

**Об утверждении Государственной программы
развития транзитного потенциала Республики
Беларусь на 2011–2015 годы**

Изменения и дополнения:

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 26 июня 2013 г. № 544 (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 06.07.2013, 5/37484) <С21300544>;

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 22 августа 2013 г. № 740 (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 27.08.2013, 5/37710) <С21300740>;

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 27 мая 2014 г. № 509 (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 04.06.2014, 5/38924) <С21400509>

Совет Министров Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить прилагаемую Государственную программу развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы* (далее – Государственная программа).

*Не рассылается.

2. Определить:

заказчиком – координатором Государственной программы Министерство транспорта и коммуникаций;

заказчиком Государственной программы Государственный пограничный комитет.

3. Министерству транспорта и коммуникаций:

3.1. довести Государственную программу до заинтересованных;

3.2. совместно с заинтересованными ежегодно до 25 февраля представлять в Совет Министров Республики Беларусь отчет о ходе выполнения Государственной программы.

4. Министерству финансов при формировании республиканского бюджета на очередной финансовый год предусматривать в установленном порядке средства для финансирования мероприятий Государственной программы.

5. Настоящее постановление вступает в силу после его официального опубликования.

Премьер-министр Республики Беларусь

С.Сидорский

Государственная программа развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы

ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. 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 Государственной программы развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы (далее – Государственная программа), предусматривающей расширение транспортных, коммуникационных и финансовых коридоров, позволит обеспечить качественный рывок в экономическом развитии страны.

ГЛАВА 2 ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ

2. В настоящее время основным документом для проведения скоординированной политики по оптимальному использованию всего имеющегося транзитного потенциала 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 – Программа).

Реализация мероприятий Программы в 2006–2008 годах позволила улучшить условия для транзита и обеспечить сопоставимость с сопредельными государствами. В результате реализации этих условий получен ежегодный прирост большинства объемных (объем перевезенных грузов железнодорожным транспортом, поездки иностранных грузовых автомобилей и полеты иностранных воздушных судов) и финансовых показателей, характеризующих эффективность использования транзитных возможностей страны. Максимальные значения этих показателей были достигнуты в 2008 году, когда общий доход от транзита составил 2623,4 млн. долларов США (рисунок 1), что на 67 процентов выше уровня 2006 года (1570,5 млн. долларов США) и на 37 процентов выше прогнозного задания на 2008 год, предусмотренного Программой (1901,8 млн. 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 Программой (302,7 млн. долларов США).

