

УТВЕРЖДЕНО

Постановление Совета Министров  
Республики Беларусь  
09.08.2010 № 1181

## СТРАТЕГИЯ

развития транзитного потенциала Республики  
Беларусь на 2011 – 2015 годы

### **Общие положения**

Республика Беларусь не обладает достаточными собственными топливно-энергетическими и сырьевыми ресурсами, но благодаря развитой инфраструктуре и привлекательности географического положения может стать своеобразным интегрирующим звеном в торговле между странами Европейского союза (далее – ЕС) и Азиатско-Тихоокеанского региона (далее – АТР), если будет придавать значение транзиту как важнейшему потенциалу национальной экономики. Реализация стратегии развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011 – 2015 годы (далее – стратегия), предусматривающей расширение транспортных, коммуникационных и финансовых коридоров, позволит обеспечить качественный рывок в экономическом развитии страны.

### **Оценка существующего положения по использованию транзитного потенциала Республики Беларусь**

Объективные условия развития Республики Беларусь обуславливают ее нацеленность на вхождение в мировую экономическую систему. Геостратегическое расположение Республики Беларусь позволяет ей быть выгодным ”мостом“ для осуществления транзита между государствами ЕС и АТР. Транзит между странами ЕС и Россией, Казахстаном и Китаем осуществляется по территориям Беларуси, Украины и стран Балтии.

Важнейшим показателем интегрирования транспортной системы республики в мировую экономику является рациональное использование существующих транспортных сетей, реализация преимуществ их географического расположения и коммуникационной способности, обеспечивающих кратчайший путь и минимальные временные рамки прохождения грузов между странами ЕС и АТР. Глобализация сделала выгодное географическое положение не менее ценным для страны, чем наличие природных ресурсов. Усредненная раскладка себестоимости товаров констатирует, что около 60 – 75 процентов ”съедают“ издержки, связанные с перемещением продукции.

Прогноз развития мировой экономики показывает, что треугольник "США – Европа – Азия" превращается в место сосредоточения финансовых и товарных потоков мира, причем в XXI веке основной поток транзита осуществляется между странами ЕС и АТР. Объем торгового оборота в треугольнике "США – Европа – Азия" составляет свыше 600 млрд. долларов США в год, объем контейнерных перевозок превышает 6 млн. единиц. Темпы роста торговли транспортно-коммуникационными услугами в мире вдвое опережают темпы роста торговли товарами.

На второй Европейской конференции по транспорту, состоявшейся на острове Крит в 1994 году, были определены девять панъевропейских транспортных коридоров. Три из них предусматривают "заход" на территорию Республики Беларусь – коридор № II "Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород", коридор № IX "Хельсинки – Санкт – Петербург/Москва – Киев – Кишинев" и его ответвление – коридор № IXB "Калининград/Клайпеда – Вильнюс – Минск – Киев – Кишинев".

На современном этапе увеличение объемов транзита по территории республики является важным фактором стабилизации и структурной перестройки экономики страны. При этом необходимо учитывать, что транзит является одним из наиболее эффективных видов экспорта услуг, а инвестиции в данную сферу деятельности отличаются быстрой отдачей.

По уровню развития дорожной сети Республика Беларусь занимает одно из первых мест среди стран СНГ. За последние 10 лет сеть автомобильных дорог общего пользования возросла более чем на 30 тыс. километров (рост в 1,6 раза). Однако провозные возможности автомобильного транспорта республики в настоящее время используются на 70 – 75 процентов. Пропускная способность автомобильных дорог по основным направлениям используется на одну треть, что позволяет ежегодно увеличивать объемы транзитных грузовых перевозок через территорию республики.

Обеспеченность автомобильными дорогами с твердым покрытием служит важным показателем развития транспортной инфраструктуры. Автомобильные дороги с твердым покрытием составляют 74 тыс. километров, или 86 процентов протяженности автомобильных дорог общего пользования. Плотность автомобильных дорог на 1 кв. километр территории республики составляет 0,4 километра, а в европейской части России – 0,2 километра. Учитывая, что протяженность автомобильных дорог, соответствующих современным требованиям технического уровня, исчисляется лишь десятками тысяч километров, вопрос о расширении современной сети автомобильных дорог остается для Беларуси одним из наиболее актуальных.

Транспортная инфраструктура республики в советские времена была развита недостаточно. Из средств ЕС профинансировано строительство только автомагистрали "Брест – Москва". В настоящее время состояние этой автомагистрали находится на достаточно высоком уровне.

В соответствии с Программой "Дороги Беларуси" на 2006 – 2015 годы, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 6 апреля 2006 г. № 468 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2006 г., № 59, 5/22161), к 2016 году планируется улучшить транспортно-эксплуатационное состояние республиканских автомобильных дорог. Все мосты и путепроводы должны соответствовать нормативным требованиям. На 314 километров увеличится и в итоге составит 1,4 тыс. километров протяженность участков республиканских автомобильных дорог первой категории. Республиканские автомобильные дороги, связывающие столицу с областными центрами, и на направлениях международных транспортных коридоров смогут выдерживать нагрузку на одиночную ось до 11,5 тонны.

