлению, предупреждению, профилактике возможных противоправных действий, угрожающих безопасности транспортной системы.
3. Согласованная разработка требований к показателям обеспечения безопасности транспортных систем (что в первую очередь подразумевает формирование единой системы стандартов безопасности и механизмов их практического выполнения, соответствующих международным требованиям на различных видах транспорта).
4. Формирование правовой базы сотрудничества в области обеспечения безопасности на транспорте.

3.2. Вопросы экологии

Основными источниками поступления загрязняющих веществ в атмосферный воздух являются автотранспорт, объекты энергетики и промышленные предприятия. Определенную роль в загрязнении атмосферы играют природные источники, а также трансграничный и региональный перенос вещества.

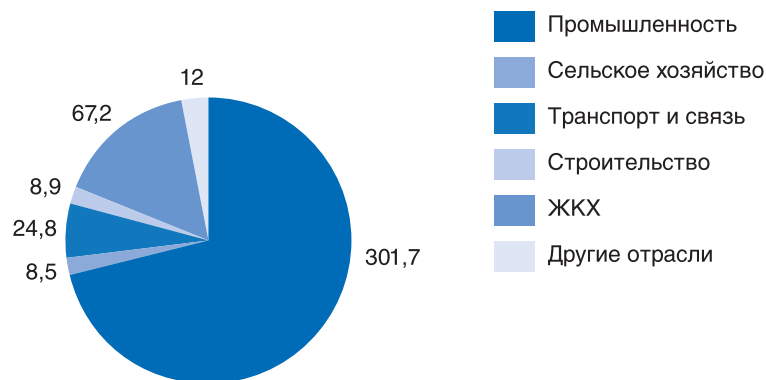


Рис. 3.5 Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников загрязнения по основным отраслям хозяйства Беларуси в 2006 г.

Основной объем выбросов загрязняющих веществ от стационарных источников приходится на промышленность (включая энергетику), жилищно-коммунальное хозяйство, транспорт и связь, вклад которых в общий объем выбросов составил 71%, 16% и 6% соответственно (рис. 3.5).

Передвижные источники загрязнения атмосферы (транспорт) являются важнейшими источниками загрязнения воздушной среды. Общий объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от передвижных источников в 2006 г. составил 1137,5 тыс. т, т.е. 73% от общего объема выбросов от всех источников загрязнения атмосферы.

Среди отраслей транспортного комплекса наибольшую опасность представляет автотранспорт. Основными видами его негативного воздействия на окружающую среду и человека являются:

- загрязнение атмосферного воздуха;
- загрязнение водных объектов сточными водами;
- образование твердых отходов;
- дорожно-транспортные происшествия с ранением и гибелью людей;
- изъятие значительных площадей под строительство транспортных объектов.

В структуре выбросов вредных веществ в атмосферу от передвижных источников загрязнения наибольшую долю составляет оксид углерода – 780,4 тыс. т и углеводороды – 214,3 тыс. т (рис. 3.6).

С передвижными источниками связаны выбросы высокотоксичного бенз(а)пирена – 0,92 т. Выбросы свинца автотранспортом незначительны, так как этилированный бензин в Беларуси не используется.

По сравнению с 2005 г. общее количество выбросов загрязняющих веществ передвижными источниками увеличилось на 123,6 тыс.т. При этом выбросы оксида углерода возросли на 81,8 тыс. т, оксидов азота – на 12,9, углеводородов – на 24,4, диоксида серы – на 0,2, сажи – на 4,3 тыс. т, бенз(а)пирена – на 0,11 т.

Объем выбросов от передвижных источников зависит от их количества, расхода, качества и характера топлива, технического совершенства и состояния транспортных средств, характера дорожной сети и других факторов.

Данные о годовых объемах выбросов в атмосферный воздух как в целом, так и по основным загрязняющим веществам, выраженные в расчете на единицу площади и ду-

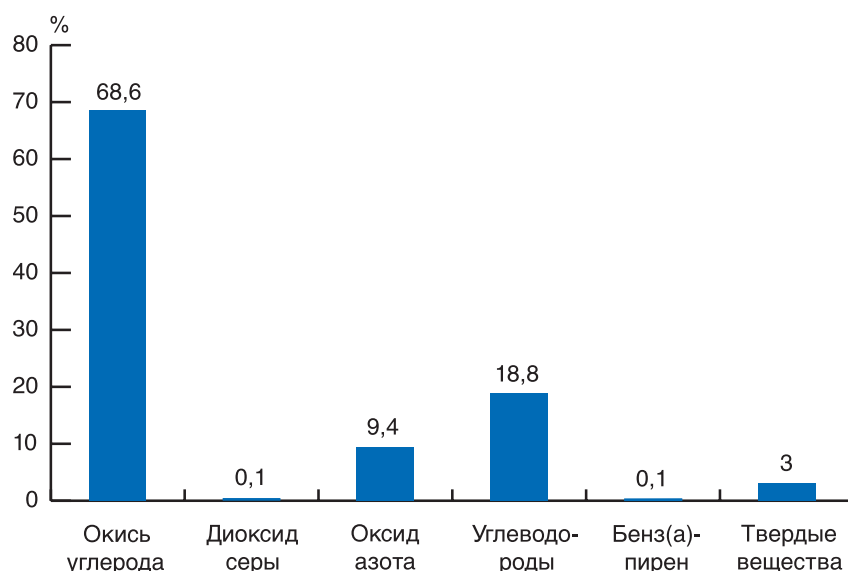


Рис. 3.6 Структура выбросов вредных веществ в атмосферу от передвижных источников загрязнения в 2006 г.

шу населения, используются как индикаторы существующей нагрузки на окружающую среду и человека.

В целом для Беларуси величина удельного валового выброса, рассчитанная на единицу площади, составила 7,52 т/км², изменяясь в пределах страны от 5,11 т/км² (Могилевская область) до 12,40 т/км² (Минская область). Для остальных областей этот показатель находился в пределах 6,07-7,86 т/км². Закономерно, что значение валового удельного выброса для Минской области значительно превышает таковой показатель для всех других областей.

Удельные выбросы основных загрязняющих веществ, рассчитанные для страны в целом, представлены в таблице 3.1.

Максимальные удельные показатели, как на единицу площади, так и на душу населения, характерны для оксида углерода.

Основные негативные факторы, связанные с загрязнением атмосферного воздуха в масштабе Европы (закисление и эвтрофирование окружающей среды, приземный озон, тяжелые металлы и стойкие органические загрязнители), регулирует Конвенция о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния 1979 г. и Протоколы к ней.

Совместные действия стран в области охраны атмосферного воздуха привели к тому, что за истекшее после принятия Конвенции время произошло значительное сокращение выбросов загрязняющих веществ. В первую очередь это характерно для серы: общее снижение выбросов серы в Европе составило около 70%. В Беларуси выбросы серы уменьшились примерно на 80%.

Сокращение выбросов оксидов серы до потолков, установленных на 2010 г. Гетеборгским протоколом к Конвенции, уже достигнуто в 50% стран – сторон Конвенции. В результате сокращения атмосферных выпадений серы понизилась кислотность атмосферных осадков, уменьшилось влияние кислотных осадков на экосистемы, природные воды и здоровье человека.

В отличие от выбросов серы, борьба с выбросами оксидов азота, основным источ-

Таблица 3.1

Удельные выбросы загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных и передвижных источников на территории Беларуси в 2006 г.

Удельный показатель	Ингредиент					
	SO ₂	NO _x	CO	ТЧ*	ТЧ10**	ТЧ2,5***
т/км ²	0,43	0,84	4,28	0,42	0,17	0,12
т/чел.	0,009	0,020	0,090	0,009	0,004	0,003

*ТЧ – твердые частицы. **ТЧ10 – твердые частицы с диаметром менее 10 мкм. ***ТЧ2,5 – твердые частицы с диаметром менее 2,5 мкм.

ником которых являются передвижные источники, не была столь успешной. Общее сокращение выбросов оксидов азота в Европе с момента подписания Конвенции составило 25-30% (в Беларуси – 43%). Снижение выбросов оксидов азота в соответствии с установленными потолками произведено лишь в 40% стран; необходимо еще суммарное сокращение выбросов на 15%.

Особенности географического положения Беларуси обуславливают резкое преобладание в составе атмосферных выпадений трансграничной составляющей: доля трансграничной серы в выпадениях составляет по последним оценкам 86%, окисленного азота – 97, восстановленного азота – 55, бенз(а)пирена – 68%. Около 70% антропогенного свинца, 50% кадмия и 60% ртути также имеют внешнее происхождение. В поступлении на территорию Беларуси окисленных серы и азота, тяжелых металлов, бенз(а)пирена основной вклад принадлежит странам-соседям – Польше, Германии, Украине, России. Восстановленный азот имеет в основном местное происхождение; существенный вклад вносят также Украина и Польша. В свою очередь, более 60% серы и восстановленного азота и более 90% окисленного азота от источников на территории Беларуси выпадает на территории других стран.

В 2006 году задания по вводу в эксплуатацию новых установок для улавливания и обезвреживания загрязняющих веществ из отходящих газов выполнены на 160%, а по реконструкции действующих установок – на 130%.

В настоящее время при участии Минприроды ведется разработка технического регламента «Автомобильный бензин и дизельное топливо. Безопасность». Предполагается, что к 2009 году, после завершения работ по реконструкции нефтеперерабатывающих предприятий республики, весь объем выпускаемых бензинов и дизельного топлива по экологическим параметрам будет соответствовать нормам, применяемым в Европейской Союзе.

3.3. Информационные технологии на автомобильном транспорте

Помимо автомобильных и железных дорог, речных, морских, воздушных путей и трубопроводов, соответствующих транспортных средств, – всего, что относится к т.н. инфраструктуре, важнейшее значения приобретают развитые коммуникации и построенные на их основе информационные, аналитические и управляющие системы.

При этом не существует в настоящее время полноценных, масштабных систем, контролирующих целые транспортные коридоры. Транспортные компании, операторы логистики или крупные международные корпорации самостоятельно разрабатывают и внедряют локальные системы, решающие вопросы логистики и цепочек поставок на уровне компаний и их партнёров. Мелкие и средние поставщики, не имея возможностей вложить средства в подобные системы, остаются ни с чем и вынуждены вслепую

выбирать оптимальные маршруты поставок или полностью полагаться на транспортные компании.

Реализация универсальной информационно-аналитической системы транспортного коридора позволит решить данные проблемы, значительно снизив затраты поставщиков, транспортников и потребителей товаров и услуг.

