

А. Г. Шумилин,

к. э. н., доц.

Белорусский национальный технический университет

А. В. Митренкова

Белорусский государственный университет транспорта

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ БЕЛАРУСИ В МИРОВУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ

Поданы теоретические аспекты формирования транзитного потенциала в условиях интеграции Беларуси в мировую транспортную систему, развитие транспортного комплекса в сфере повышения эффективности транзитных перевозок по территории Республики Беларусь.

This article is dedicated to the theoretical aspects of forming of transit potential in the situation of the integration of Belarus in the world transport system and to the aspects of transport complex development because of the increasing efficiency of transit transportation on the territory of the Republic of Belarus.

Ключевые слова: интеграция, глобализация, транспортная система, транзитный потенциал, транспортные коридоры, мировое хозяйство.

Вступление. Республика Беларусь географически находится на пути взаимных транзитных грузов стран СНГ и Европейского Союза. Увеличение грузопотоков и открытие многополосных автопереходов, а также железнодорожных переходов с большим количеством путей повышает актуальность и значение работы по совершенствованию таможенного контроля и регулирования транзита в соответствии с международными требованиями и создания благоприятных конкурентных условий для белорусских перевозчиков и участников внешнеэкономической деятельности Республики Беларусь [9].

В транспортной стратегии Беларуси до 2015 года поставлены задачи интеграции республики в общемировую транспортную систему, создание современной инфраструктуры, развития и эффективного использования транзитного потенциала. Разработанная концепция государственной транспортной политики Республики Беларусь на период до 2010 г. определяет главной целью опережающее развитие транспортного комплекса в сфере повышения эффективности транзитных перевозок по территории Республики Беларусь, удовлетворения имеющихся и прогнозируемых потребностей в транспортных услугах, улучшения их качества.

Позиции железнодорожного транспорта Республики Беларусь в конкурентной борьбе за участие в обеспечении транзитных перевозок на Евразийском континенте нельзя оценить однозначно. Его несомненными преимуществами являются сокращение расстояния транспортировки по сравнению с действующими сухопутными маршрутами, как следствие, – потенциальная возможность сокращения сроков доставки. Технические параметры существующей сети железных дорог, несмотря на значительный износ основных фондов и наличие многочисленных участков ограничения скоростей движения по состоянию пути, обладают резервом провозной способности и могут гарантировать пропуск транзитных поездов с довольно высокой скоростью [10].

Становится все более очевидным, что перспективы развития транспортных перевозок в решающей мере зависят от рационального использования Беларусью преимуществ своего географического положения, развития собственного транзитного механизма, учитывающий международный опыт.

В условиях все более активного включения страны в мирохозяйственные связи создание эффективного и технологически обновленного транспортного комплекса будет способствовать ускоренной доставке отечественных экспортных товаров на внешний рынок и успешной реализации транзитного потенциала.

Особую роль играют внешнеэкономические связи в процессе глобализации мировой экономики. В то же время усиливается тенденция к сближению и взаимодействию стран на региональном уровне, формируются крупные региональные интегрированные структуры, которые развиваются в направлении создания относительно самостоятельных центров мирового хозяйства.

Постановка задачи. Ряд вопросов теоретического, методического и практического характера, посвященных развитию транзитного потенциала в условиях интеграции Беларуси в мировую транспортную систему, исследованы недостаточно. Все это говорит о необходимости решения проблем совершенствования использования транзитного потенциала в условиях интеграции Беларуси в мировую транспортную систему.

Развитие транспорта в Республике Беларусь стратегически связано с концепцией транзитного потенциала, который на сегодня еще далеко не реализован. Речь идет о формировании в стране полноценной современной сети железных и автодорог, комфортных для трансконтинентального движения грузов, а также удобных для международного и внутреннего туризма.

Поиск места и определение своей роли в мировой экономике превратилось в одну из важнейших задач республики Беларусь в условиях перехода к рыночной экономике. После распада Советского Союза необходимо было, с одной стороны, сделать все возможное, чтобы сохранить традиционные направления и формы внешнеэкономического сотрудничества, а с другой, – активно включиться во внешнеэкономические связи по новым направлениям, в которых СССР не участвовал.