Немаловажным фактором реализации транзитного потенциала является законодательство, регламентирующее порядок проведения экспортно-импортных операций. В 2009 году Республика Беларусь повысила свой рейтинг, составляемый по результатам исследований, проводимых Всемирным банком по показателю "торговля через границу", который характеризует уровень административных барьеров при проведении экспортно-импортных операций, переместившись со 134 на 129 место среди 183 стран. Одним из направлений по снижению имеющихся административных барьеров при проведении экспортно-импортных операций и выполнении транзита является оптимизация таможенного контроля. Основной задачей таможенных органов на границе является проведение проверок достоверности сведений, представляемых перевозчиками в таможенных документах, сведениям в оригинальных товаросопроводительных документах и соответствие их реальным грузам. Ускорение процесса документального контроля может дать предварительное информирование таможенных органов о предполагаемых перевозках грузов.

В связи с этим одним из важнейших направлений в развитии транспортной инфраструктуры является внедрение на пограничных переходах современных электронных технологий. Этот механизм обеспечивает организацию таможенного оформления и таможенного контроля с использованием электронного обмена информацией между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности в рамках осуществления международных (транзитных) перевозок грузов. Он разрабатывается для совершенствования таможенного контроля и ускорения таможенного оформления товаров на основе использования информационных технологий и определяет порядок таможенного контроля и оформления товаров, ввозимых на территорию Республики Беларусь, с использованием предварительного информирования таможенных органов о перемещаемых товарах и транспортных средствах. Поставленные цели достигаются за счет разработки согласованной модели автоматизированного электронного обмена данными, базирующейся на международных нормах и рекомендациях, между участниками внешнеэкономической

деятельности и таможенными органами, основанной на стандартизованных принципах организации массивов данных и передачи стандартных сообщений.

Привлечение грузопотоков является сложнейшим процессом, включающим услуги различных видов транспорта, транспортно-экспедиционное обслуживание, перевалку и хранение грузов на терминалах, деятельность таможенных органов, консульских учреждений республики, страховых компаний и банков, налоговую политику и торговые сборы, придорожный сервис, сезонное ограничение автомобильных перевозок грузов, тарифы за сопровождение по автомобильным дорогам дорогостоящих и крупногабаритных грузов. Все те, кто непосредственно или опосредованно причастен к оказанию этих услуг, должны работать комплексно, в тесном взаимодействии, чтобы процесс транзита грузов был эффективным и выгодным не только для оказывающего услугу, но, в первую очередь, для клиента, пользующегося ею.

Проведенная в последние годы в Республике Беларусь работа по реконструкции автомобильных дорог и развитию сети придорожного сервиса по основным транспортным коридорам и выравнивание с сопредельными государствами требований по проезду тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств позволяют констатировать, что по дорожной инфраструктуре и взимаемым сборам за ее использование условия проезда по Беларуси в основном соответствуют принятым в ЕС требованиям. Несоответствие остается по несущей способности республиканских автомобильных дорог по общей массе автопоезда с 5 и более осями (в Беларуси – 38 тонн, в ЕС – 40 тонн) и нагрузке на ось в 11,5 тонн. Причем только автомобильная дорога М-1/Е-30, входящая в состав II Международного транспортного коридора, на всем протяжении ее участка, проходящего по территории республики, имеет несущую способность по нагрузке на ось в 11,5 тонн.

Повышение транзитной привлекательности не может обойтись без транспортной логистики. Логистика позволяет экономить до 15 – 20 процентов издержек, связанных с производством и доставкой товаров потребителю. Однако в 2009 году по индексу логистики, согласно которому оценивается уровень развития логистической отрасли, Беларусь ухудшила свои позиции по сравнению с 2007 годом, передвинувшись с 74 на 110 место в рейтинге, составляемом по результатам исследований, проводимых Всемирным банком. На улучшение ситуации в данной сфере, в том числе и за счет привлечения транзитных грузопотоков, направлена Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года, утвержденная постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29 августа 2008 г. № 1249 ”О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года“ (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2008 г., № 223, 5/28285). В ней

определены основные направления создания и развития транспортно-логистических центров. Одной из важнейших задач таких центров является организация рациональных схем товародвижения на основе единого технологического и информационного процесса, что будет способствовать увеличению транзитных перевозок грузов через территорию Республики Беларусь.