При этом правильно созданная система позволит более прозрачно и точно решать следующие проблемы для стран, через которые проходит коридор:

- Контроль и регулирование транзитной ренты от перевозок;
- Реализацию мультимодальности перевозок, снижение реальных затрат;
- Оперативность перевозок;
- Увеличение пропускной способности коридора;
- Оптимизацию перевозок;
- Экспорт транспортных услуг – транзит;
- Оптимизацию тарифного регулирования, единые сквозные транзитные тарифы;
- Обеспечение контроля и сохранности грузов;
- Трассировку поставок и возможность информационного отката для получения предыстории поставки, организацию отката поставки, при возникновении социально опасных последствий;
- Выполнения требований ЕС по антитеррористическому законодательству;
- Страхование при транзите.

Мировое сообщество, за последние десятилетия значительно продвинулось в подготовке базиса для решения указанных вопросов. Разработаны и внедрены стандарты по реализации цепочек поставки пищи, питья, антитеррористическое законодательство. Созданы единые системы идентификации предприятий, товаров, услуг. Разработаны и действуют стандарты по обмену электронными сообщениями во всех областях электронного обмена, включая электронную торговлю, логистику, транспорт, страхование, финансовые расчёты и т.д.

Бурно развиваются и приходят на замену штриховым кодам средства радиочастотной идентификации (RFID технологии) полностью исключая ручное вмешательство персонала в процессы ввода или сбора информации, технологии GPS и других сенсорных программно – технических средств. Достаточно развиты Internet технологии, что позволяет объединять информационные ресурсы независимо от местонахождения источников.

На территории государств Содружества создана и действует обширная инфраструктура радионавигационного обеспечения, основанная на спутниковых (глобальных) и наземных (дальних) радионавигационных системах и различных системах ближней навигации. Основной задачей для государств – участников СНГ является как поддержание уже существующей системы радионавигационного обеспечения, так и дальнейшее ее развитие. Области использования космических навигационных систем являются наиболее перспективными. Их наиболее важными задачами являются: точное определение местоположения воздушных, морских, наземных транспортных средств, геодезия, картография, изыскательские и исследовательские работы.

Необходимым фактором осуществления оптимального управления в современных условиях является наличие у автопредприятия системы связи со своими автомашинами и контроля за их движением. Существует много различных систем связи, которые сегодня предлагаются автоперевозчикам, однако далеко не все из них отвечают требованиям управления транспортом.

В настоящее время часто используются средства ближней радиосвязи, работающей, как правило, в диапазоне 27 мегагерц. Это переговорные устройства, которые позволяют общаться водителям между собой, в некоторых местах связываться с по-

лицией и другими дорожными службами. Данное средство связи очень удобно для обмена информацией между водителями при движении в колонне или группой. К их преимуществам относится то, что для использования не требуется получение каких-либо разрешений на их использование от частотных органов, радиосвязи надежны и просты в эксплуатации. К недостаткам – малую дальность действия и невозможность обеспечить связь водителя со своим диспетчером.

Использование КВ радиостанций позволяет связываться на большем расстоянии, чем при применении раций 27 мегагерцового диапазона. Недостатком применения КВ радиосвязи является то, что на расстоянии более 50 километров качество в большой степени зависит от времени суток, погодных условий, мощности и взаимного расположения передатчика и приемника, вследствие большой загруженности КВ диапазона наблюдается множество помех. Серьезной проблемой является получение разрешения на использование радиочастот в КВ диапазоне.

Наиболее удобный вид связи – сотовая связь. Однако и у сотовой связи существует ряд недостатков: недостаточные зоны покрытия; довольно высокая плата за трафик, отсутствие объективного контроля за фактическим местонахождением машины.

Вместе с тем, получение информации по голосовой связи затрудняет создание автоматизированных систем управления автотранспортным предприятием.

Преимуществом систем на основе геостационарных спутников является широкая и постоянная зона обзора, охватывающая, как правило, целый континент. Поэтому и передающий и принимающий абоненты находятся в одной зоне обзора, что существенно упрощает систему. В наибольшей степени требованиям, предъявляемым к системам управления автотранспортным предприятием, отвечает построенная на основе геостационарных спутников специализированная система связи и контроля за движением транспортных средств Евтелтракс. Система обеспечивает высоконадежную и удобную двухстороннюю текстовую связь диспетчера со всеми своими водителями в любой точке Европейского континента и в любое время суток и постоянное наблюдение за их движением по электронной карте на экране своего компьютера.

На автомашине устанавливается малогабаритный спутниковый мобильный связной терминал (МСТ), состоящий из трех блоков: антенна, которая крепится на крыше машины, связной блок и пульт водителя. Рабочее же место диспетчера представляет собой стандартный персональный компьютер и модем, обеспечивающий связь. Возможна связь по сети Интернет, при необходимости может быть использован и спутниковый канал для связи диспетчерского пункта с центром системы. В системе используются геостационарные спутники европейского космического сообщества «Евтелсат», один из них для передачи сообщений и второй для определения местоположения (вместе с первым). Европейский Центр системы находится в пригороде Парижа (Рамбуйе). Система Евтелтракс получила широкое распространение в мире. В настоящее время число машин с Евтелтраксом превысило 300000 и ежемесячно увеличивается в среднем на 3000.

Система Евтелтракс является единственной спутниковой системой, разработанной специально для наземного транспорта, что позволило разработчикам учесть всю специфику автоперевозок. В результате система имеет ряд очень ценных для автоперевозчиков характеристик. В первую очередь нужно отметить следующие:

Высочайшая надежность доставки сообщений в сложных условиях движения автомашины.

Автоматическое определение местоположения всех автомашин.

Автоматическое получение и хранение информации даже в отсутствие диспетчера.

В настоящее время все более широкое применение на белорусских предприятиях,

осуществляющих международные автоперевозки, находят различные системы спутниковой логистики. Среди основных можно выделить следующие: «Диспетчер», «Игл-Ай», «Динафлит», «Шмитц» и др.

Суть функционирования данной системы проста:

- со спутников GPS на автомобиль поступает его текущая координата, т. е. данные о местоположении машины с точностью ± 5 метров;
- эта координата записывается в память бортового связного терминала;
- бортовой терминал формирует SMS-сообщение, вкладывает в него координату машины и отправляет это сообщение в офис на компьютер диспетчера;
- поступившее в офис местоположение машины демонстрируется на электронной карте на экране компьютера диспетчера;
- компьютер диспетчера анализирует ход выполнения рейса и определяет намечающиеся опоздания;
- директор может набрать на GSM-телефоне номер любой своей машины и через 5 секунд получить ее точное местоположение и прогнозируемое системой время прибытия в точку разгрузки/загрузки.

Система, кроме обычной голосовой связи, позволяет осуществлять двустороннюю текстовую связь диспетчер/водитель, определять независимо от воли водителя не только его реальный маршрут со всеми простоями, отклонениями от задания и задержками. Система позволяет подключать любые датчики и получать данные о температуре в изотерме, о реальном расходе топлива в двигателе и в холодильной установке, о сливах топлива, о местах заправок (± 5 метров), передавать сообщения SOS о нападении и другие.

Кроме систем связи и навигации большую роль на автомобильном транспорте играют информационные ресурсы.

Сегодня все чаще международные перевозчики и экспедиторы обращаются к услугам глобальной компьютерной сети Интернет при поиске новых клиентов, изменений в законодательстве и т.д. Существует множество разнообразных сайтов с информацией о грузоотправителях, перевозчиках, сайтов нормативно-справочного характера и т. п. Среди основных можно выделить следующие:

www.bairc.org – сайт Ассоциации Международных Автомобильных Перевозчиков БАМАП.

www.baifby.com – сайт Ассоциации Международных Экспедиторов.

www.pravo.by – национальный правовой портал Республики Беларусь.

Введение электронного декларирования является необходимостью для обеспечения оперативного таможенного оформления товаров в условиях постоянного увеличения количества оформляемой документации вследствие ежегодного роста ВЭД примерно на 30%.

Государственный таможенный комитет Республики Беларусь ведет в этом направлении активную работу. Проводится полномасштабная модернизация телекоммуникационных систем пограничных и внутренних ПТО и таможен. Модернизация не коснется складов временного хранения или ПТО закрытого типа, решать эту задачу будут их владельцы своими силами, как принято мировой практикой.

Создан ведомственный удостоверяющий центр таможенных органов, на базе которого начата разработка технологии и нормативной правовой базы использования в автоматизированных системах средств электронной цифровой подписи (ЭЦП). По отдельным элементам до середины 2008 года будет внедрена автоматизированная система учета движения таможенных платежей, практически создана новая автоматизированная транзитная система.

В Республике Беларусь внедряется автоматизированная система централизованной продажи билетов на проезд в пассажирском транспорте.

Кроме возможности продажи билетов кассиром как за наличный расчет, так и по банковской пластиковой карте, существует возможность продажи билетов без участия кассира с использованием информационно-платежных терминалов, которые будут со временем устанавливаться на автовокзалах, в банковских учреждениях, почтовых отделениях.

С внедрением данной системы упростятся и полностью автоматизируются операции, выполняемые диспетчером по управлению процессом перевозок пассажиров и формированию различных отчетных ведомостей.

На данный момент уже создана и проходит тестирование информационно-справочная система, позволяющая получать через Интернет или с помощью оператора по телефону информацию о расписаниях движения автобусов и наличии свободных мест по всем междугородным и пригородным автобусным маршрутам, включенным в централизованную компьютерную систему продажи билетов.

Система диспетчерского управления, которая поэтапно внедряется по республике, обеспечивает решение задач безопасного и эффективного использования и функционирования транспортной системы, значительно упрощает контроль управления пассажирским транспортом. Высокий уровень качества перевозок пассажиров обеспечивается за счет непрерывного контроля за движением всех транспортных средств, оперативного устранения отклонений и срывов перевозочных процессов с применением высокоэффективных инструментальных средств информатики, навигации и связи. Обеспечивается информационное взаимодействие с управляющими системами транспортных предприятий, которые на основе использования объективных данных о работе транспортных средств, поступающих из центра диспетчерского управления, имеют возможность проводить расчеты и учет основных показателей работы транспортных предприятий.

В 2008 году запланирована разработка единого программного обеспечения для автоматизированной системы диспетчерского управления и контроля, которое будет интегрировано на все уровни управления перевозками пассажиров в Республике Беларусь и технически реализовано на всех автотранспортных предприятиях страны.