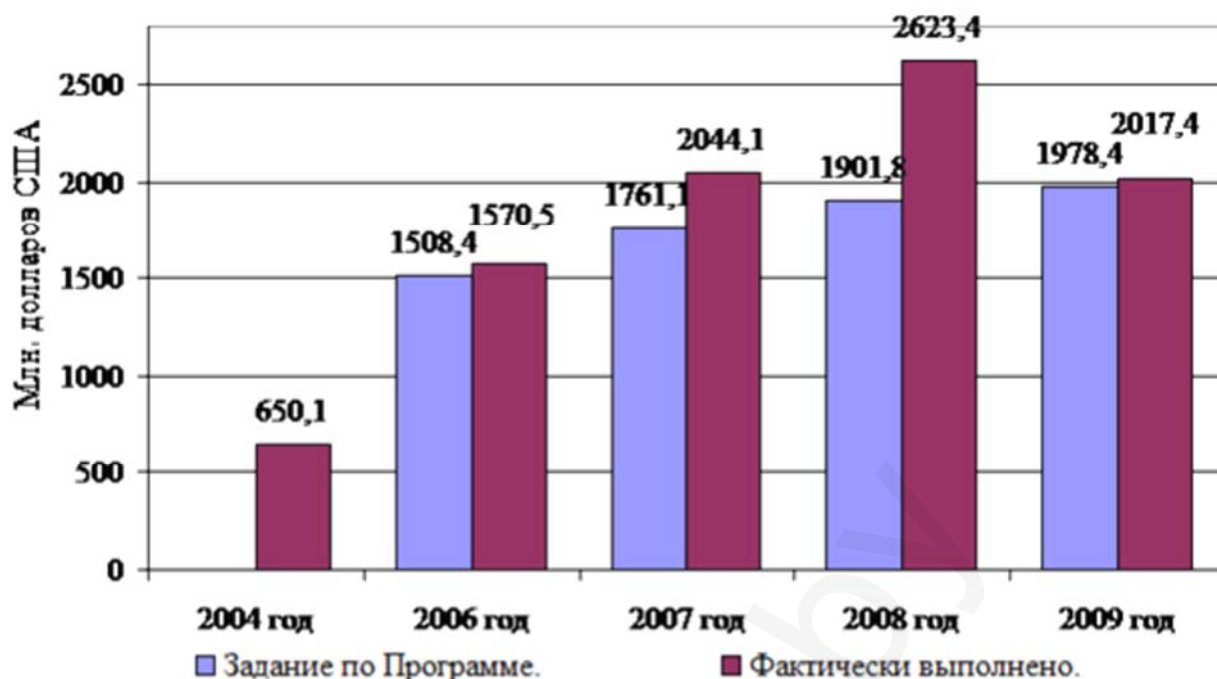


Рисунок 1. Динамика доходов от транзита в 2004–2009 годах

Достижению данных результатов способствовало принятие ряда нормативных правовых актов, направленных на повышение транзитной привлекательности страны, проведение работы по развитию инфраструктуры на автодорожных пунктах пропуска и пунктах пропуска на железнодорожных вокзалах (станциях), 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.

Ввиду влияния мирового финансово-экономического кризиса в 2009 году произошло снижение спроса на товары и услуги. Это повлекло уменьшение объема и финансовых поступлений от транзита природного газа, воздушного, железнодорожного и автомобильного транспорта через территорию республики.

Транзит природного газа осуществлялся в объемах, оговоренных контрактом, заключенным между ОАО «Белтрансгаз» и ОАО «Газпром» на 2007–2011 годы. В 2009 году объем транзита природного газа снизился по сравнению с 2008 годом на 6,8 млрд. куб. метров, или на 13,2 процента (рисунок 2). Соответственно снизились доходы от транзита природного газа на 83,2 млн. долларов США, или на 16,4 процента (рисунок 2).

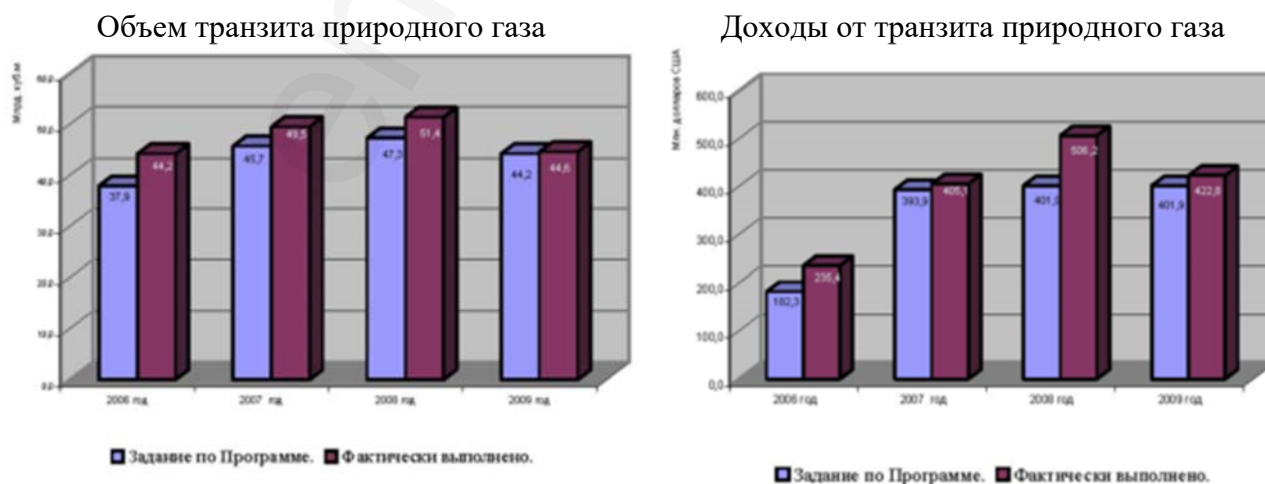


Рисунок 2. Динамика объема транзита природного газа и доходов от него в 2006–2009 годах

В 2009 году количество транзитных полетов иностранных воздушных судов через воздушное пространство республики сократилось по сравнению с 2008 годом на 14,76 тыс. единиц, или на 8,6 процента (рисунок 3). Соответственно снизились доходы от обслуживания транзитных полетов иностранных воздушных судов на 7,8 млн. долларов США, или на 13,4 процента (рисунок 3).