Новые перспективы для Беларуси открылись в связи с сотрудничеством с международными экономическими организациями.

Методология. Теоретической и методологической основой послужили положения экономической теории по проблемам транспортного обеспечения межгосударственных торгово-экономических связей, теории интеграции как основы стабильного экономического роста в глобализированной экономической системе, труды отечественных и зарубежных ученых по проблемам интеграции национальных хозяйств в мировую экономику и роли в этом процессе транспортной системы.

Результаты исследования. В вопросе о формировании транзитного потенциала в условиях интеграции Беларуси в мировую транспортную систему есть ряд нерешенных проблем.

Так, наиболее уязвим к внешним условиям железнодорожный и трубопроводный транспорт. Из общего объема транзитных грузов, перемещаемых по Белорусской железной дороге, около 80 % приходится на долю Российской Федерации. Когда закончится строительство новых российских портов на Балтике, значительная часть грузопотока, идущего ныне по Белорусской железной дороге, будет переориентирована на них. И Беларусь должна быть готова к тому, что железная дорога, и так загруженная на половину, потеряет основную часть нынешней российской клиентуры. Разумеется, железнодорожники прилагают серьезные усилия, чтобы компенсировать возможные потери на российском направлении.

Для примера в табл. 1 показана структура поступлений в бюджет от транзитных перевозок в 2007 году [9].

Очень хорошие перспективы имеет 9 транспортный коридор и его ответвление на Клайпеду и Калининград. По нему уже движутся скоростные контейнерные поезда, совершенствуются пограничные переходы. Недавно на Белорусской железной дороге начал действовать Центр управления перевозками, который позволил диспетчеру отслеживать ситуацию с погрузкой, выгрузкой, формированием состава, их передвижением в режиме реального времени, оперативно принимать управленческие решения и четко руководить всем перевозочным процессом. С 2007 г. началось применение для железнодорожных перевозок унифицированной накладной ЦИМ/СМГС, т. е. это сокращение времени на приемо-сдаточные операции при передаче с одной колеи на другую, возможность применения технологии использования накладной в качестве таможенного документа при транзитных перевозках грузов, и в конечном итоге – значительное ускорение доставки грузов.

Таблица 1. Структура поступлений в бюджет от транзитных перевозок в 2007 г.

Вид транспорта	Всего доходов от транзита, %	Доходы, полученные в бюджет, %
Автомобильный	47	45
Железнодорожный	24	22
Трубопроводный	26	26,5
Воздушный	2	6
Другой (речной, передача электроэнергии)	1	0,5

Тем не менее, учитывая планы России перенаправить грузы в свои балтийские порты, ожидать роста железнодорожного транзита в краткосрочной перспективе не следует. Необходимо работать над привлечением перевозок контейнеров в направлении Азия–Европа, совершенствовать совместными усилиями с другими железнодорожными администрациями и грузовладельцами логистику поставок среднеазиатских внешнеторговых грузов с использованием портов Балтии и железнодорожной инфраструктуры Беларуси. Это позволит избежать снижения доходов от переназначения российских грузов на новые порты в Ленинградской области.

Чтобы впредь не происходило событий, подрывающих транзитный имидж Беларуси, необходимо раз и навсегда определиться с приоритетами. Если нам важен сектор услуг, приносящий доход, исчисляемый миллиардами долларов, то любые вопросы должны решаться исходя из его интересов.

Надежность работы железнодорожного транспорта, все происходящие в нем перемены в конечном счете оцениваются уровнем современного и бесперебойного обеспечения перевозок грузов как внутри государства, так и за его пределами.

Представим схему интеграции мировых экономических связей (рис. 1).

В современной мировой практике большое внимание уделяется формированию по основным направлениям торгово-экономических связей международных транспортных коридоров, представляющих всем заинтересованным странам реальную возможность интеграции национальных транспортных структур в мировую транспортную систему и оптимизации перевозок в межгосударственном сообщении независимо от имеющегося в их распоряжении вида транспорта. Для решения указанной задачи транспортный коридор должен иметь в своем составе инфраструктуры различных видов транспорта, гарантирующих выполнение при необходимости перевалки грузов в процессе транспортировки с одного вида транспорта на другой, но основу его составляют железнодорожные магистрали [6].