В республике проводится работа по созданию транспортно-логистических центров с привлечением зарубежных и отечественных инвестиций – ”Прилесье“ в Минском районе (инвестор – иранская компания ”Кейсон“), в районе Национального аэропорта ”Минск“ (инвестор – бельгийская компания ”АОI NV“) и в Воложинском районе Минской области (инвесторы – литовская компания ”ВингесЛогистикГрупп“ и белорусское ЗАО ”Белинтертранс“), в СЭЗ ”Гродноинвест“ (инвестор – кипрская компания ”Вестнамус-Логистик“), в районе Аульс г.Гродно (инвестор – белорусское ОАО ”БелЛогистикГрупп“), в г.Бресте на базе ЗАО ”Белтерминал“ (инвестор – чешская компания АО ”АВТ a.s.“). Для реализации этого важного направления транзитной политики в рамках Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года решаются организационные вопросы выделения и оформления земельных участков и подготовки инвестиционных договоров, разрабатывается проектно-сметная документация.

Географическое расположение Национального аэропорта ”Минск“ на пересечении международных трасс Запад – Восток и Север – Юг позволяет ему быть удобным аэропортом для обеспечения транзита рейсов. Действующий аэровокзальный комплекс не в полной мере соответствует международным технологиям обслуживания пассажиров, что не позволяет производить обслуживание современных воздушных судов и сдерживает развитие аэропорта как важного транзитного узла воздушных сообщений.

Учитывая возросшие требования к авиационной безопасности и технологии обслуживания пассажиров, а также значительный ежегодный прирост пассажиропотока (за последние семь лет количество обслуживаемых в аэропорту пассажиров выросло с 395 тыс. в 2002 году до 1 млн. в 2009 году), существует необходимость в переоборудовании имеющихся накопителей с учетом необходимости выполнения международных перевозок, а также в создании специальной транзитной зоны. Кардинально решить эту проблему возможно только на основе проведения реконструкции аэровокзального комплекса и строительства нового транзитного терминала.

В 2009 году удалось нарастить долю белорусских автомобильных перевозчиков на международном рынке грузовых перевозок между Россией и ЕС до 70 процентов (в 2008 году – 60 процентов).

Перераспределение рынка произошло в основном за счет снижения транзита грузов по территории стран Балтии. По данным таможенной службы Латвии, в 2009 году количество поездок иностранных грузовых автомобилей через пункты пропуска "Терехово" и "Гребнево" латвийско-российской границы снизилось соответственно на 26 и 59 процентов, или в целом на 39 процентов, в то время как Беларусь потеряла только 24 процента.

В настоящее время основным документом для проведения скоординированной политики в области транзита является Комплексная программа обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006 – 2010 годы, утвержденная постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 28 июня 2005 г. № 700 "О Комплексной программе обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006 – 2010 годы" (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2005 г., № 105, 5/16196) (далее – Комплексная программа).

Реализация мер, предусмотренных Комплексной программой, позволила улучшить общие условия транзита по территории республики и обеспечить их сопоставимость с существующими в сопредельных государствах.

Приняты нормативные правовые акты, направленные на повышение транзитной привлекательности страны, проведены работы по развитию инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска и пунктов пропуска на железнодорожных вокзалах (станциях) через Государственную границу Республики Беларусь, строительству объектов придорожного сервиса, реконструкции автомобильных дорог, оснащению таможенных органов современной компьютерной техникой и программными средствами, модернизации сети передачи данных для информационного обеспечения перевозок и применению электронной технологии слежения за перемещением груза, а также по развитию инфраструктуры коммуникационных коридоров за счет строительства 4 волоконно-оптических линий связи с сопредельными государствами.

Целенаправленной работой созданы условия для ежегодного прироста большинства объемных (объем перевезенных грузов железнодорожным транспортом, поездки иностранных грузовых автомобилей и полеты иностранных воздушных судов) и финансовых показателей, зависящих от эффективности использования транзитных возможностей страны. Максимальные значения этих показателей были достигнуты в 2008 году. Общий доход от транзита составил 2,6 млрд. долларов США, что на 67 процентов выше уровня 2006 года (1,6 млрд. долларов США) и на 37 процентов выше прогнозного задания на 2008 год, предусмотренного Комплексной программой (1,9 млрд. долларов США). Отчисления в бюджет в 2008 году составили 467,6 млн. долларов США, что на 54 процента выше уровня 2006 года (302,7 млн. долларов США) и на 32 процента

выше прогнозного задания на 2008 год, предусмотренного Комплексной программой (302,7 млн. долларов США).

Наибольший удельный вес в общем объеме доходов от транзита занимают доходы от услуг придорожного сервиса – 30 процентов, доходы от услуг по транзитным перевозкам железнодорожным транспортом составляют 24 процента; доходы от услуг по транзитным перевозкам автомобильным транспортом – 11 процентов; доходы от выполнения транзитных полетов иностранных воздушных судов – 2 процента; доходы от транзита газа по магистральным трубопроводам – 21 процент; доходы от транзита нефти по магистральным трубопроводам – 11 процентов.

В 2009 году ввиду влияния мирового экономического кризиса произошло снижение спроса на товары и услуги, связанные с использованием транзитных возможностей республики, – транзит природного газа, а также перевозка грузов железнодорожным, автомобильным и воздушным транспортом. По сравнению с 2008 годом объемные показатели снизились на 8,6 – 19,8 процента, а финансовые – на 11,9 – 13,4 процента.