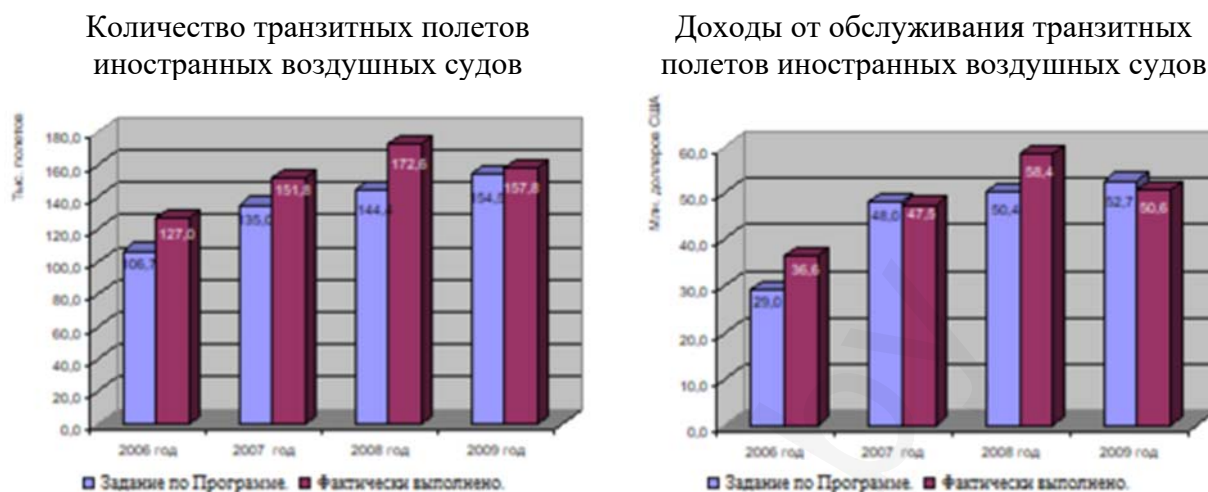


Рисунок 3. Динамика количества транзитных полетов и доходов от обслуживания транзитных полетов иностранных воздушных судов в 2006–2009 годах

Объем транзитных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в 2009 году сократился по сравнению с 2008 годом на 367,2 тыс. человек, или на 17,3 процента (рисунок 4). Соответственно снизились доходы от выполнения перевозок пассажиров на 13,9 млн. долларов США, или на 21,1 процента (рисунок 4).

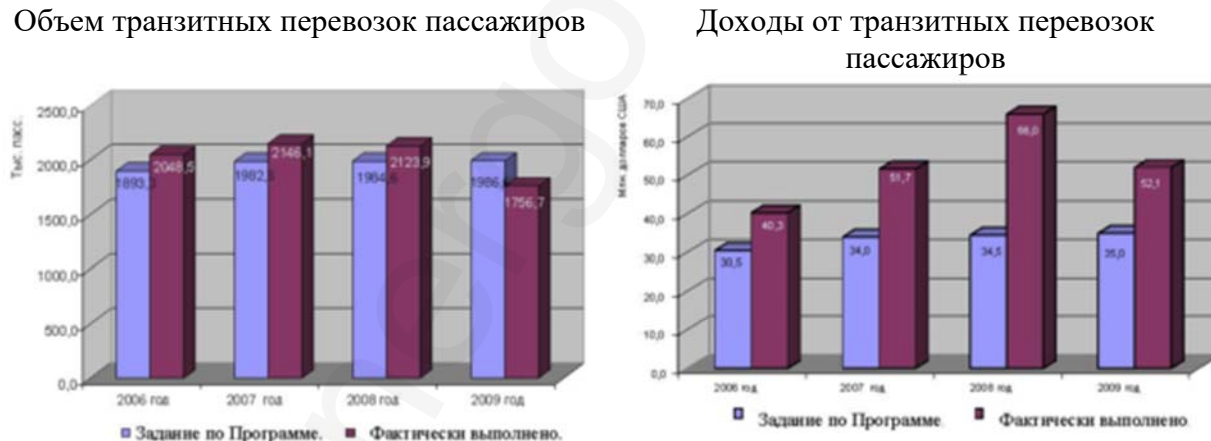


Рисунок 4. Динамика объема транзитных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом и доходов от них в 2006–2009 годах

Объем транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом в 2009 году сократился по сравнению с 2008 годом на 7,2 млн. тонн, или на 14,1 процента (рисунок 5). Соответственно снизились доходы от выполнения перевозок грузов на 57,5 млн. долларов США, или на 11,9 процента (рисунок 5).