Важнейшая задача для Беларуси – определить свое, соответствующее ее масштабам и потенциалу место в мировом хозяйстве. В первую очередь белорусская экономика была ориентирована на участие в международном разделении труда – членов сообщества СНГ, современное состояние которого приведено в табл. 2.

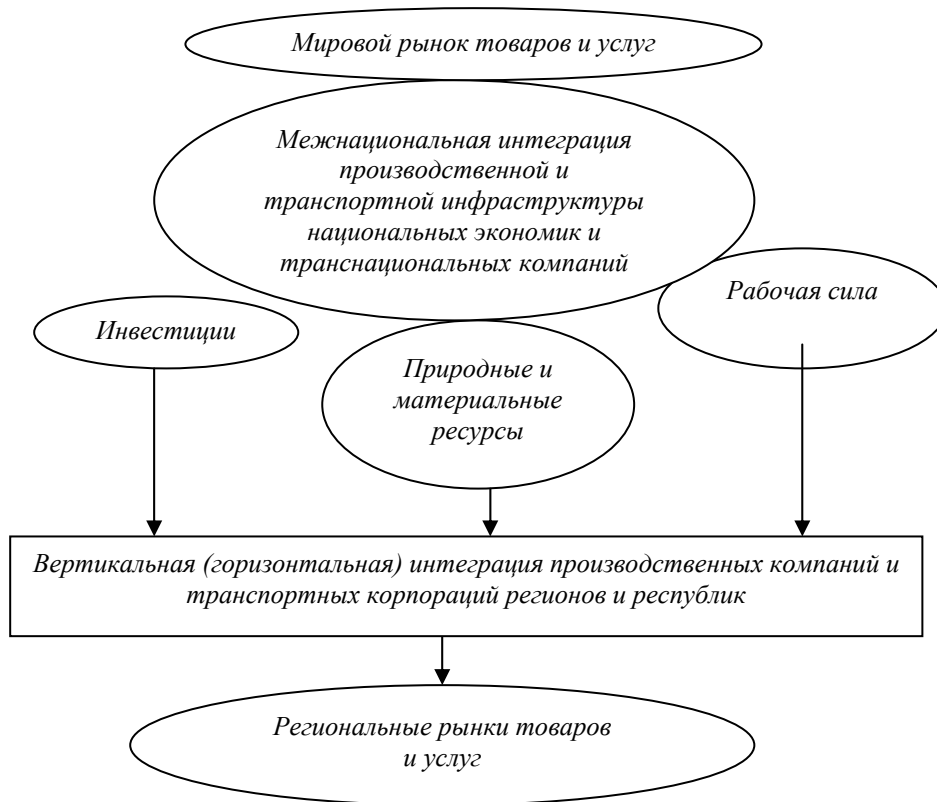


Рис. 1. Схема экономических связей развивающейся экономики

Таблица 2. Внешняя торговля стран СНГ, ЕС и Беларуси (2006 г.)

Страны	Экспорт	В % к 2005 г.	Импорт	В % к 2005 г.
Страны СНГ (взаимная торговля), млн долл.	58250,9	112,5	61187,0	131,5
Страны СНГ (с другими странами мира), млн долл.	362481,8	126,6	132366,9	124,2
Страны-члены ЕС (взаимная торговля), млрд евро	3228,2	137,9	2727,7	114,3
Страны-члены ЕС (с другими странами мира), млрд евро	1104,3	110,4	1012,4	96,5
Беларусь – внешнеторговый оборот со странами СНГ, млн долл.	7317,8	110,4	11882,8	112,3
Беларусь – внешнеторговый оборот с другими странами, млн долл.	8455,9	138,2	6808,0	134,6

В организационном плане для усиления транспортного сотрудничества, координации планов и межгосударственных решений были созданы органы управления, структуры интеграционного взаимодействия стран СНГ (табл. 3).