3.4. Состояние законодательной и нормативной базы

Для Беларуси принципиально важным становится сближение национального законодательства с международными транспортными соглашениями и конвенциями, упрощение и гармонизация таможенных и других процедур пересечения границ, унификация транзитной документации. Вовлечению стран СНГ в процессы глобализации в определенной мере способствуют принятые правительствами государств Содружества базовые документы, соответствующие международным правилам и регулирующие проведение согласованной политики по транзитным перевозкам.

Осуществление международных перевозок в Республике Беларусь регулируется следующими нормативными правовыми документами:

- международными соглашениями, к которым присоединилась Республика Беларусь;
- двусторонними межправительственными соглашениями, ратифицированными Республикой Беларусь;
- кодексами Республики Беларусь;
- законами Республики Беларусь;
- декретами и указами Президента Республики Беларусь;

постановлениями Совета Министров Республики Беларусь; актами Высшего Хозяйственного Суда Республики Беларусь и иными актами республиканских органов, принимаемыми ими в пределах своей компетенции (примерный перечень документов указан в приложении).

Среди основополагающих нормативно-правовых документов в области международных перевозок и транзита можно отметить следующие.

1. Международное законодательство

1.1. Международные соглашения:

Европейское соглашение о международных магистралях (СМА) от 15 ноября 1975 г. – присоединилась в 1991 г. БССР присоединилась 11 ноября 1982 г. Вступило в силу для БССР 17 марта 1983 г.

Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 г. БССР подписала 8 ноября 1968 г. Вступила в силу 21 мая 1977 г. Вступила в силу для БССР 21 мая 1977 г. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении от 1 мая 1971 г. БССР присоединилась 16 февраля 1973 г. Вступило в силу для БССР 7 июня 1979 г.

Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 г.) от 8 ноября 1968 г. БССР подписала 8 ноября 1968 г. Вступила в силу для БССР 25 июля 1978 г. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1968 г.) от 1 мая 1971 г. БССР присоединилась 16 февраля 1973 г. Вступило в силу для БССР 3 августа 1979 г. Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, от 1 марта 1973 г. БССР присоединилась 27 февраля 1984 г. Вступил в силу для БССР 25 апреля 1984 г.

Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров от 2 декабря 1972 г. Вступила в силу для БССР 01.03.1977 г.

Таможенная конвенция по безопасным контейнерам от 02 декабря 1972 г. Вступила в силу для БССР 06.09.1977 г.

Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств от 08.07.1965 г. БССР присоединилась 28.12.1965 г. Вступила в силу для БССР 10.08.1972 г.

Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) от 1 июля 1970 г. Вступило в силу для Республики Беларусь 2 октября 1993 г.

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 г. Вступила в силу для Республики Беларусь 4 июля 1993 г.

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) от 14 ноября 1975 г. Вступила в силу для Республики Беларусь 5 октября 1993 г.

Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, от 21 октября 1982 г. (Женева, Международная конференция). Вступила в силу для Республики Беларусь 5 октября 1993 г.

Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 г. Вступило в силу для Беларуси 5 мая 1993 г.

Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), от 1 февраля 1991 г. Беларусь присоединилась 22 января 1997 г. Вступило в силу для Республики Беларусь 3 июня 1997 г.

Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о

взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, от 20 марта 1958г. Республики Беларусь присоединилась: Указ Президента Республики Беларусь №247 от 03.12.1994 г. Вступило в силу для Республики Беларусь 3 мая 1995 г.

Международная Конвенция о грузовой марке (1966). Беларусь присоединилась: Постановление СМ РБ №695 от 13.10.1993 г. Вступила в силу для Республики Беларусь 7 апреля 1994 г.

Таможенная конвенция о карнете А.Т.А. для временного ввоза товаров (Конвенция А.Т.А.) от 06.12.1961 г. Беларусь присоединилась: Указ Президента Республики Беларусь № 21 от 12.01.1998 г. Вступила в силу для Республики Беларусь 7 августа 1998 г.

Международная конвенция о взаимном административном содействии в предотвращении, расследовании и пресечении таможенных правонарушений (принято приложение X «Помощь в борьбе с контрабандой наркотических средств и психотропных веществ» к Конвенции), от 09 июня 1977 г. Беларусь присоединилась: Указ Президента Республики Беларусь № 350 от 19.06.2000 г. Вступила в силу для Республики Беларусь 7 декабря 2000 г.

Конвенция о праве, применимом к дорожно-транспортным происшествиям. Республика Беларусь присоединилась: Закон Республики Беларусь от 29 декабря 1998 г. № 225-З. Вступила в силу 15 июня 1999 г.

О массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников Содружества Независимых Государств. Соглашение вступило в силу для Республики Беларусь 14 апреля 2000 г. Утверждено Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 19 августа 1999 г. № 1302.

Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, от 1997 г. Республика Беларусь присоединилась: Указ Президента Республики Беларусь от 21 января 2004 г. № 24. Вступило в силу для Республики Беларусь 01.05.2004 г.

Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, от 21 октября 1982 г. Республика Беларусь присоединилась: Постановление Совета министров Республики Беларусь от 30 ноября 1992 г. № 721. Вступила в силу для Республики Беларусь 5 мая 1993 г.

Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), от 1 сентября 1970 г. Республика Беларусь присоединилась: Указ Президента Республики Беларусь от 23 мая 2001 г. № 279. Вступило в силу для Беларуси 03.08.2002 г.

В общей сложности на государственном уровне регулирование рынка международных автомобильных перевозок осуществляется с помощью порядка ста нормативных правовых актов, направленных как на непосредственное регулирование автотранспортной деятельности, так и имеющих общеэкономический характер.

1.2. Двусторонние межправительственные соглашения:

В настоящее время между Республикой Беларусь заключены двусторонние соглашения с 42 государствами в области международного автомобильного сообщения.

При подписании Соглашений в области международного автомобильного сообщения за основу принимается проект двустороннего Соглашения об автомобильном сообщении, рекомендованный Советом Министров Европейской конференции министров

транспорта (ЕКМТ) от 20 марта 1997 г. и Требования, касающиеся международных автомобильных перевозок, и их облегчения от 30 апреля 2004 г. (ЕЭК ООН, Комитет по внутреннему транспорту). В основу двусторонних соглашений заложены рекомендации, принятые Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, включающие разрешительную систему на выполнение перевозок.

2. Кодексы Республики Беларусь

Гражданский кодекс Республики Беларусь от 07.12.1998 г. № 218-З с изменениями и дополнениями.

Таможенный кодекс Республики Беларусь от 4 января 2007 г. N 204-З, вступивший в силу с 1.07.2007 г.

3. Законы Республики Беларусь

Об основах транспортной деятельности. Закон Республики Беларусь от 05.05.1998 г. № 140-З с изменениями и дополнениями;

О транспортно-экспедиционной деятельности. Закон Республики Беларусь от 13.06.2006 г. № 124-З;

Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках. Закон Республики Беларусь от 14.08.2007 г. № 278-З;

О дорожном движении. Закон Республики Беларусь от 05.01.2008 г. № 313-З;

Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности Закон Республики Беларусь от 02.12.1994 г. № 3434-XII с изменениями и дополнениями;

О перевозке опасных грузов. Закон Республики Беларусь от 06.06.2001 г. № 32-З;

О налогах на доходы и прибыль. Закон Республики Беларусь от 22.12.1991 г. №1330-XII с изменениями и дополнениями;

О налоге на добавленную стоимость. Закон Республики Беларусь от 19.12.1991 г. №1319-ХП с изменениями и дополнениями;

Об акцизах. Закон Республики Беларусь от 19.12.1991 г. №1321-XII с изменениями и дополнениями;

О налоге на пользование природными ресурсами (экологический налог). Закон Республики Беларусь от 23.12.1991 г. №1335-ХП с изменениями и дополнениями;

О налоге на недвижимость Закон Республики Беларусь от 23.12.1991 г. №1337-ХП с изменениями и дополнениями;

О дорожных фондах в Республике Беларусь. Закон Республики Беларусь от 23.12.1991 г. №1339-ХП с изменениями и дополнениями.

4. Декреты и указы Президента Республики Беларусь

О защите национального рынка транспортно-экспедиционных услуг. Указ Президента РБ от 19.10.1999 г. №614 (в ред. Указа Президента Республики Беларусь от 05.11.2002 №556, от 14.12.2005 N 595, от 19.03.2007 N 129, от 28.12.2007 N 681);

О лицензировании отдельных видов деятельности. Декрет Президента РБ от 14 июля 2003 г. № 17;

О совершенствовании порядка проведения и контроля внешнеторговых операций. Указ Президента РБ от 04.01.2000 г. № 7;

Об утверждении порядка расчетов между юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями в Республике Беларусь. Указ Президента Республики Беларусь от 29 июня 2000 г. № 359;

О лизинге. Указ Президента Республики Беларусь от 13.11.1997 №587.

Об особенностях правового регулирования таможенного режима временного ввоза товаров. Указ Президента Республики Беларусь от 04.05.2004 г. № 211, вступивший в силу с 21 мая 2004 года, и разрешивший проблему перевода в свободное обращение транспортных средств, ввезенных на таможенную территорию Республики Беларусь в режиме временного ввоза до 26 мая 2003 года, под 10 процентов от установленных ставок таможенных пошлин и налога на добавленную стоимость;

О внесении изменения в Указ Президента Республики Беларусь от 8 апреля 2004 г. №171. Указ Президента Республики Беларусь от 16.03.2005г. № 134, которым урегулирован механизм компенсаций потерь банков от предоставления кредитов для приобретения транспортных средств отечественного производства.

5. Постановления Совета Министров Республики Беларусь

Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30.12.2006 г. №1766;

О ставках экологического налога, лимитах добычи природных ресурсов и допустимых выбросов (сбросов) загрязняющих веществ. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 17.01.2001 г. №62;

О мерах по выполнению Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 29.12.1998г. № 1996 г.;

О лизинге на территории Республики Беларусь. Постановление Совета Министров Республики Беларусь №1769 от 31.12.1997 г.;

О некоторых мерах по упорядочению таможенного оформления товаров, ввозимых из Российской Федерации. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 27.06.2003 г. № 869;

Об утверждении Положения о лицензировании деятельности в области автомобильного, внутреннего водного, морского транспорта (исключая внутриреспубликанские перевозки для собственных нужд) и Положения о транспортно-экспедиционной деятельности от 20 октября 2003 г. № 1388 в редакции Постановлений Совета Министров Республики Беларусь (в ред. постановлений Совмина от 22.12.2003 N 1671, от 31.12.2004 N 1711, от 25.01.2005 N 76, от 22.06.2005 N 676, от 06.05.2006 N 594, от 29.12.2007 N 1880).