Объем транзитных перевозок грузов

Доходы от транзитных перевозок грузов

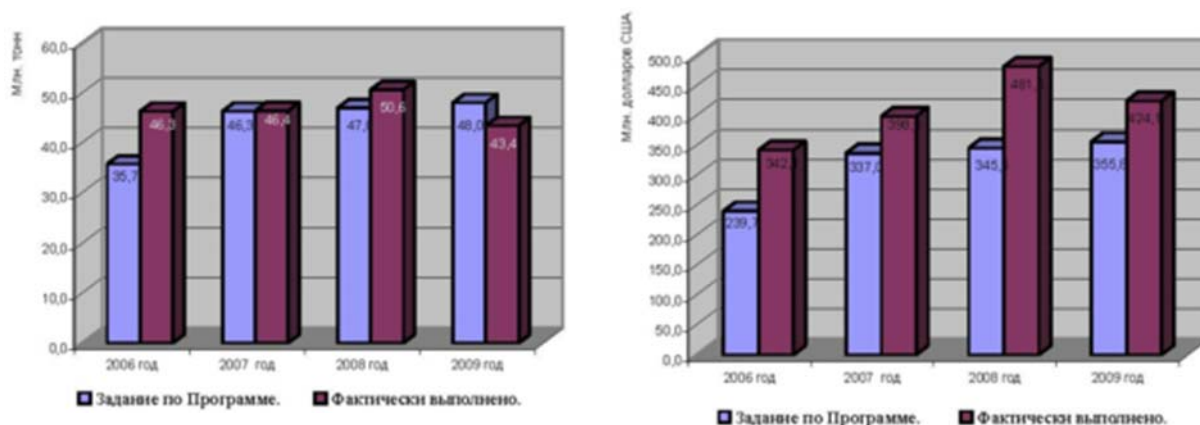


Рисунок 5. Динамика объема транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом и доходов от них в 2006–2009 годах

В 2009 году количество транзитных поездок иностранных грузовых автомобилей сократилось на 181,4 тыс. единиц, или на 19,8 процента (рисунок 6). Количество транзитных поездок иностранных автобусов сократилось на 837 единиц, или на 5,3 процента (рисунок 6).

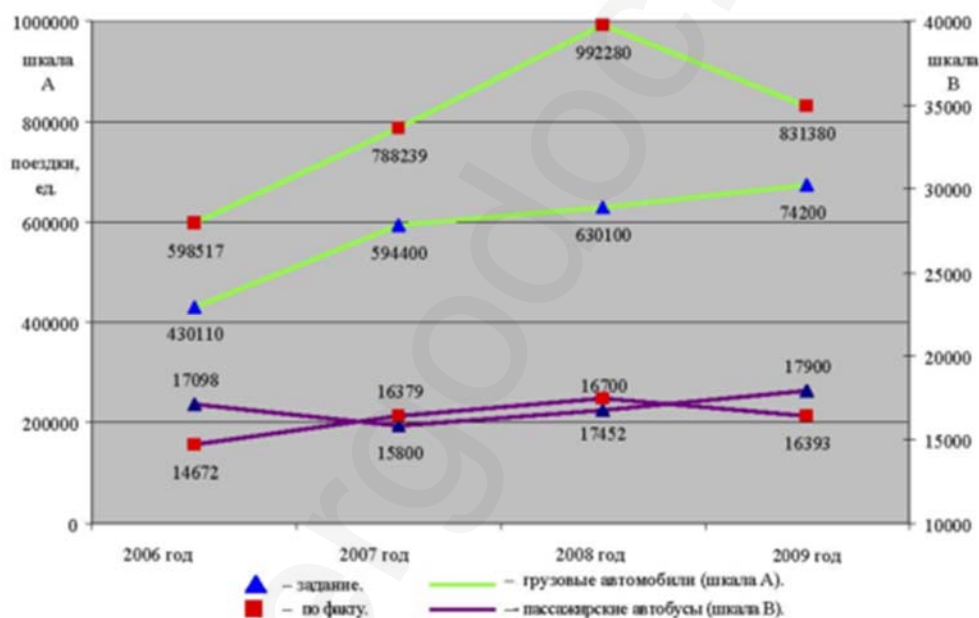


Рисунок 6. Динамика транзитных поездок иностранных грузовых автомобилей и автобусов в 2006–2009 годах