Таблица 3. Координационные органы по общетранспортным вопросам и видам транспорта СНГ

Координационные комитеты и советы по общетранспортным вопросам и видам транспорта	Межгосударственные комитеты общеэкономической интеграции, в деятельности которых рассматриваются транспортные вопросы
1. Консультативное транспортное совещание министров транспорта. 2. Совет по железнодорожному совету – Дирекция совета. 3. Межгосударственный авиационный комитет. 4. Совет государственных автотранспортных администраций. 5. Совет государственных администраций морского транспорта. 6. Совет по водному транспорту. 7. Межгосударственный совет дорожников	Межгосударственный экономический комитет. Интеграционный комитет Беларуси, Казахстана, Кыргызстана и России. Исполнительный комитет Союза Беларусь – Россия. Исполнительный комитет Центрально-Азиатского экономического сообщества

Обобщив теоретические положения по интеграции экономических связей можно смоделировать схему интегрированного с Республикой Беларусь транспортного пространства (рис. 2).



Рис. 2. Модель формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств по развитию транспортной инфраструктуры

Как видно из рис. 2, необходима единая оптимально действующая транспортная сеть, которая бы объединяла работу железнодорожного, авиационного, автомобильного, трубопроводного, речного и морского транспорта, а также сеть внутренних и международных транспортных коридоров, позволяющая обеспечить стране выход на крупнейшие мировые рынки, в том числе в качестве транзитного перевозчика.

Выводы. Таким образом, создание интеграционного транспортного пространства может повысить степень участия транспортного потенциала в ускорении экономического роста стран Содружества. Транспортный комплекс играет важнейшую роль в обеспечении внешней торговли и в интеграции Республики Беларусь в мировую экономическую систему. Основное преимущество транзитных перевозок через территорию Беларуси – это существенное сокращение расстояния и времени перевозок.

Научная новизна заключается в углублении и развитии теоретических подходов к раскрытию сущности и содержанию транзитного потенциала железнодорожного транспорта; предложена модель формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств по развитию транспортной инфраструктуры.

Методические и практические предложения, содержащиеся в данной статье, будут способствовать разработке обоснованной и эффективной государственной концепции интегрирования Беларуси в мировое хозяйство, стратегических планов национального развития транспортной системы повышению эффективности этой системы как при экспортных, так и при транзитных перевозках.

В заключении можно сказать, что в настоящее время ни одно государство не может успешно развиваться без интеграции в мировую экономику, причем внешнеэкономические связи являются важным экзогенным фактором, который оказывает значительное влияние на динамику и устойчивость развития национальной экономики, формированию ее структуры, эффективности функционирования.

Литература

1. Беккер Ю. Транзитные возможности Беларуси / Ю. Беккер // Транспортный вестник. – 2005. – 14 дек. – С. 10.
2. Верховец Н. Логика транзита / Н. Верховец // Белорусская Думка. – 2007. – № 10. – С. 53–55.
3. Михеева В. Перевозка грузов железнодорожным транспортом / В. Михеева // Хозяйство и право. – 2006. – № 10. – С. 42–50.
4. Национальная экономика Беларуси: учеб. / В. И. Шимов, Я. М. Александрович и др.; под ред. В. Н. Шимова. – Мн.: БГЭУ, 2006. – 751 с.
5. Потоцкая А. В. История и перспективы развития перевозки транзитных грузов / А. В. Потоцкая // Правовые и социально-экономические аспекты на современном этапе: сб. науч. тр. – Барановичи, 2007. – С. 278–281.

6. Потоцкая А. В. Перспективы международных транспортных коридоров / А. В. Потоцкая // Тезисы докладов VII Международной научной конференции «Проблемы экономики транспорта». – Днепропетровск, 2008. – С. 61.
7. Потоцкая А. В. Транзитная политика Белорусской железной дороги / А. В. Потоцкая // Технические, экономические и экологические проблемы транспорта: Междунар. сб. научн. ср. – Брянск, 2008. – С. 117–125.
8. Романова М. О реализации принципа свободы транзита в Республике Беларусь // Таможня и ВЭД. – 2007. – № 8. – С. 5–6.
9. Серков В. Как дорого продать транзитный ресурс / В. Серков // Директор. – 2007. – № 3. – С. 12–15.
10. Турбан Г. В. Таможенное регулирование транзита грузов в Республике Беларусь / Г. В. Турбан // Вестник БГЭУ. – 2006. – № 3. – С. 20–25.