В то же время в связи с ростом экспортных поставок российской нефти ее транзит в 2009 году увеличился по сравнению с 2008 годом на 2,4 млн. тонн, или на 3,7 процента, а доходы возросли на 11,7 млн. долларов США, или на 5,5 процента.

Для минимизации финансовых потерь республики, вызванных мировым экономическим кризисом, и сохранения ее транзитной привлекательности постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 19 августа 2009 г. № 1090 "О внесении изменений и дополнений в постановление Совета Министров Республики Беларусь от 28 июня 2005 г. № 700" (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2009 г., № 209, 5/30348) Комплексная программа дополнена мерами, способствующими привлечению дополнительных транзитных грузопотоков за счет проведения адекватной тарифной политики, применения конкурентоспособных транспортно-логистических схем, расширения и укрепления международного сотрудничества в рамках ЕС, СНГ и ЕврАзЭС.

В результате предусмотренных дополнительных мер суммарный доход от транзита за 2009 год составил более 2 млрд. долларов США, или 102 процента к прогнозируемому заданию, установленному в Комплексной программе. Отчисления в бюджет составили 330,5 млн. долларов США.

Доля доходов (выручки) от транзита (без учета доходов (выручки) от транзита нефти и природного газа по магистральным трубопроводам) в валовом внутреннем продукте в 2009 году составила 2,8 процента.

Однако, несмотря на принимаемые меры, нерешенными в достаточной мере остаются вопросы:

несоответствия требованиям ЕС по несущей способности республиканских автомобильных дорог по общей массе автопоезда с 5 и более осями и нагрузке на ось в 11,5 тонны, входящих в IX Международный транспортный коридор и его ответвление IХВ;

оптимизации функций контрольных органов в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь (пограничных, таможенных и иных);

наличия узких мест и значительных временных задержек на стыках железнодорожных путей различной ширины;

унификации нормативных правовых актов, регламентирующих условия транзита, с правовыми нормами, применяемыми в рамках европейской транзитной системы.

Для дальнейшего повышения эффективности использования транзитного потенциала страны необходимо продолжить процесс совершенствования условий с учетом влияния различных внутренних и внешних политических, экономических и других факторов.

### **Основная цель и задачи стратегии**

Целью стратегии является создание условий и реализация мероприятий, обеспечивающих развитие и эффективное использование транзитного потенциала страны.

Для достижения поставленной цели потребуются решить следующие основные задачи.

#### **Совершенствование законодательства в области обеспечения транзита**

Для совершенствования нормативных правовых актов, регламентирующих условия транзита, необходимо завершить формирование законодательства Таможенного союза для его полноценного функционирования и продолжить совершенствование:

функций контрольных органов в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь (пограничных, таможенных и иных) для сокращения времени пересечения Государственной границы Республики Беларусь;

нормативных правовых актов, регламентирующих условия осуществления деятельности объектов придорожного сервиса и условия транзита, для унификации с правовыми нормами, применяемыми в рамках европейской транзитной системы в целях расширения взаимной торговли между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Российской Федерацией;

нормативных и технических правил, регламентирующих условия выполнения международных перевозок железнодорожным транспортом и иные правила, способствующие повышению транзитной привлекательности республики.

При этом будут рассмотрены вопросы необходимости и целесообразности создания законодательного акта, регламентирующего условия осуществления транзита, внесения изменений и дополнений в

таможенное законодательство (касающиеся в первую очередь создания правовых условий для обеспечения транзитных перевозок пассажиров и грузов воздушным транспортом), совершенствования нормативной правовой базы, устанавливающей требования к использованию, техническому обслуживанию, обновлению и пополнению парка контейнеров и вагонов для их перевозки, а также совершенствования технологии пограничного контроля и выполнения таможенных, ветеринарных, фитосанитарных процедур при осуществлении железнодорожных и автомобильных транзитных перевозок в пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь.

### **Реконструкция и модернизация инфраструктуры, необходимой для осуществления транзита по территории республики (далее – транзитная инфраструктура)**

Республика располагает развитой сетью магистральных автомобильных и железных дорог, газо- и нефтепроводов, сетями электросвязи, линиями электропередачи, которые по техническим, технологическим и организационным параметрам не в полной мере соответствуют объектам, функционирующим в ЕС, поэтому для эффективной реализации транзитного потенциала необходимо продолжать работу по модернизации транспортных коммуникаций, энергосистемы, сетей электросвязи, обустройству автодорожных пунктов пропуска и пунктов пропуска на железнодорожных вокзалах (станциях) через Государственную границу Республики Беларусь, строительству транспортно-логистических центров, придорожных сервисных комплексов по материально-техническому и бытовому обслуживанию перевозчиков, реконструкции и модернизации аэровокзальных комплексов.