6. Нормативные правовые акты государственных органов

Об утверждении правил автомобильных перевозок грузов. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 1 июля 2002 г. N 20;

О ставках платы за проезд по автомобильной дороге М-1/Е-30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки). Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 8 августа 2003 г. N 40;

Об утверждении Инструкции о порядке распределения, выдачи и использования разрешений на проезд грузовых автомобильных транспортных средств по территории иностранных государств. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций республики Беларусь от 15 декабря 2004 г. N 56;

Об утверждении Инструкции о порядке отнесения автомобильных перевозчиков к организациям автомобильного транспорта общего пользования. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь 21 января 2004 г. N 4.

О введении в 2008 году временных ограничений нагрузок на оси транспортных средств, самоходных машин в отношении республиканских автомобильных дорог общего пользования. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций от 7 марта 2008 г. №19.

Об утверждении Инструкции о порядке организации контроля и освидетельствования специальных транспортных средств, предназначенных для международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 3 ноября 2003 г. N 52;
Об утверждении межотраслевой типовой инструкции по охране труда для водителей автомобиля. Постановление Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 21 октября 2003 N 130;

Об утверждении Инструкции о порядке выдачи лицензионных карточек на транспортные средства Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 30 октября 2003 N 50;

О налоге на добавленную стоимость. Постановление Государственного налогового комитета Республики Беларусь №237/105 от 18 декабря 2000 г., Министерства экономики Республики Беларусь №237/105 от 18 декабря 2000 г.

Положение о порядке применения Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, 1975 г.). Приказ Государственного таможенного комитета Республики Беларусь №163-ОД от 16 июня 1995 г.

О деятельности в качестве таможенных перевозчиков. Приказ Государственного таможенного комитета Республики Беларусь от 27.02.1997 г. № 52-ОД.

Процесс законотворчества в рассматриваемом направлении в Республике Беларусь является динамичным.

Меры государственной поддержки и стимулирования развития международных автомобильных перевозок, совершенствование национальной правовой базы, регламентирующей эти перевозки, охватывают следующие основные направления:

- совершенствование нормативной правовой базы, регламентирующей условия международных перевозок, ее унификации с соответствующими нормативными правовыми актами сопредельных государств;
- реконструкция и модернизация инфраструктуры трансъевропейских транспортных коридоров, проходящих по территории республики;
- укрепление материально-технической базы автотранспорта, задействованного для международных перевозок;
- совершенствование систем взимания налогов, сборов и таможенного оформления (контроля);
- развитие международного сотрудничества в области транспорта в части заключения международных договоров.

В Республике Беларусь меры государственной поддержки международных автомобильных перевозок, конкретные вопросы совершенствования правовой базы формировались исходя из необходимости оперативного решения возникающих проблем и находили свое отражение в соответствующих программных документах.

В то же время делались и определенные попытки прогнозной оценки, формирования долгосрочной стратегии развития сферы международных перевозок. К таким программным документам, имеющим прямое отношение к развитию международных автомобильных перевозок, можно отнести:

Государственную программу развития международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов на 2003–2008 годы, одобренная Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 02.10.2002 г. № 1360 (в редакции постановления Совмина от 17.03.2004 N 302). В ходе реализации комплекса ме-

роприятий, предусмотренных указанной программой проделана определенная работа по совершенствованию нормативной правовой базы в сфере международных автомобильных перевозок, форм и методов управления, контроля и допуска к международным автоперевозкам, таможенной политики, по созданию условий для обеспечения стабильного финансового положения автомобильных перевозчиков и системы информационно-статистического обеспечения международных автомобильных перевозок, по развитию материально-технической базы перевозчиков.

Комплексную программу обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006–2010 гг., утвержденную Постановлением Совета Министров РБ 28 июня 2005 г. №700. Целью данной программы является гармонизация транспортной нормативной правовой базы республики с российской и европейской законодательной системой в этой области, создание инфраструктуры для обеспечения высокоэффективного транспортного обслуживания участников перевозочного процесса, создание внутригосударственных условий, отвечающих требованиям международных договоров для роста транзитных перевозок, увеличение объемов транзитных перевозок, способствующих росту валютных поступлений с 2006 по 2010 гг. на 7-8%.

3.5. Развитие дорожного сервиса

Развитие транспортных коммуникаций и соответствующей инфраструктуры определено в качестве одного из приоритетов Программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2006–2010 гг. В республике разработаны и одобрены следующие документы:

Концепция развития инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь до 2015 года, в которой закреплены основные направления развития инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска на период до 2015 г.;

Комплексная программа развития инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь на 2006–2010 годы, где произведена оценка обустройства приграничной инфраструктуры, определены мероприятия по реконструкции и строительству автодорожных пунктов пропуска;

Государственная программа «Дороги Беларуси» на 2006–2015 гг., в которой закреплены мероприятия по реконструкции, модернизации, повышению технического уровня, улучшению транспортно-эксплуатационного состояния, развитию сети дорог, строительству объектов придорожного сервиса.

В соответствии с Концепцией развития инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь до 2015 года предлагается основное внимание сосредоточить на строительстве и реконструкции автодорожных пунктов пропуска, расположенных на основных международных транспортных направлениях. Такой подход позволит обеспечить требуемую пропускную способность пунктов пропуска и повысить эффективность капиталовложений. Кроме того, уменьшатся затраты на содержание и модернизацию автодорожных пунктов пропуска.

Общая потребность финансовых средств на полное развитие международных автодорожных пунктов пропуска на основных направлениях движения транспортных потоков через Государственную границу Республики Беларусь составляет ориентировочно 114,14 млн. рублей в ценах 1991 года (около 67,5 млн. долларов США).

В программу работ на 2006–2010 годы включены объекты, строительство которых не завершено в рамках Союзной программы, а также совместной целевой Программы по обустройству пунктов пропуска на внешних границах государств – участников Таможенного союза на период 2001–2005 годов, утвержденной Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 31 мая 2001 г. № 19. Потребность финансовых средств на реализацию первоочередных мероприятий Комплексной программы составляет 73,7 млн. рублей в ценах 1991 года (около 43,6 млн. долларов США).

Анализ существующего положения размещения объектов придорожного сервиса на автомобильных дорогах Республики Беларусь показывает, что к 2006 году функционировало 1202 платных объекта, в том числе:

- АЗС – 349, или 68 процентов, к нормативам трансъевропейских магистралей (ТЕМ);
- СТО – 112, или 44 процента, к нормативам (ТЕМ);
- пункты постоя (гостиницы, мотели, кемпинги) – 97, или 63 процента, к нормативам (ТЕМ);
- пункты питания (все виды) – 540, или 107 процентов, к нормативам (ТЕМ);
- АГЗС – 20;
- охраняемые стоянки – 84.

Объекты придорожного сервиса размещаются вдоль автомагистралей неравномерно, большая часть из них сосредоточена в основном вблизи городов. Например, на отдельных участках автодороги М-1/Е-30 магазины, пункты питания, автозаправочные станции расположены подряд через расстояние в 20-30 км. В то же время на протяжении 100 км этой автодороги нет стоянок, пунктов постоя, туалетов.

По мировым нормам пункты постоя должны располагаться на расстоянии 100-200 км, АЗС – 20-50 км, СТО – 50-100 км, пункты питания – 30-50 км, для стоянки – 15-50 км, площадки для отдыха – 15-50 км.

Им вполне соответствует трасса М-1, где работает 40 АЗС, 5 строятся (обеспеченность 150%), появились газозаправочные станции, работают 12 СТО, еще 3 строятся (обеспеченность 125%), работает 7 моек, 9 пунктов постоя, строится еще один (обеспеченность 167%). Действуют 69 (395%), строятся 10 пунктов питания.

Не развита инфраструктура придорожного сервиса на ряде других автомобильных дорог. Так, на участке дороги М-5 Минск – Гомель, протяженностью 120 км, нет станций технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств, охраняемых стоянок, медпунктов, пунктов связи. Аналогичная ситуация на дорогах М-8 граница Российской Федерации – Витебск – Гомель – Граница Украины, М-10 граница Российской Федерации – Гомель – Кобрин.

Исследования государственных экспертов показывают, что главными причинами невысокого уровня развития придорожного сервиса являются небольшая интенсивность движения на автомобильных дорогах и более высокая цена на топливо, чем в Российской Федерации и Украине.

Дорожный сервис в республике является низко рентабельным. В среднем суточная интенсивность движения составляет 2 тыс. автомобилей в сутки, в то время как дорожный бизнес становится выгодным при норме в 8 тыс. автомобилей в сутки. В Беларуси же только на магистральных интенсивность достигает 4,5 тыс. (в т.ч. на М1/Е30 – 6 тыс.), а на Минской кольцевой дороге даже 25 тыс. автомобилей в сутки.

В Республике Беларусь пока еще не созданы условия для привлечения иностранных и отечественных инвесторов в этот сектор экономики. Привлечению инвестиций не способствует длительная процедура согласования документации, касающейся размещения объекта сервиса, его архитектурно-дизайнерского оформления.

Для достижения международных нормативов в соответствии с Европейским соглашением о международных автомагистралях (СМА) и соглашением о трансъевропейских автомагистралях (ТЕМ) необходимо увеличение количества объектов придорожного сервиса: АЗС – 164, СТО – 143, пункты постоя – 57.

Разработана генеральная схема развития придорожного сервиса на автомобильных дорогах до 2010 год, по результатам которой дополнительно предусмотрено строительство 602 объектов с ориентировочной стоимостью 51,1 млрд. рублей (таблица 3.2).

Объем инвестиций с привлечением собственных средств инвесторов на 551 объект ориентировочно составит 41,9 млрд. рублей, а за счет дорожного фонда на 51 площадку отдыха – 9,2 млрд. рублей.

По прогнозным оценкам на 2011–2015 годы требуется дополнительное строительство 191 объекта придорожного сервиса (таблица 3.3).

Приоритетным направлением является создание объектов придорожного сервиса, сочетающих в себе целый комплекс услуг, оказываемых участникам дорожного движения. Размещение объектов придорожного сервиса в пределах контролируемой зоны автомобильных дорог общего пользования осуществляется по согласованию с владельцами автомобильных дорог.

