

Обзор ситуации в транспортном секторе Республики Беларусь и дальнейшие тенденции его развития

1. Направления в области перевозок пассажиров и грузов

1.1. Пассажирские перевозки

Пассажирский транспорт общего пользования в Беларуси включает в себя автомобильный (автобусы, автомобили-такси), городской электрический (троллейбусы, трамваи, метро), железнодорожный, воздушный и водный. В настоящее время им перевозится около 2,8 млрд. пасс. или 73,5% от общего числа перевезенных пассажиров, тогда как транспортом индивидуального пользования лишь около 1,0 млрд. пасс. или 26,5%.

Среди всех видов пассажирского транспорта общего пользования наибольшую значимость для республики представляет автомобильный транспорт, на долю которого приходится около 43% от общего числа перевезенных пассажиров.

К концу 2003 г. структура пассажирских перевозок в Республике Беларусь выглядела следующим образом: доля автобусов в общем объеме перевозок составляла 42,9%, городского электрического транспорта – 26,3%, железнодорожного транспорта – 3,6%, воздушного – 0,007%, водного – 0,004%, а автомобильного транспорта индивидуального пользования – 28,6%.

Проявившееся в последние годы тенденция, связанная с повышением роли транспорта индивидуального пользования, обусловлена ростом численности легковых автомобилей, находящихся в личной собственности граждан Республики Беларусь. Так, удельная численность легковых автомобилей на 1000 жителей только за 12 лет с 1990 по 2002г. возросла с 67 ед. до 152 ед. или в 2,27 раза.

Можно прогнозировать, что в ближайшей перспективе среднегодовой темп роста пассажирооборота и численности перевезенных пассажиров транспортом общего пользования будет находиться в пределах 1,0 – 1,6%, а рост численности пассажиров, перевезенных транспортом индивидуального пользования – в пределах 6,0-8,0%.

1.2. Грузовые перевозки

Наибольшая доля в общем объеме перевозок и грузообороте принадлежит автомобильному и железнодорожному транспорту. Так, в 2003 г. на долю этих видов транспорта приходилось 99,2% от общего объема перевозок грузов и 99,9% грузооборота всеми видами транспорта (кроме трубопроводного).

Следует отметить, что для периода с 2001 по 2003 г. характерен рост объемов перевозок грузов всеми видами транспорта республики. Объем перевозок грузов за этот период возрос с 263,1 млн. т (2001 г.) до 271,8 млн. т

(2003 г.) или на 3,3%, а грузооборот - с 38508,0 млн. ткм (2001 г.) до 46057,1 млн. ткм (2003 г.) или на 19,6%.

На ближайшую перспективу можно прогнозировать среднегодовой рост объемов перевозок грузов всеми видами транспорта в пределах 1,0-1,8%, грузооборота – в пределах 3,0-5,0%.

2. Барьеры в развитии транспортного сектора

Конкурентоспособность транспорта Республики Беларусь и эффективное выполнение перевозок пассажиров и грузов в значительной степени зависят от технического обеспечения этих перевозок и, в первую очередь, от наличия подвижного состава, отвечающего по своим характеристикам требованиям современных экологических и технических стандартов.

Поэтому проблема обновления парка подвижного состава на всех видах транспорта является наиболее актуальной.

Из-за недостатка финансовых средств у автомобильных перевозчиков в настоящее время лишь около 6% грузовых автомобилей и 14% автобусов находятся в эксплуатации менее 3-х лет. В то же время, более 10 лет эксплуатируются около 60% грузовых автомобилей и 70% автобусов, которые не отвечают требованиям европейских стандартов ЕВРО-1 и ЕВРО-2 и могут использоваться лишь на перевозках в пределах Республики Беларусь.

Состояние основных фондов на железнодорожном транспорте также далеко от оптимального. Так, к примеру, средний срок службы находящихся в эксплуатации грузовых тепловозов (в зависимости от серии) составляет от 12 до 27 лет.

Следует отметить еще ряд проблем, сдерживающих развитие экспортно-импортных и транзитных перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом и требующих своего разрешения. Это, в первую очередь:

- сложность и длительность таможенного, карантинного и других видов контроля на пограничных железнодорожных станциях, из-за недостаточного их оснащения современными техническими средствами контроля;
- длительная и сложная процедура получения разрешения на транзит отдельных категорий грузов по территории Республики Беларусь;
- недостаточная пропускная способность автодорожных пограничных пунктов пропуска таможенного оформления: Мокраны, Беньякони, Берестовица, Котловка и др.;
- длительная и сложная процедура открытия виз белорусским водителям-международникам в посольствах ряда европейских государств;
- недостаточное выделение разрешений на перевозки грузов для белорусских автомобильных перевозчиков другими странами.

3. Лучшие практики в управлении транспортом и транспортной инфраструктурой

3.1. Основные изменения в инфраструктуре, реализованные в 2004 г.

3.1.1. В соответствии с Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 14 марта 2003 года №335 "О некоторых мерах по развитию в 2003-2005 годах автомобильных дорог" были введены в эксплуатацию следующие объекты придорожного сервиса:

- 69 площадок отдыха;
- 13 пунктов быстрого питания;
- 9 автозаправочных станций;
- 72 универсальных телефона-автомата.

Выполнен ремонт и реконструировано 38 объектов торговли и общественного питания.

3.1.2. Проведены работы по реконструкции участка автомобильной дорог М-1/Е30 протяженностью 8,1км (1,7км-9,8км) с целью увеличения его несущей способности до 11,5 т. на одиночную ось.

3.1.3. На ППТО "Козловичи" проведена опытная эксплуатация автоматизированной системы контроля прохождения транспортных средств через государственную границу Республики Беларусь.

3.1.4. Обеспечено полное покрытие мобильной связью автомагистралей М1/Е30 и М7 (Минск-Ошмяны-граница Литовской Республики), а также контрольно-пропускных пунктов Каменный лог, Пограничный, Домачево, Варшавский мост, Редьки, Урбаны, Песчатка, Мокраны, Новая Гута, Козловичи и Брузги.

3.2. Решения распорядительных органов, направленные на улучшение транспортной инфраструктуры и повышение эффективности перевозок, принятые в 2004 г.

3.2.1. Принят Закон Республики Беларусь от 25 ноября 2004 года № 342-З "О ратификации Соглашения о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств-участников Содружества Независимых Государств" и проводится подготовительная работа по приведению отраслевых нормативных документов в соответствие с принятым Законом. Разработаны "Инструкция о порядке выдачи и применения международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств" и "Инструкция о порядке изготовления, учета, хранения и использования бланков МСВГТС".

3.2.2. Подписан Указ Президента Республики Беларусь от 21 января 2004 г. №24 "О присоединении к Соглашению о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров от 13 ноября 1997 г."

3.2.3. Подписан Указ Президента Республики Беларусь от 8 апреля 2004 г. №171 "О некоторых мерах по улучшению условий реализации автомобильных транспортных средств отечественного производства", которым международным перевозчикам созданы лучшие условия для

приобретения отечественных автотранспортных средств по лизингу по сравнению с ранее существующими.