Задача по развитию инфраструктуры международных транспортных коридоров, проходящих по территории республики, представляет особую важность и должна решаться за счет продолжения работы по:

- строительству и реконструкции республиканских автомобильных дорог;
- увеличению объема и повышению качества сервисных услуг, предоставляемых на объектах, расположенных вдоль основных автомагистралей, и в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь;

- развитию автодорожных пунктов пропуска и пунктов пропуска на железнодорожных вокзалах (станциях) через Государственную границу Республики Беларусь, в том числе технической базы для выполнения пограничного, таможенного и иных видов контроля на основных маршрутах следования транзитных грузопотоков;

- электрификации отдельных участков железной дороги;
- повышению скоростей движения по железной дороге;

созданию на территории республики 18 транспортно-логистических центров и 10 логистических центров РУП "Белтаможсервис", из них 22 – на II и IX панъевропейских транспортных коридорах, проходящих через территорию Республики Беларусь;

разработке и внедрению информационных и информационно-управляющих технологий в сфере транспорта и логистики, а также пограничного, таможенного и иных видов контроля;

строительству, реконструкции и модернизации инфраструктуры аэровокзальных комплексов;

развитию придорожного сервиса. Для достижения международных нормативов в соответствии с Европейским соглашением о международных автомагистралях и соглашением о трансъевропейских автомагистралях в 2011 – 2015 годах требуется увеличить количество объектов придорожного сервиса на 168, из них 25 автозаправочных станций, 60 станций технического обслуживания, 16 пунктов постоя, 42 пункта питания и 25 площадок отдыха.

Для повышения заинтересованности международных операторов электросвязи в организации прямого транзита через территорию республики, как наиболее короткого и надежного маршрута передачи данных, задача по развитию инфраструктуры коммуникационных коридоров должна решаться за счет проведения работы по:

расширению пропускной способности оборудования электросвязи для обеспечения пропуска европейского, российского и азиатского трафика сети передачи данных общей емкостью до 70 гигабит в секунду и выше;

расширению внешнего шлюза доступа в Интернет до уровня 80 гигабит в секунду и выше;

модернизации магистральной сети передачи данных, предусматривающей применение оборудования нового поколения, обладающего большой масштабируемостью и пропускной способностью.

### **Развитие международного сотрудничества в области обеспечения транзита**

Развитие международного сотрудничества в области обеспечения транзита позволит усилить процессы интеграции Республики Беларусь в рамках Таможенного союза и в общую европейскую транзитную систему, что, в свою очередь, создаст благоприятные условия для привлечения:

дополнительных объемов транзита автомобильного, железнодорожного, воздушного и трубопроводного видов транспорта, передачи электрической энергии, а также трафика электросвязи, проходящего коммутируемым транзитом через республику;

инвестиций на реконструкцию автодорожных пунктов пропуска и пунктов пропуска на железнодорожных вокзалах (станциях) через Государственную границу Республики Беларусь, развитие и модернизацию транзитной инфраструктуры.

Привлечение инвестиций на развитие и модернизацию транзитной инфраструктуры будет обеспечиваться, в первую очередь, за счет подготовки проектов по созданию новых и модернизации существующих объектов таможенной, пограничной, транспортной и иной транзитной инфраструктуры, внедрению современных транспортных и информационных технологий.

Развитие международного сотрудничества в области обеспечения транзита с сопредельными государствами и международными организациями будет направлено, в первую очередь, на:

координацию действий в части развития инфраструктуры транспортных коридоров, проходящих по территории Республики Беларусь;

совершенствование взаимодействия в области проведения пограничного, таможенного, транспортного и иных видов контроля;

согласование мероприятий по эффективному выполнению международных перевозок пассажиров и грузов, транзита нефти и газа;

проведение совместной маркетинговой работы по привлечению дополнительных грузо- и пассажиропотоков на транспортные коридоры, проходящие по территории Республики Беларусь;

обеспечение строительства логистических центров в рамках логистической сети ЕврАзЭС;

взаимодействие в рамках программ трансграничного сотрудничества.

### **Расширение существующих финансовых коридоров**

Для полной реализации транзитного потенциала Республики Беларусь необходимо расширить существующие финансовые коридоры.

Диверсификация финансовых услуг и создание необходимой инфраструктуры для их оказания потребует дальнейшего развития всех финансовых рынков страны – кредитного, валютного, страхового, рынка ценных бумаг, создания сети обменных пунктов, банковских терминалов, агентов страховых услуг по всем транзитным магистралям, в малых городах и населенных пунктах.