Строительство объектов придорожного сервиса позволит увеличить количественный и качественный уровень услуг, оказываемых пользователям автомобильных до-

Таблица 3.2

Объемы работ и стоимость объектов придорожного сервиса

Наименование	Строящиеся		Проектируемые		Всего	
	штук	млрд. руб.	штук	млрд. руб.	штук	млрд. руб.
АЗС	21	2,52	127	15,24	148	17,76
АГЗС	10	1,2	16	1,92	26	3,12
СТО	3	0,18	43	2,58	46	2,76
Мойки	–	–	10	0,1	10	0,1
Пункты постоя	5	0,5	37	3,7	42	4,2
Пункты питания	24	1,2	172	8,6	196	9,8
Охраняемые стоянки	6	0,3	77	3,85	83	4,15
Площадки отдыха	5	0,9	46	8,3	51	9,2
ВСЕГО	74	6,8	528	44,3	602	51,09

Таблица 3.3

Прогнозы строительства объектов придорожного сервиса на 2011–2015 годы

Наименование	Всего	В том числе по годам				
		2011	2012	2013	2014	2015
АЗС	48	8	8	8	8	8
СТО	60	12	12	12	12	12
Пункты постоя	16	4	3	4	3	2
Пункты питания	42	8	8	8	10	8
Площадки отдыха	25	4	5	6	5	5
ВСЕГО	191	36	36	38	38	35

рог, поступления в государственный бюджет и повысит транзитные возможности автомобильных дорог Республики Беларусь.

Принимаемые меры по развитию и совершенствованию белорусской части общеевропейских транспортных коридоров позволят обеспечить комплекс транспортных услуг более высокого качества, увеличение транзитных перевозок через территорию Беларуси, а также интеграцию республики в европейскую транспортную систему. Предстоит еще большая работа по созданию надлежащих условий дорожного сервиса на всех транспортных коридорах республики, снижению времени простоя на границе, поиску источников финансирования и механизмов реализации разработанных программ и мероприятий.

На выполнение Программы предусмотрено три источника привлечения средств. Первый и основной – это дорожный фонд (бюджетные деньги); второй – около 800 млрд. руб. кредитных ресурсов; третий – 460 млрд. руб. собственных средств предприятий дорожного хозяйства (их амортизационный фонд). За два предыдущих года дорожниками привлечено уже 435 млрд. руб., то есть больше половины от рассчитанной суммы кредитов на 10 лет.

В частности, был выделен кредит на масштабный ремонт автодороги М-1/Е30 Брест – Минск – граница России. Предприятиями дорожного хозяйства республиканской собственности было привлечено для финансирования дорожных работ кредитов в объеме 309 млрд. рублей. Но в связи с тем, что уменьшились бюджетные поступления, сейчас стоит вопрос об увеличении привлечения кредитных ресурсов, чтобы каким-то образом заместить недостающую часть бюджетных средств.

Идти по пути расширения сети платных дорог, по оценкам специалистов, для Республики Беларусь пока непродуктивно. Международный опыт показывает, что в 16 европейских странах за последние 50 лет создано только 38 тысяч километров платных дорог, что составляет лишь 0,61% от общей протяженности автодорог (в Беларуси доля платных дорог уже сегодня составляет 0,73%). Незначительная протяженность платных дорог объясняется малым количеством участков с интенсивностью движения автомобилей, достаточной для окупаемости затрат на создание платных дорог, которая должна быть не менее 18-20 тысяч автомобилей в сутки.

3.6. Вопросы таможенного регулирования

Таможенное законодательство Республики Беларусь представляет собой составную часть национальной правовой системы, основанной на положениях Конституции страны, в развитие которых принят Таможенный кодекс Республики Беларусь, а также соответствующие ему законы, акты Президента Республики Беларусь, постановления Правительства, а также нормативные правовые акты Государственного таможенного комитета.

Республика Беларусь признает приоритет общепризнанных принципов международного права и обеспечивает соответствие им таможенного законодательства.

С 1 июля 2007 года вступила в силу новая редакция Таможенного Кодекса Республики Беларусь, принятие которой явилось очередным шагом по созданию в стране правовой основы формирования соответствующей мировым стандартам системы таможенных отношений субъектов внешнеэкономической деятельности. К важнейшим таможенным нормативным правовым актам относится также Закон Республики Беларусь №2151-XII от 3 февраля 1993 г. «О Таможенном тарифе» с соответствующими изменениями и дополнениями.

Таможенный кодекс Республики Беларусь раскрывает содержание основных терминов, используемых законодателем, регламентирует процессы таможенного оформле-

ния и контроля, реализацию таможенных процедур и режимов, механизм определения страны происхождения товаров и использования товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности. Закрепляя действующую систему таможенных органов, их правовой статус и систему обеспечения законности в их деятельности, Кодекс также содержит нормы, позволяющие в случае необходимости обжаловать их действия и решения, оперативно получив ответ компетентных инстанций.

Анализ таможенного законодательства Республики Беларусь показывает, что оно в целом соответствует стандартным и рекомендованным правилам Киотской конвенции по упрощению и гармонизации таможенных процедур в редакции Брюссельского протокола 1999 года.

Таможенный кодекс устанавливает принцип равенства всех лиц на перемещение товаров через таможенную границу.

Прибытие товаров на таможенную территорию осуществляется через пункты ввоза во время работы таможенных органов в таких пунктах.

При прибытии товаров на таможенную территорию перевозчик в течение тридцати минут после размещения товаров в зоне таможенного контроля пункта ввоза обязан уведомить таможенный орган о прибытии товаров путем представления таможенному органу соответствующих документов. От имени перевозчика документы могут быть представлены таможенным агентом (представителем).

При уведомлении таможенного органа о прибытии товаров на таможенную территорию перевозчик представляет следующие документы:

1. При международной перевозке автомобильным транспортом:
 - документы на транспортное средство международной перевозки;
 - транспортные (перевозочные) документы;
 - документ, сопровождающий международные почтовые отправления при их перевозке, определенный актами Всемирного почтового союза;
 - имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары.
2. При международной перевозке водными судами:
 - общую декларацию;
 - декларацию о грузе;
 - декларацию о судовых припасах;
 - декларацию о личных вещах экипажа судна;
 - судовую роль;
 - список пассажиров;
 - документ, сопровождающий международные почтовые отправления при их перевозке, определенный актами Всемирного почтового союза;
 - транспортные (перевозочные) документы;
 - имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары.
3. При международной перевозке воздушным транспортом:
 - стандартный документ перевозчика, предусмотренный международными договорами Республики Беларусь в области гражданской авиации (генеральная декларация);
 - документ, содержащий сведения о перевозимых на борту воздушного судна товарах (грузовая ведомость);
 - документ, содержащий сведения о бортовых припасах;
 - транспортные (перевозочные) документы;
 - имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары;
 - документ, содержащий сведения о перевозимых на борту пассажирах и их багаже (пассажирская ведомость);
 - документ, сопровождающий международные почтовые отправления при их перевозке, определенный актами Всемирного почтового союза;

4. При международной перевозке железнодорожным транспортом:

- транспортные (перевозочные) документы;
- передаточную ведомость на железнодорожный подвижной состав;
- документ, содержащий сведения о припасах;
- документ, сопровождающий международные почтовые отправления при их перевозке, определенный актами Всемирного почтового союза;
- имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары.

Независимо от вида транспорта, на котором осуществляется международная перевозка, при уведомлении таможенного органа о прибытии товаров на таможенную территорию перевозчик представляет в отношении товаров, находящихся в его владении, разрешения и (или) лицензии уполномоченных государственных органов на ввоз товаров, ограниченных к перемещению через таможенную границу при ввозе.

Таможенное оформление производится таможенным органом, в зоне оперативной деятельности которого находятся товары. Требования таможенных органов при производстве таможенного оформления должны быть обоснованы и ограничены требованиями, необходимыми для обеспечения соблюдения таможенного законодательства. Производство таможенного оформления должно быть завершено не позднее одного рабочего дня, следующего за днем начала таможенного оформления.

В целях упрощения и ускорения производства таможенного оформления Республика Беларусь заключает с иностранными государствами международные договоры о взаимном признании документов, используемых для таможенных целей.

Документы, необходимые для таможенного оформления, могут представляться в виде оригиналов либо их копий, заверенных нотариально или органом, выдавшим такие документы, либо заверенных декларантом или лицом, их представившим или получившим, если иное не установлено законодательством. При представлении копий указанных документов, заверенных декларантом либо лицом, их представившим или получившим, таможенный орган в случае необходимости проверяет соответствие копий этих документов их оригиналам, после чего оригиналы таких документов возвращаются лицу, их представившему.

Таможенные органы принимают документы, необходимые для таможенного оформления, составленные на белорусском, русском и (или) иностранном языках. В случаях, установленных Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь, документы, составленные на иностранном языке, представляются таможенным органам с письменным переводом их на белорусский или русский язык.

Таможенные и иные документы, необходимые для таможенного оформления, могут быть представлены в виде электронных документов.

Таможенное оформление производится на белорусском или русском языке, если иное не установлено законодательством и (или) международными договорами Республики Беларусь.

Таможенному органу, производящему таможенное оформление, декларантом либо таможенным агентом представляется таможенная декларация. Перечень сведений, подлежащих указанию в таможенной декларации, ограничивается только теми сведениями, которые необходимы для целей исчисления и взимания таможенных платежей, формирования таможенной статистики и применения таможенного законодательства.

В соответствии со статьей 75 Таможенного кодекса Республики Беларусь в таможенной декларации могут быть указаны следующие основные сведения (в том числе в кодированном виде):

1. Заявляемый таможенный режим.
2. Сведения о декларанте, таможенном агенте (представителе), если таможенное декларирование товаров производится таможенным агентом (представителем), об отправителе и о получателе товаров.

3. Сведения о транспортных средствах, используемых для международной или внутриреспубликанской перевозки декларируемых товаров.
4. Сведения о таможенных режимах и (или) таможенных процедурах, под которые товары были ранее помещены.
5. Сведения о товарах:
 - наименование;
 - описание;
 - классификационный код товаров по Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности;
 - наименование страны происхождения;
 - наименование страны отправления (назначения);
 - описание упаковок (количество, вид, маркировка и порядковые номера);
 - количество в килограммах (вес брутто и вес нетто) и других единицах измерения;
 - статистическая стоимость;
 - таможенная стоимость.
6. Сведения об исчислении и уплате таможенных платежей:
 - ставки таможенных платежей;
 - использование тарифных преференций, налоговых льгот, отсрочек и рассрочек по уплате таможенных платежей;
 - суммы исчисленных и уплаченных таможенных пошлин, налогов, таможенных сборов;
 - официальный курс белорусского рубля к иностранной валюте, установленный Национальным банком Республики Беларусь и действующий на день представления таможенной декларации.
7. Сведения о внешнеэкономической сделке и ее основных условиях.
8. Сведения о разрешениях и (или) лицензиях уполномоченных государственных органов на ввоз и (или) вывоз товаров, ограниченных к перемещению через таможенную границу.
9. Сведения о производителе товаров.
10. Сведения, подтверждающие соблюдение условий помещения товаров под заявляемый таможенный режим.
11. Сведения о прилагаемых к таможенной декларации документах.
12. Сведения о лице, составившем таможенную декларацию.
13. Место и дата составления таможенной декларации.

