

## **Доклад**

### **Перспективы развития международных автомобильных перевозок Республики Беларусь в контексте функционирования ЕЭП**

**Уважаемые дамы и господа!  
Уважаемые участники Общего собрания!**

Разрешите поблагодарить организаторов за возможность выступить на данном представительном форуме.

Глобализация международной торговли и транснационализация компаний предполагают беспрепятственное перемещение ресурсов и товаров, что объективно невозможно осуществить без транспортного комплекса. Транспорт является основой формирования внутренних и международных рынков и обеспечивает полномасштабное развитие любой национальной экономики. Так, в ряде стран транспорт на правительственном уровне рассматривается как один из ключевых видов экономической деятельности. Инвестиции в транспорт признаны стратегическими наряду с такими капиталовложениями в сферы деятельности, как образование, здравоохранение, охрана окружающей среды и новые технологии.

Очевидно, что указанные процессы не могли обойти стороной и Беларусь, занимающую важное географическое положение на пути движения товаров, доставки различных грузов. Постепенное сближение и интеграция национальных экономик Беларуси, России и Казахстана требуют дальнейшего углубления сотрудничества трех стран в области транспорта как необходимого условия формирования Единого экономического пространства.

Транспортные услуги являются главной статьей экспорта услуг Республики Беларусь. В 2013 г. их доля в общем объеме экспорта услуг составила более 58%. Услуги грузового автомобильного транспорта занимают наибольший удельный вес в экспорте транспортных услуг (28,5%) и являются важнейшим фактором развития транзитного потенциала страны.

На протяжении последних 5 лет происходит существенное изменение структуры перевозок между отдельными видами транспорта. Несмотря на то, что объем грузоперевозок всеми видами транспорта

Беларуси в 2013 году снизился на 5,8% к показателю 2012 года до 435 миллиона тонн, однако в перевозке грузов соотношение между железнодорожным и автомобильным транспортом существенно изменилось в пользу последнего. Объем экспортной выручки услуг автомобильного транспорта Беларуси по итогам 2013 г. составил более одного миллиарда долларов США.

Россия является крупнейшим импортером услуг грузового автомобильного транспорта из нашей страны и обеспечивает около 42% экспортных поступлений Беларуси по данному виду услуг. Казахстан занимает гораздо меньшую долю. Сальдо торговли услугами грузового автомобильного транспорта Беларуси со странами ЕЭП на протяжении более 10 лет остается положительным.

Регулирование взаимоотношений трех стран в области международных автомобильных перевозок осуществляется на основе Соглашения о торговле услугами и инвестициях в государствах - участниках ЕЭП. В соответствии с данным соглашением каждая Сторона предоставляет услугам и поставщикам услуг любой другой Стороны в отношении торговли услугами режим не менее благоприятный, чем режим, предоставляемый при аналогичных обстоятельствах своим собственным аналогичным услугам и поставщикам услуг.

В то же время каждая из трех стран в соответствии с приложениями к указанному Соглашению приняла на себя не только обязательства, но и ввела определенные ограничения. Каждая из стран исключила из режима наибольшего благоприятствования ряд услуг, к ним относятся и некоторые виды транспортных услуг. Так, Беларусь не предоставляет России и Казахстану режима наибольшего благоприятствования в сфере международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов, Россия - в секторе морского и внутреннего водного транспорта, а также в сфере международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов, а Казахстан имеет наибольшее количество ограничений в секторе транспортных услуг: в секторах морского, внутреннего водного, воздушного и автомобильного транспорта.

Иными словами, формирование ЕЭП в транспортной сфере пока сопровождается определенными ограничениями для Беларуси. Вместе с

тем, исследования показали, что среди факторов, положительно влияющих на развитие экономики Республики Беларусь в условиях функционирования Единого экономического пространства, следует выделить следующие.

1. В рамках Таможенного союза практически сформировалось единое правовое поле в области тарифного, нетарифного, технического регулирования, санитарных, ветеринарных и фитосанитарных мер, обеспечивающее применение единых перечней подконтрольной продукции, единых требований к этой продукции, оформление разрешительных документов по единым формам, признаваемым всеми Сторонами. Это освобождает предприятия от необходимости «подстраивать» производство под требования каждого рынка, что позволяет сократить соответствующие затраты, а также снижает риски возникновения «торговых войн».

2. Льготные цены на российские энергоносители (нефть и природный газ) для Республики Беларусь в Едином экономическом пространстве позволяют стране ежегодно экономить немалые финансовые ресурсы. Также достигнута договоренность о постепенной отмене уплаты пошлины в российский бюджет на экспортируемые Республикой Беларусь нефтепродукты, произведенные из российского сырья.