Должны быть созданы наиболее благоприятные условия для того, чтобы транзитные перевозчики и иностранные граждане пользовались услугами национальных финансовых институтов. Задача по расширению

существующих финансовых коридоров должна решаться за счет проведения работы по:

диверсификации банковских услуг на основе освоения новейших информационных технологий;

разработке информационно-маркетинговой стратегии, ориентированной на комплексное развитие и продвижение безналичных расчетов;

укреплению устойчивости национальной валюты и применению более гибких механизмов формирования обменного курса;

выработке стратегии размещения банкоматов и пунктов обмена валют;

созданию правовых и иных условий для формирования ликвидного и прозрачного рынка ценных бумаг, повышению его емкости за счет роста капитализации, приватизации, притока внутренних и внешних инвестиций его участников;

развитию интеграционных процессов, способствующих совершенствованию и расширению сфер взаимодействия национальных рынков ценных бумаг и производных финансовых инструментов с мировыми финансовыми институтами и структурами;

повышению статуса и международной привлекательности отечественных страховых организаций на основе притока иностранных инвестиций и поэтапного снятия ограничений по доступу иностранного капитала на страховой рынок республики;

расширению сферы применения обязательных видов страхования, развитию конкурентной среды в страховой деятельности, включая создание равных условий деятельности для государственных и частных страховых организаций;

совершенствованию национальной системы страхования экспортных рисков, включая усиление специализации страховых организаций, уполномоченных на страхование экспортных рисков с поддержкой государства, максимальное вовлечение экспортеров в систему страхования;

развитию инфраструктуры страховых организаций, в том числе в малых и средних городах;

обеспечению широкого и наглядного информирования о наличии соответствующей инфраструктуры оказания финансовых услуг.

Итогом реализации этих направлений должны стать следующие показатели:

доля инвестиций, аккумулируемых через рынок ценных бумаг, в общем объеме инвестиций – до 10 процентов;

доля страховых взносов в ВВП – 2 процента;

доля безналичных расчетов в общем объеме совершенных розничных платежей на уровне, предусмотренном в Государственной программе развития безналичных расчетов на 2011 – 2015 годы.

## Оценка рисков и возможные формы реализации стратегии

Реализация цели, задач и показателей стратегии сопряжена с рисками макроэкономического, политического и техногенного характера.

**Макроэкономические риски** связаны с возможным ухудшением внутренней и внешней конъюнктуры, снижением темпов роста экономики и притока инвестиций, ростом бюджетного дефицита, вызванным, главным образом, негативными последствиями мирового экономического кризиса 2008 – 2009 годов. При таком варианте развития нереализованными могут оказаться не только задачи по развитию транзитного потенциала, но и другие задачи социально-экономического развития страны.

Важным фактором макроэкономических рисков, влияющих на развитие транзита по территории Беларуси, является уровень спроса на энергоносители и продукцию российских металлургических организаций на мировых рынках, которые составляют основную часть транзитных грузопотоков. Ухудшение мировой конъюнктуры в этих рыночных сегментах может привести к снижению доходов от транзита.

В 2009 году спрос на российский природный газ существенно снизился в связи с мировым экономическим кризисом, и соответственно снизились объемы его транзита через территорию республики.

Увеличение влияния данного вида рисков на объемы транзита природного газа, нефти и транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом напрямую зависит и от реализации стратегических планов по развитию российской транспортной инфраструктуры, связанных со строительством второй очереди нефтепровода "Балтийская трубопроводная система" (далее – БТС-2), газопроводов "Северный поток" и "Южный поток", а также с увеличением перерабатывающей способности портов "Приморск", "Усть-Луга", "Высоцк" на Балтийском море.

Начиная с 2012 года, с учетом ввода в эксплуатацию нефтепровода БТС-2, на который будут перенаправлены потоки нефти из украинских портов "Одесса" и "Южный", польского порта "Гданьск", а также из Казахстана, прогнозируется снижение объема транзита нефти через территорию Беларуси не менее чем на 25 процентов по сравнению с уровнем 2009 года.

Аналогичные тенденции прогнозируются и по объемам транзита природного газа через территорию республики в связи с реализацией проектов по строительству газопроводов "Северный поток", первую нитку которого планируется построить в 2011 году (мощность – 27,5 млрд. куб. метров в год), вторую – в 2012 году (мощность – 27,5 млрд. куб. метров в год), а также газопровода "Южный поток" – в 2015 году, мощность которого составит 63 млрд. куб. метров в год.

В 2011 – 2015 годах полностью переключить экспорт российских грузов через порты России не удастся, поскольку рост объемов этих перевозок сдерживается из-за недостаточности финансовых средств, выделяемых из бюджета России на развитие еще относительно слабой инфраструктуры железнодорожных станций на подходах к портам "Приморск", "Усть-Луга", "Высоцк" на Балтийском море, а также на увеличение мощности портовых терминалов. Вместе с тем по мере ввода в действие новых портовых терминалов и развития инфраструктуры железнодорожных станций на подходах к ним объем транзитных перевозок через территорию Беларуси будет снижаться.

Определенные макроэкономические риски могут быть связаны с формированием законодательства Таможенного союза и Единого экономического пространства Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, сохранением неравных условий осуществления хозяйственной деятельности субъектов, регламентацией порядка организации, управления, функционирования и развития общего рынка нефти, нефтепродуктов и газа, обеспечения доступа к услугам естественных монополий в сфере железнодорожного транспорта, транспортировки нефти и газа по трубопроводам, электроэнергетики и телекоммуникаций.