В случаях и порядке, определяемых Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь, в качестве таможенной декларации могут использоваться коммерческие документы и иные документы, содержащие сведения, необходимые для помещения товаров под таможенный режим.

Представление таможенной декларации должно сопровождаться представлением таможенному органу документов, подтверждающих заявленные в таможенной декларации сведения. При таможенном декларировании товаров представляются следующие основные документы:

- договоры международной купли-продажи или иные договоры, заключенные при совершении внешнеэкономической сделки, а в случае совершения односторонних внешнеэкономических сделок – иные документы, отражающие содержание таких сделок;
- имеющиеся в распоряжении декларанта коммерческие документы;
- транспортные (перевозочные) документы;
- разрешения и (или) лицензии уполномоченных государственных органов на ввоз и (или) вывоз товаров, ограниченных к перемещению через таможенную границу

при ввозе и (или) вывозе по основаниям экономического и неэкономического характера;

документы, удостоверяющие соответствие товаров требованиям технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации, – в отношении товаров, подлежащих обязательному подтверждению соответствия;

документы, подтверждающие страну происхождения товаров в случаях, предусмотренных пунктом 1 статьи 23 настоящего Кодекса;

документы, подтверждающие уплату таможенных платежей;

документы, подтверждающие сведения о декларанте.

Если декларант претендует на использование налоговых льгот по уплате таможенных платежей, а также при заявлении таможенного режима временного ввоза в отношении товаров, которые помещаются под этот таможенный режим без исполнения налогового обязательства по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов, декларант обязан представить таможенному органу документы, подтверждающие соответствующее право на такие льготы либо заявленные условия.

В целях подтверждения заявленной таможенной стоимости товаров декларант обязан представить документы, обосновывающие заявленную таможенную стоимость и избранный им метод определения таможенной стоимости.

Являясь участницей универсальных конвенций о международном транзите, Республика Беларусь признает и предлагает перевозчику любую из общедоступных транзитных процедур, в частности: МДП, АТА, СМГС или ЦИМ/СМГС. При использовании международных транзитных процедур не требуется оформление белорусской транзитной декларации, и перевозка может осуществляться по следующим документам:

книжка МДП;

карнет АТА;

железнодорожная накладная СМГС;

единая железнодорожная накладная ЦИМ/СМГС.

Эти документы должны быть оформлены в соответствии с требованиями конвенций, которыми они введены в действие.

При перемещении товаров транзитом, контролю таможенными органами Республики Беларусь подлежат только сведения, позволяющие для таможенных целей идентифицировать товары и их количество. К таким сведениям относятся наименование товаров, их количество, вес брутто товаров, а также число грузовых мест.

Иные сведения носят для таможенных органов информационный характер, проверяются путем установления их наличия в коммерческих, транспортных (перевозочных) документах и не подлежат контролю таможенными органами.

При наличии в коммерческих, транспортных (перевозочных) документах расхождений в сведениях, носящих для таможенных целей информационный характер, либо отсутствии таких сведений их заявление либо уточнение допускается путем представления заинтересованным лицом дополнительных документов. Если данное заявление, либо уточнение заинтересованным лицом не производится в течение шести часов с момента выставления требования таможенным органом, товары, перемещаемые транзитом через таможенную территорию Республики Беларусь, могут быть допущены таможенными органами к перевозке при условии сопровождения автомобильных транспортных средств, перевозящих эти товары, подразделениями Департамента охраны Министерства внутренних дел либо применения в случаях, установленных Таможенным кодексом Республики Беларусь, таможенного сопровождения.

Досмотр пограничными войсками, правоохранительными и контролирующими органами товаров, перемещаемых транзитом через таможенную территорию Республики Беларусь, при наличии на транспортных средствах наложенных пломб, указанных в

документах, следующих с грузом, допускается только при имеющейся информации, позволяющей предполагать о нарушениях законодательства Республики Беларусь, и с участием должностных лиц таможенных органов.

Таможенный досмотр товаров должен быть завершен, как правило, не позднее одного рабочего дня, следующего за днем начала таможенного контроля, если таможенным законодательством не установлены более короткие сроки для проведения указанных форм таможенного контроля.

Во избежание задержек при таможенном оформлении и контроле перевозчикам необходимо иметь в виду, что в отдельных случаях, оговоренных Конвенцией МДП, транспортные и коммерческие документы, на которые делается ссылка в книжке МДП, должны соответствующим образом к ней прикрепляться. Особое внимание также следует уделять сроку действия книжки МДП, так как в соответствии с Конвенцией МДП она не может представляться в таможенную отправку по истечении этого срока, а при выявлении такого факта перевозка по территории Республики Беларусь может осуществляться только по общей процедуре. Помимо этого, перевозчикам необходимо также внимательно относиться к оформлению товаросопроводительных документов и обеспечивать, помимо прочего, наличие в международной товаротранспортной накладной подписей и печатей отправителя и перевозчика, а также информации о месте и дате её составления. При этом в случае необходимости перевозчик должен иметь возможность в любое время по требованию таможенника предъявить ему технический паспорт на автомобильное транспортное средство.

Общим правилом во всех странах, включая Республику Беларусь, при транзите товаров является то, что транзит товаров, облагаемых таможенными пошлинами, возможен только при наличии соответствующих гарантий их уплаты в случае нарушения транзитной процедуры.

Финансовые гарантии могут быть реализованы путем внесения причитающихся денежных сумм на депозит, договором поручительства или представлением гарантийного сертификата.

Применение международных систем (МДП, АТА, а также железнодорожные перевозки по накладной СМГС и ЦИМ/СМГС) выгодно тем, что в данном случае белорусские таможенные органы не требуют от перевозчика представления финансовых гарантий и оформления национального таможенного документа, так как книжки МДП и карнеты АТА содержат в себе международно-действующую финансовую гарантию, а перевозки железнодорожным транспортом гарантируются администрациями железных дорог.

В 1995 году Республика Беларусь заключила с Российской Федерацией Соглашение о Таможенном союзе, на основании которого таможенные органы Республики Беларусь не производят таможенный контроль и оформление товаров, транспортных средств на белорусско-российской границе. Со стороны Республики Беларусь на данной границе осуществляется главным образом транспортный контроль.

Вместе с тем, со стороны Российской Федерации на данной границе созданы пункты приема уведомлений (ППУ), в которых российские таможенные органы осуществляют операции таможенного контроля и оформления товаров и транспортных средств, перемещающихся через границу. Перевозчикам необходимо учитывать, что только через пять таких пунктов можно перемещать товары по процедуре МДП; к ним относятся ППУ: «Красное», «Рудня», «Понятовка», «Новозыбковский», «Невельский». Через эти же пять пунктов возможно перемещение товаров, подлежащих обязательному сопровождению в Республике Беларусь.

В условиях Таможенного союза таможенные органы отправления Республики Беларусь устанавливают транзитную процедуру не до белорусского, а до российского таможенного органа назначения. В свою очередь, российские таможенные органы, установ-

ливая процедуру транзита, указывают белорусский таможенный орган в качестве таможенного органа назначения. При этом между белорусскими и российскими таможенными налажен информационный обмен, который позволяет эффективно контролировать процедуру перевозки товаров по территории Таможенного союза.

В 2007 году начата работа по внедрению элементов электронного декларирования на основе пилотного проекта компьютеризации NCTS/МДП.

20 ноября 2007 года в пограничном пункте пропуска Захонь (Венгрия) с участием представителей МСАТ, руководства Главного таможенного управления Венгрии, представителя венгерской Ассоциации МКФЕ и Ассоциации «БАМАП» состоялось практическое оформление транспортных средств, прибывших в пункт пропуска в рамках пилотного проекта NCTS-МДП.

Итог показал, что предварительно заполненные и направленные в пункт пропуска с применением Интернета электронные предуведомления МДП, позволили в 6 раз сократить время проведения операций таможенного оформления в пункте пропуска, а также избежать дополнительных финансовых затрат.

В ближайшее время можно рассчитывать на участие в данном проекте Польши, через территорию которой основное количество белорусских перевозчиков въезжает в ЕС.

3.7. Консульско-визовое обслуживание

В настоящее время Республика Беларусь поддерживает дипломатические отношения со 162 государствами мира, в 46 из которых открыто 59 дипломатических представительств. В их числе 45 посольств, 6 постоянных представительств при международных организациях, 7 генеральных консульств и 1 консульство. За границей также функционируют 12 отделений посольств Республики Беларусь.

Иностранные государства представлены в Беларуси 39 посольствами, 2 отделениями посольств, 1 торгпредством, 17 консульскими учреждениями (включая почетных консулов); международные организации – 12 представительствами. По совместительству в Республике Беларусь аккредитовано 84 иностранных дипломатических представительства.

Въезд граждан Республики Беларусь в иностранные государства осуществляется при наличии действительного паспорта и визы (либо иного разрешительного документа, предусмотренного национальным законодательством иностранного государства).

Граждане Республики Беларусь могут въезжать без виз на территории следующих государств при наличии действительного паспорта:

- Республика Армения;
- Грузия;
- Республика Казахстан;
- Республика Кыргызстан;
- Молдова;
- Российская Федерация;
- Республика Таджикистан;
- Республика Узбекистан;
- Украина (по документам, подтверждающим личность и гражданство);
- Китайская Народная Республика (при групповых туристических поездках);
- Корейская Народно-Демократическая Республика (служебные и туристические поездки);
- Республика Куба (до 30 дней);
- Македония (по паспортам и свидетельству о приглашении или телеграмма, либо туристический документ);

Малайзия (до 30 дней; необходимо наличие подтверждения обратных билетов и средств, достаточных для пребывания в стране);

Монголия (по паспортам + свидетельство о приглашении или телеграмма, либо туристический документ);

Сербия и Черногория (до 30 дней).

Порядок взаимных безвизовых поездок по дипломатическим и служебным паспортам оговаривается соответствующими международными договорами Республики Беларусь с иностранными государствами.

Граждане Республики Беларусь в случае необходимости получения шенгенской визы должны обращаться в консульское учреждение той страны – участницы Шенгенского соглашения, где они намерены провести большую часть времени. Если же предполагаемые сроки пребывания в нескольких государствах примерно одинаковы, документы следует подавать в посольство страны, границу которой гражданин пересечет первой.