3. С 1 января 2014 года страны Единого экономического пространства вышли на полномасштабный взаимный доступ к участию в государственных закупках, предоставляя друг другу национальный режим. Под эгидой Евразийской экономической комиссии с участием российской и белорусской сторон была проведена работа по обеспечению взаимного признания электронной цифровой подписи. В результате белорусским поставщикам была предоставлена возможность принимать участие в электронных аукционах на российских электронных торговых площадках с использованием белорусских электронных цифровых подписей, и наоборот, что позволило организациям сэкономить время и средства на оформление документов и исключить иные расходы.

Понимая всю важность развития транспортной сферы для трех стран Евразийская экономическая комиссия заказала разработку

проекта «Транспортная политика Единого экономического пространства на период до 2020 года: время действий».

Целью данной научно–исследовательской работы являлась разработка документа, определяющего согласованную транспортную политику государств-членов Таможенного союза и Единого экономического пространства на период до 2020 года.

В ходе выполнения данной работы коллективом Института экономики:

- дана характеристика рынка транспортных услуг Беларуси и разработан прогноз объемов перевозок грузов и пассажиров по различным видам транспорта до 2020 г.,

- проведен анализ внешней торговли транспортными услугами между странами ЕЭП (частично он дан выше),

- проведена оценка транзитных барьеров и разработка мер по повышению эффективности транзита грузов стран ТС и ЕЭП через территорию Беларуси,

- обоснован перечень краткосрочных и долгосрочных мер и механизмов реализации единой транспортной политики (гармонизация законодательства, техническое регулирование, унификация тарифов).

Особое внимание в работе было уделено проблеме транзита, поскольку с точки зрения интересов Беларуси согласованная транспортная политика должна способствовать увеличению объемов транзита и соответственно увеличению валютных поступлений.

Была затронута и проблема транзитных коридоров. В настоящее время все более актуальной становится задача формирования международных транспортных коридоров (МТК) как основы пространственной модели развития транспортной инфраструктуры. МТК имеют важное значение для каждой страны. Это оценивается не только с точки зрения коммерческой выгоды, но и с позиций национальной безопасности.

Развитие международных транспортных коридоров, проходящих через территорию Беларуси, – одна из приоритетных задач развития транспортного комплекса страны. Активная интеграция в систему международных транспортных коридоров создаст дополнительные возможности для развития транспортной системы и дальнейшего

совершенствования ее производственной, информационной и технологической инфраструктуры.

Как показало исследование, для включения Беларуси в политику развития существующих транспортных коридоров необходимо: унификация, упрощение и рационализация юридических норм и стандартов; проведение ряда мер по совершенствованию пограничного контроля, усовершенствованию и унификации таможенных процедур с учётом правил и рекомендаций международных конвенций и стандартов; введение единого времени работы контрольно-пропускных пограничных постов, а также служб медицинского, санитарного и ветеринарного контроля, в рамках реализации принципа «одного окна»; внедрение контроля за мерами безопасности на транспорте, вытекающими из международных соглашений и стандартов, а также проведение совместно с соседними странами необходимых аудиторских проверок; принятие комплексных мер по повышению безопасности движения на автомобильных дорогах, включая работу по совершенствованию поведения водителей, оснащению транспортных средств необходимыми элементами безопасности и защиты, модернизации дорожной инфраструктуры, внедрению систем организации и управления движением.

В число краткосрочных мер реализации согласованной транспортной политики, которые предлагаются нами, вошли:

- принятие соглашения о едином порядке выполнения автомобильных перевозок грузов на территории государств-членов Единого экономического пространства, включая порядок выполнения каботажных перевозок грузов перевозчиками одной страны на территории другой страны,

- отмену разрешительной системы на международные двухсторонние и транзитные перевозки и на выполнение перевозчиками одной страны ЕЭП перевозок грузов между другими странами ЕЭП,

- распространение безразрешительного принципа на выполнение перевозок грузов из-за пределов ЕЭП с учетом опыта Европейского Союза.

Кроме того, существенным препятствиям развития транспортно-логистических услуг в государствах Таможенного союза является норма

статьи 368 Таможенного кодекса Таможенного союза, где заложен принцип «резидентства» при декларировании товаров в рамках Таможенного союза. В этой связи необходима подготовка международного договора, допускающего подачу декларации на выпуск товаров на всей территории Таможенного Союза.

Как известно, 29 мая президентами трех стран подписан договор о Евразийском экономическом союзе. Как показал анализ, в транспортной сфере разногласия пока сохраняются. Хотелось бы надеяться, что большинство проблем в сфере транспорта будут решены. Как сказал Президент Республики Беларусь А.Г.Лукашенко в ходе заседания Высшего Евразийского экономического союза «В основе Евразийского экономического союза должен лежать полноформатный таможенный союз. Между его членами не должно быть никаких ограничений в движении товаров, какими бы чувствительными они ни были».