**Геополитические риски**, главным образом, зависят от направленности политики ЕС и США в отношении России и государств АТР и прежде всего Китая. Прогноз развития мировой экономики показывает, что в XXI веке основной поток транзитных грузов пройдет между ЕС и государствами АТР. Существующий объем торгового оборота между США, государствами Европы и Азии по различным оценкам варьируется от 0,6 до 2 трлн. долларов США в год, а объем контейнерных перевозок превышает 6 млн. единиц. Поэтому от того, в чью пользу разрешится геополитический торг, предметом которого являются маршруты движения этих товарных потоков, а в конечном итоге – транзитные пошлины, зависит развитие перевозок по направлению Запад – Восток.

Для Беларуси выгодно, чтобы основные пути торговли между Западом и Востоком пролегали через территорию России по Транссибирской магистрали, а государствам Центральной Азии, Кавказа и Украине, поддерживаемым ЕС и США, наоборот выгодно, чтобы они проходили по альтернативному транспортному маршруту – транспортному коридору "Европа – Кавказ – Азия" (далее – коридор ТРАСЕКА (Transport Corridor Europe Caucasus Asia)).

Транзит через территорию России в настоящее время оценивается менее чем в 1 процент товарооборота между ЕС и государствами АТР (используется только 5 – 7 процентов транзитного потенциала России). Основные объемы перевозок между ЕС и государствами АТР выполняются морским транспортом по Суэцкому каналу и железнодорожным транспортом по

коридору ТРАСЕКА. Учитывая заинтересованность в устойчивости этой тенденции ЕС и США, в 2011 – 2015 годах нельзя прогнозировать значительного роста объемов транзитных перевозок по направлению Запад – Восток через территорию республики.

**Техногенные риски** связаны с возможными техногенными или экологическими катастрофами, вероятность которых исключать нельзя. На ликвидацию последствий от таких чрезвычайных происшествий потребуются значительные средства, что приведет к сокращению финансирования на развитие объектов транзитной инфраструктуры. Реализация цели, задач и показателей стратегии основывается на прогнозе опережающих темпов развития мировой экономики, формирования правовой базы Таможенного союза и Единого экономического пространства Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, а также на реализации всех финансово-экономических и социально-политических задач по обеспечению устойчивого социально-экономического развития республики, предусмотренных Национальной стратегией устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2020 года, одобренной Национальной комиссией по устойчивому развитию Республики Беларусь (протокол от 6 мая 2004 г. № 11/15 ПР) и Президиумом Совета Министров Республики Беларусь (протокол от 22 июня 2004 г. № 25). В результате наиболее благоприятного сочетания внешних и внутренних факторов возможно достижение среднегодовых темпов роста общих доходов (выручки) от транзита (без учета доходов (выручки) от транзита нефти и стоимости услуг по транзиту природного газа по магистральным трубопроводам) на уровне 9,9 процента.

### **Основные направления вложения финансовых средств, необходимых для реализации стратегии**

Основными направлениями вложения финансовых средств, необходимых для реализации стратегии, являются:

реконструкция и строительство новых объектов приграничной инфраструктуры;

развитие автодорожных пунктов пропуска и пунктов пропуска на железнодорожных вокзалах (станциях) через Государственную границу Республики Беларусь, в том числе технической базы для выполнения пограничного, таможенного и иных видов контроля на основных маршрутах следования транзитных грузопотоков;

реконструкция действующего аэровокзального комплекса Национального аэропорта "Минск" с созданием современного международного пассажирского терминала, оборудованном данным аэропортом системами безопасности и оповещения (инвестиции составят 258,3 млн. долларов США);

строительство второй искусственной взлетно-посадочной полосы с возможностью приема самолетов А-380 (инвестиции составят 333 млн. евро);

создание в районе Национального аэропорта "Минск" международного транспортно-логистического центра (инвестиции составят 288,6 млн. евро);

создание в районе Национального аэропорта "Минск" Центра технического обслуживания и ремонта воздушных судов и Центра бизнес-авиации;

создание на базе Оршанского авиаремонтного завода промышленно-логистического парка и центра международной оптовой торговли;

внедрение новых видов авиационной техники, навигационного оборудования и материально-технической базы, модернизация аэропортов в целях развития авиационных перевозок и организации межконтинентального и межрегионального транзитного авиасообщения с посадкой в аэропортах республики;

реконструкция республиканских автомобильных дорог, включенных в международные транспортные коридоры, с повышением их несущей способности до 11,5 тонны на одиночную ось транспортного средства;

реконструкция республиканских автомобильных дорог, соединяющих г.Минск с областными центрами;

развитие железнодорожных участков, узлов и станций для усиления их пропускной способности и обеспечения формирования и пропуска длинносоставных и тяжеловесных поездов;