Шенгенская виза, выданная дипломатическим представительством одной из этих стран, действует во всех государствах-членах.

На территории Республики Беларусь действуют следующие дипломатические представительства стран – участниц Шенгенского соглашения:

1. Посольства Польши, Литвы, Латвии, Чехии, Венгрии, Словакии, Мальты, Франции, Германии, Италии;
2. Посольства, аккредитованные по совместительству, Словении, Бельгии, Дании, Исландии, Греции, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Португалии, Испании, Швеции;
3. Генеральное консульство Эстонии.

Визовый режим с Республикой Беларусь установлен большинством стран (31 из 47, где работают белорусские перевозчики). 17 тысяч водителей-международников Беларуси обязаны постоянно иметь открытые визы многих стран. Это огромные дополнительные финансовые расходы и непроизводительные потери времени и заработной платы.

Потери рабочего времени белорусских водителей-международников на оформление виз за год достигают более 500 тыс. чел./дней, расходы – более 3 млн. Евро. Из-за оформления виз ежедневно в процессе перевозок не участвует 1370 водителей, что создает дополнительный дефицит водительских кадров.

Для белорусских водителей шенгенская виза открывается максимум на полгода.

Для оказания визовой поддержки водителям Ассоциацией «БАМАП» достигнуты договоренности с посольствами ряда стран об открытии виз членам ассоциации и пользователям процедуры МДП через «БАМАП» без обращения водителей в консульские отделы посольств. Для этого в дочернем предприятии «БАМАП-Сервис» создана специальная служба. В 2007 году через ассоциацию было открыто 17208 виз.

Для упрощения пересечения границ необходимо решение проблем продолжительности действия виз, сроков пребывания. Особенно обострились эти проблемы с расширением Шенгенского соглашения в декабре 2007 года. На сегодняшний день в первоочередном порядке необходимо снятие проблем:

оставшегося ограничения срока пребывания белорусского водителя в шенгенской зоне во время каждого кругового рейса – не более 9 (девяти) суток, не смотря на расширение шенгенской зоны до размеров Европы;

ограничения срока общего пребывания в шенгенской зоне – не более 30, 45 и 90 дней соответственно по 3-х, 6-ти и 12-тимесячной визе совершенно недостаточно, так как при интенсивной работе эти дни используются за половину периода; высокой стоимости консульского сбора – 60 евро.

Предъявляемое требование об обязательном осуществлении абсолютного большинства поездок водителями-международниками на территорию страны – участницы Шенгенского соглашения выдавшей визу, учитывая, что поездки в течение срока действия виз осуществляются и в другие страны, служит поводом для отказа в оформлении шенгенских виз при очередном обращении водителя за визой.

3.8. Создание транспортно-логистической системы

Основной тенденцией развития рынка транспортных услуг сегодня является расширение перечня услуг, предлагаемых транспортно-экспедиторскими компаниями. В связи с этим появляется необходимость в создании определенных структур, позволяющих обеспечить качественное комплексное обслуживание процесса доставки товаров от производителя или продавца конечному получателю – «логистических центрах», призванных стать главным звеном коридорной системы грузопотоков в Республике Беларусь.

Как показывает международная практика, неадекватное развитие транспортных систем на национальном уровне приводит к неоправданно завышенным затратам в сферах производства и предоставления услуг, сдерживанию развития практически всех отраслей хозяйственной деятельности, ограничению социальных гарантий граждан. Рациональное же использование транзитно – транспортных возможностей стимулирует ускоренное развитие сопряженных отраслей и сфер экономики. Иными словами, выбор транспортной стратегии, в том числе и в сфере международного транзита, во многом предопределяет эффективность социально-экономического развития государства. В связи с этим, в перечне национальных приоритетов Республики Беларусь особое место отводится наращиванию объемов транзитных и экспортно-импортных перевозок. Как следствие, в условиях глобализации мировой экономики в Беларуси имеется высокая востребованность в транспортно-логистическом сервисе, соответствующим мировым стандартам.

Происходящая в Европе интеграция стран в Европейский Союз привела к созданию и развитию международных транспортных коридоров (МТК), охватывающих основные грузопотоки. МТК в настоящее время стали не только формой перемещения грузопотоков, но и базой для инновационного совершенствования транспортных логистических концепций, МТК позволяют обеспечить гибкость и устойчивость различных транспортных систем, их сбалансированную эксплуатацию и развитие, сближение национальных транспортных систем в мировую, развитие межгосударственной транспортной логистической инфраструктуры.

В Европе концепция создания единой сети трансъевропейских коридоров была принята на 2-й Панъевропейской конференции по транспорту в 1994 г. Программа развития МТК охватывает большинство стран Западной и Восточной Европы и ее реализация должна быть завершена к 2010 г. В сфере интересов стран Европейского сообщества и СНГ на территории республики лежит развитие МТК №2 (Париж – Брест – Минск – Москва – Екатеринбург), №9 (Санкт-Петербург – Минск – Гомель – Киев) и №9В (Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда – Калининград).

Белорусские транспортно-логистические центры должны быть перевалочными пунктами на маршрутах данных международных транспортных коридоров. Для выполнения этой задачи при взаимодействии с зарубежными транспортно-логистическими центрами необходимо придерживаться следующих принципов:

поставщики с достаточно большим ежедневным объемом отгрузок могут производить поставки напрямую к распределительным терминалам белорусских транспортно-логистических центров;

крупные потребители (как правило, торговые организации) могут получать прямые поставки из накопительных терминалов белорусских транспортно-логистических центров;

для доставки грузов от поставщиков к потребителям небольшими товарными партиями необходимо применять систему передачи грузов с использованием нескольких транспортно-логистических центров различных регионов.

Для развития транзита через Республику Беларусь и сохранения позиций на рынке транспортно-логистических услуг отдается приоритет решению таких задач как:

своевременное адекватное реагирование на неблагоприятную конъюнктуру рынка транспортных услуг, повышение конкурентоспособности Белорусской железной дороги на транспортном рынке за счет применения стабильной, но в то же время гибкой тарифной политики;

активное взаимодействие с маркетинговыми структурами железнодорожных администраций других стран;

мониторинг, анализ и организация новых перспективных перевозок по международным транспортным коридорам;

применение методов транспортной логистики, разработка оптимальных логистических схем, позволяющих минимизировать транспортную составляющую в цене товара. Выработка соответствующих предложений для грузовладельцев и экспедиторских фирм;

дальнейшая интеграция в общеевропейскую транспортную сеть путем активного участия в деятельности международных транспортных организаций;

развитие приграничной инфраструктуры, совершенствование таможенного законодательства и внедрение современных технологий;

формирование спроса на транзитные перевозки, информирование потенциальной клиентуры о существующих и новых возможностях удовлетворения ее потребностей в конкретных перевозках и услугах через средства массовой информации, периодическую печать, телевидение, радио, электронные виды информации.

Несмотря на тот факт, что в Беларуси первые логистические структуры, в некоторой степени соответствующие международным стандартам, появились еще в 2003 году – 28.02.2003 г. открылся логистический центр в Колядичах под Минском, а 01.08.2003 г. – центр логистики на базе бывшего таможенно-пограничного терминала «Брестгрузавтосервис», все же следует констатировать, что до последнего времени транзитные логистические услуги в республике не стали ведущей сферой инвестиционного развития.

Всего в республике в настоящее время на рынке логистических услуг функционирует около 1400 юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Однако несмотря на довольно большое количество экспедиторов, комплекс транспортно-логистических услуг по доставке грузов при международном сообщении, предлагаемый ими клиентуре, недостаточно широк и ограничивается кроме непосредственно перевозки, услугами по сопровождению груза в пути, организации перевозочного процесса, оформлению таможенных, товарно-транспортных и других перевозочных документов, а также посредническими услугами по поиску груза для перевозчиков или наоборот – поиску перевозчиков для грузовладельцев.

Схемы доставки грузов во внутриреспубликанском сообщении апробированы и используются достаточно длительное время. При транзитных перевозках через территорию государства осуществляется в основном пропуск грузопотоков без переработки на белорусских терминалах.

Грузоотправители и грузополучатели, резиденты Республики Беларусь заинтересованы в совершенствовании схем доставки экспортно-импортных грузов, в том числе перевозимых мелкими партиями и в смешанном сообщении с участием разных видов транспорта. Для их выбора необходимо постоянно осуществлять мониторинг условий перевозки грузов через территорию иностранных государств. Решение данной задачи на должном уровне может осуществляться специалистами транспортно-логистических центров.

Всего в Республике Беларусь потребуется построить или создать на основе модернизации существующей складской инфраструктуры около 20 транспортно-логистических центров.

Первые центры будут создаваться в Минске на территории аэропорта «Минск-2», а также в областных центрах. Планируется организовать их и на базе уже имеющихся грузовых терминалов Белорусской железной дороги и на некоторых предприятиях автомобильного комплекса. Также будут строиться и новые терминальные комплексы.

При проектировании транспортно-логистической системы для освоения внешнеторговых грузов внимание будет уделено созданию региональных транспортно-логистических центров. Анализ показывает, что кроме областных центров наибольший грузопоток экспортно-импортных грузов зарождается и погашается в городах Жлобине, Речице, Мозыре, Солигорске, Пинске, Барановичах, Орше, Волковыске, Лиде, Борисове, Кричеве, Бобруйске, в которых рационально создать транспортно-логистические центры. Филиалы транспортно-логистических центров целесообразно разместить в городах – Полоцке, Молодечно, Слуцке, Столбцах, Пуховичи, Дзержинске, Лунинце.

Особая роль в создании современных транспортно-логистических центров отводится свободным экономическим зонам, как наиболее привлекательным для привлечения инвестиций в эту сферу деятельности.

Для создания транспортно-логистических центров будут привлекаться средства иностранных инвесторов, например транспортно-логистических организаций, проявляющих интерес к взаимовыгодному расширению рынка транспортных услуг.

Привлечение инвесторов, прежде всего из России и Европы, обеспечит не только создание комплексов на современном мировом уровне, но и дальнейшее партнерство по совместной их эксплуатации, особенно в сфере обеспечения экспортно-импортных поставок и транзитного грузопотока.

Для привлечения стратегических инвесторов в создание транспортно-логистических центров необходимо:

- использовать процедуру предоставления концессий отечественным и иностранным инвесторам на строительство и эксплуатацию новых транспортно-логистических центров;
- реализовать предложения о строительстве транспортно-логистических центров в свободных экономических зонах с привлечением государственных и частных инвестиций;
- разработать проекты модернизации существующего складского хозяйства, строительства новых транспортно-логистических центров и провести конкурсы на право их реализации среди иностранных инвесторов.

Для реализации указанных направлений необходимо для формирования транспортно-логистической системы в первую очередь разработать предложения об изменении действующего законодательства, а также принять новые нормативные правовые акты, направленные на упрощение процессов формирования транспортно-логистической системы.

Совершенствование законодательства в области регулирования взаимодействия участников транспортно-логистической деятельности предполагается осуществить по следующим направлениям:

- последовательная гармонизация национального законодательства в сфере транспорта, стандартов и товарно-транспортной документации с требованиями, действующими на международных рынках транспортных услуг;
- разработка и принятие нормативных правовых актов, направленных на развитие финансовой аренды (лизинга) транспортных средств;
- разработка предложений о государственной поддержке отечественных перевозчиков, работающих на международных рынках транспортных услуг;
- разработка и реализация мер, стимулирующих отечественных грузоотправителей к заключению контрактных договоров на транспортно-логистическое обслуживание;
- внедрение современных технологий оформления и контроля товаров и транспортных средств с применением систем электронного сопровождения;
- внедрение телекоммуникационных технологий для информационного обеспечения прохождения грузов по территории республики;
- создание системы автоматизированной подготовки перевозочных документов и документов складского учета.

Кроме совершенствования нормативной правовой базы в процессе формирования транспортно-логистической системы Республики Беларусь необходимо реализовать и другие мероприятия:

- развитие международного сотрудничества в области транспортно-логистической деятельности;
- информационное обеспечение транспортно-логистических процессов;
- инвестиционное обеспечение развития инфраструктуры транспортно-логистической системы;
- подготовка специалистов в области логистики и научные исследования по развитию транспортно-логистической системы.

Основу международного сотрудничества Республики Беларусь в области транспортно-логистической деятельности должно составлять:

- налаживание взаимодействия отечественных и зарубежных транспортно-логистических центров для выбора рациональных маршрутов поставок товаров;
- интеграция и координация деятельности в целях предоставления клиенту комплексных транспортно-логистических услуг.

Развитие информационного взаимодействия отечественных и зарубежных транспортно-логистических центров можно достичь путем:

- внедрения технологий электронного документооборота, связывающего всех участников транспортной деятельности;
- формирования стандартов электронного документооборота (прежде всего на основе UN/EDIFACT);
- определения юридического статуса электронных документов, включая внедрение электронной подписи;
- унификации программного обеспечения транспортно-логистических центров;
- создания каналов связи между транспортно-логистическими центрами и таможенными организациями;
- организации системы сбора, обработки и анализа информации о внутригосударственных и транзитных грузопотоках, об участниках транспортно-логистической деятельности.

Важным фактором в технологическом отношении является организационная структура логистического центра. Логистические центры нового поколения, как правило, должны иметь в своем составе:

- специализированные автоматизированные складские помещения для хранения и переработки грузов;
- контейнерные терминалы;
- площадки для отстоя подвижного состава;
- помещения для выполнения таможенных функций органами государственного таможенного комитета и сопутствующие службы;
- филиалы банков и центры сертификации;
- транспортно-экспедиционные и брокерские фирмы;
- страховые компании;
- центры оптово-розничной торговли и бизнес-центры;
- административные помещения и офисы клиентов, включая инофирмы, торговые представительства;
- службы охраны и безопасности;
- почту, телефон, телеграф и другие виды коммуникаций;
- вычислительные и информационно-логистические центры;
- центры технического обслуживания подвижного состава транспорта;
- комнаты отдыха и гостиницы;
- пункты питания;
- магазины оптово-розничной торговли и демонстрационные залы;
- аналитические исследовательские центры;
- реабилитационно-оздоровительные комплексы.

Анализ зарубежного опыта свидетельствует, что высокий уровень развития логистики в странах с развитой рыночной экономикой – следствие совместных усилий всех звеньев цепи, в том числе государственных органов, профильных общественных объединений и субъектов хозяйствования, научно-исследовательских организаций.

Работа по формированию транспортно-логистической системы республики начата: разработана Концепция формирования транспортно-логистической системы, Национальной академией наук Беларуси и отраслевым НИИ разрабатывается соответствующая программа и план мероприятий на 2008–2010 годы по созданию транспортно-логистических центров.

Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь позволит обеспечить эффективное использование экономического потенциала страны и его интеграцию в мировую экономическую систему на основе принципов логистики с учетом географического положения, проводимой государственной внешней и внутренней политики:

- ускорение оборачиваемости материальных ресурсов на 20-40 процентов;
- снижение общих логистических издержек на 12-15 процентов;
- рост транзитных перевозок на 45 процентов;
- увеличение доходов от транспортно-логистической деятельности и республиканского бюджета за счет привлечения транзитных грузопотоков на 9-10 процентов;
- снижение транспортных издержек в цене внешнеторговых грузов на 20 процентов;
- обеспечение вклада транспортного комплекса во внутренний валовой продукт страны к 2015 году до 9 процентов.

Заключение

Главными задачами транспортного обслуживания в Республике Беларусь является наиболее полное удовлетворение потребностей организаций и населения в услугах транспорта. Намечено обеспечить создание транспортной системы, конкурентоспособной на внешнем рынке, через развитие транспортных коммуникаций и инфраструктурных объектов, замену физически и морально устаревших транспортных средств на новые с качественно новыми эксплуатационными характеристиками, повышение эффективности системы товародвижения для снижения удельных транспортных издержек в себестоимости перевозимых грузов.

Приоритетными направлениями развития транспорта являются:

- создание совместно единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг в рамках Содружества Независимых Государств, ЕврАзЭС и Союзного государства;
- интеграция транспортного комплекса в международную транспортную систему, формирование на территории Беларуси конкурентоспособных международных коридоров с максимальным использованием географического положения и транзитных возможностей республики;
- создание условий для наращивания объемов транзитных перевозок;
- создание условий для повышения мобильности населения;
- реконструкция и модернизация транспортных коридоров, проходящих по территории республики;
- обновление транспортных средств, укрепление ремонтной базы подвижного состава, повышение качества услуг по ремонту и техническому обслуживанию автомобилей;
- совершенствование системы информационного обеспечения рынка транспортных услуг;
- повышение доступности транспортных услуг для населения и качества обслуживания;
- развитие транспортно-экспедиционного обслуживания, создание транспортно-логистических центров;
- повышение уровня безопасности и устойчивости транспортной системы.

Дальнейшее развитие получит сеть придорожного сервиса. Намечается увеличить число объектов придорожного сервиса за 2006–2010 годы с 1202 до 1804, в том числе объектов общественного питания – с 540 до 736, пунктов постоя (гостиниц, moteлей, кемпингов) – с 97 до 139, автозаправочных станций – с 349 до 497, станций технического обслуживания – со 112 до 158, охраняемых стоянок – с 84 до 167, что позволит создать благоприятную среду для пользователей автомобильных дорог, повысить транзитные возможности Республики Беларусь.

Предстоит провести оптимизацию маршрутной сети пассажирских перевозок во всех регионах с учетом влияния факторов сезонности, повысить качество и доступность транспортных услуг для всех слоев населения, обеспечить стабильность работы междугородного, пригородного и городского транспорта.

В целях обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов предусмотрено совершенствование действующих стандартов и нормативов, проведение сертификации производимых в республике транспортных средств и услуг в соответствии с международными требованиями.

В условиях повышающейся конкуренции на международном рынке транспортных услуг первостепенное внимание будет уделено обновлению парка подвижного состава, задействованного на международных перевозках, повышению рентабельности работы транспортных организаций.

В основу перспективных планов развития транспортной системы будут заложены такие базовые документы, корректирующие приоритеты развития транспортной системы республики на ближайшие годы, как Концепция развития инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь до 2015 года, Комплексная программа развития инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь на 2006–2010 годы, Комплексная программа обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006–2010 годы, Комплексная программа развития сферы услуг в Республике Беларусь на 2006–2010 годы, Программа «Дороги Беларуси» на 2006–2015 годы, Программа развития Белорусской железной дороги до 2010 года, Программа развития внутреннего водного и морского транспорта до 2010 года, Программа развития пассажирских перевозок автомобильным транспортом в 2005–2010 годах, Государственная программа развития международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов на 2003–2008 годы и другие.

В соответствии с намечаемыми темпами развития отраслей к 2010 году предусматривается увеличить объем перевозок грузов всеми видами транспорта (кроме трубопроводного) к уровню 2005 года на 21,5 процента, грузооборот – на 10 процентов, обеспечить перевозку не менее 2551,4 млн. пассажиров, пассажирооборот – не менее 24 839,2 млн. пасс. км.

Также предусматривается расширение номенклатуры и качества транспортных услуг и развитие соответствующей инфраструктуры; обеспечение социальных стандартов по транспортному обслуживанию населения; ежегодное обновление подвижного состава для пассажирских перевозок не менее 10 процентов; наращивание объемов экспорта услуг.

Среди приоритетных направлений – обеспечение надлежащих условий движения транзитного автотранспорта по II и IX (с ответвлением IXБ) трансъевропейским транспортным коридорам, проходящим по территории Республики Беларусь, повышение безопасности дорожного движения и обеспечение природоохранных требований к транспортным процессам.

Намечается комплекс мер по рационализации взаимодействия автомобильного транспорта с другими видами в интермодальных перевозках, совершенствованию договорно-правовой базы с иностранными государствами и расширению сотрудничества с международными организациями (ЕКМТ, ЕК ЕС, КВТ ЕЭК ООН, ЕврАзЭС, КТС СНГ, МСД СНГ, ЦЕИ, IRU, FIATA) по вопросам организации международных перевозок грузов и пассажиров, освоению альтернативных рынков по оказанию транспортных услуг.

Особое внимание будет уделено оказанию транспортных услуг по транзиту грузов, повышению транзитных возможностей республики. Предусматривается ежегодно наращивать объемы транзитных перевозок.

В целях повышения эффективности перевозочного процесса и выполнения экологических требований предусматривается расширение комбинированных грузовых перевозок с использованием железнодорожного транспорта преимущественно на магистральных линиях.

К 2010 году предусматривается увеличить:

объем перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом (системы Минтранса) на 14,8 процента, доходы от этих перевозок – в 1,6 раза;

объем перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом на 21,7 процента, доходы от этих перевозок – в 1,7-1,8 раза;

объем перевозок грузов и пассажиров воздушным транспортом – в 1,5 раза, доходы, получаемые от этих перевозок – в 2-2,1 раза.

[illegible]

[illegible]

[illegible]