электрификация участков железных дорог "Гомель – Жлобин – Осиповичи" и "Жлобин – Калинковичи";

повышение скоростей движения по железной дороге в межобластном сообщении и на участке "Минск – Вильнюс";

организация скоростного движения пассажирских поездов до 160 километров в час по магистрали "Москва – Минск – Брест";

модернизация грузовых терминалов Белорусской железной дороги;

развитие контейнерных перевозок, в том числе специализированными контейнерными поездами;

приобретение Белорусской железной дорогой грузовых электровозов;

разработка и внедрение современных информационных и информационно-управляющих технологий в сфере транспорта и логистики, а также пограничного, таможенного, транспортного и иных видов контроля;

реконструкция и капитальный ремонт объектов магистральных трубопроводов;

развитие придорожного сервиса;

закупка и установка на автодорожных пунктах пропуска, пунктах пропуска на железнодорожных вокзалах (станциях) через Государственную границу Республики Беларусь и иных транспортных объектах, о также объектах придорожного сервиса, платежных терминалов, для безналичной оплаты услуг (товаров) с использованием банковских пластиковых карточек;

обновление и модернизация технологического оборудования во всех отраслях экономики, обеспечивающих устойчивое и безопасное осуществление транзита через территорию Беларуси;

развитие транспортно-логистических центров;

создание морского торгового флота и приобретение его судов;

расширение внешнего шлюза доступа в Интернет, а также возможностей оборудования электросвязи, обеспечивающего выход на сопредельные государства;

модернизация магистральной сети передачи данных, предусматривающей применение оборудования нового поколения;

выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

### **Целевые индикаторы стратегии и ожидаемые результаты от ее реализации**

Реализация стратегии окажет положительное влияние на выполнение основных показателей социально-экономического развития Республики Беларусь, а также позволит создать более привлекательные условия для осуществления транзита через территорию Беларуси за счет:

гармонизации нормативных правовых актов Республики Беларусь, регламентирующих условия осуществления транзита, с международными; совершенствования транзитной инфраструктуры;

применения инновационных технологий;

дальнейшего развития и повышения конкурентоспособности национального финансового рынка;

развития производственно-технической базы авиационных услуг для удовлетворения потребностей в транзитных полетах иностранных воздушных судов и обеспечения их безопасности;

повышения качества оказания услуг по транзиту.

Ожидается, что в 2015 году по отношению к уровню 2010 года объем доходов (выручки) составит:

от выполнения транзитных полетов иностранных воздушных судов – 73,8 млн. долларов США, или 142,8 процента;

от транзита грузов и пассажиров железнодорожным транспортом – 691 млн. долларов США, или 135 процентов;

от выполнения резидентами международных автомобильных перевозок через территорию Республики Беларусь – 392,2 млн. долларов США, или 160 процентов;

от услуг объектов придорожного сервиса – 1216,7 млн. долларов США, или 180,3 процента;

от экспорта услуг связи (аренда каналов) – 10,2 млн. долларов США, или 200 процентов;

от транзита нефти по магистральным трубопроводам – 220,6 млн. долларов США, или 100 процентов;

от транзита природного газа по магистральным трубопроводам (стоимость услуг по транзиту природного газа) – 447,4 млн. долларов США, или 100,5 процента.

Отчисления в бюджет от выполненных резидентами международных автомобильных перевозок транзитом через Республику Беларусь в 2015 году составят 25,4 млн. долларов США, или 155 процентов к уровню 2010 года.

Отчисления в бюджет за проезд по автомобильным дорогам общего пользования в 2015 году составят 11,2 млн. долларов США, или 160 процентов к уровню 2010 года, а плата за проезд по автомобильной дороге М-1/Е30 – 79 млн. долларов США, или 164,6 процента к уровню 2010 года.

Количество транзитных полетов иностранных воздушных судов в 2015 году составит около 284,6 тыс., или 160 процентов к уровню 2010 года.

Пропускная способность аэровокзального комплекса Национального аэропорта ”Минск“ в 2015 году увеличится не менее чем в 2 раза.

Объем транзита грузов железнодорожным транспортом в 2015 году составит 62,9 млн. тонн, или 135 процентов к уровню 2010 года.

Количество пассажиров, перевезенных транзитом железнодорожным транспортом, в 2015 году составит 2,3 млрд., или 135 процентов к уровню 2010 года.

Ожидается, что в результате реализации стратегии в 2015 году общий объем доходов (выручки) от транзита (без учета доходов (выручки) от транзита нефти и стоимости услуг по транзиту природного газа по магистральным трубопроводам) составит 2,4 млрд. долларов США, или 160,2 процента к уровню 2010 года, а также – 2,6 – 2,7 процента в валовом внутреннем продукте.

Реализация стратегии позволит также повысить рейтинги Республики Беларусь по ”индексу логистики“ и ”торговле через границу“ и планировать вхождение ее в число пятидесяти ведущих стран мира по этим показателям.