Транзит нефти в связи с ростом экспортных поставок российской нефти в 2009 году увеличился по сравнению с 2008 годом на 2,4 млн. тонн, или на 3,7 процента (рисунок 7). Соответственно возросли и доходы от транзита нефти на 11,7 млн. долларов США, или на 5,5 процента (рисунок 7).

Объем транзита нефти

Доходы от транзита нефти

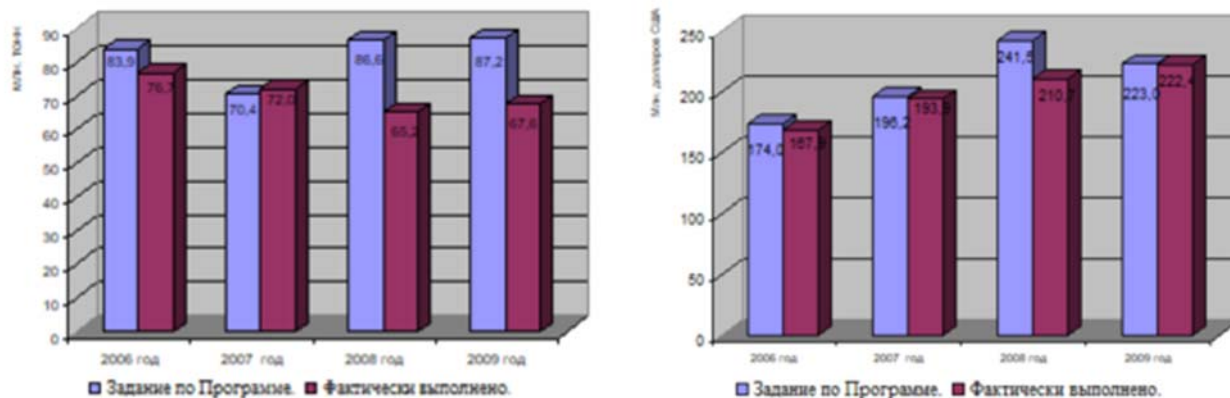


Рисунок 7. Динамика объема транзита нефти и доходов от него в 2006–2009 годах

Для минимизации потерь, вызванных мировым финансово-экономическим кризисом, и сохранения транзитной привлекательности территории Республики Беларусь Программа в соответствии с 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) дополнена мероприятиями, способствующими привлечению дополнительных транзитных грузопотоков за счет проведения адекватной тарифной политики, применения конкурентоспособных транспортно-логистических схем, расширения и укрепления международного сотрудничества в рамках ЕС, Содружества Независимых Государств (далее – СНГ) и Евразийского экономического сообщества (далее – ЕврАзЭС).

Действенность предусмотренных Программой мероприятий по развитию транзитного потенциала страны подтверждается суммарным доходом (выручкой) от транзита, который за 2009 год составил 2017,7 млн. долларов США, или 102 процента к прогнозному заданию, установленному в Программе (1978,4 млн. долларов США). Отчисления в бюджет составили 330,5 млн. долларов США.

3. Несмотря на выполнение в 2006–2009 годах основных прогнозных показателей Программы, транзитный потенциал реализуется не в полной мере. Этому препятствует ряд нерешенных проблем:

3.1. существующая нормативная правовая база в целом обеспечивает условия выполнения транзита, сопоставимые с сопредельными государствами, но для обеспечения транзитной привлекательности страны ее требуется постоянно совершенствовать и прежде всего в связи с необходимостью оптимизации функций контрольных органов в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь (пограничных, таможенных, транспортной инспекции и иных), а также проведения унификации нормативных правовых актов, регламентирующих условия транзита, с прогрессивными общепринятыми нормами;

3.2. для осуществления транзита по территории Республики Беларусь имеется развитая инфраструктура (магистральные автомобильные и железные дороги, газо- и нефтепроводы, сети электросвязи и линии электропередачи) (далее – транзитная инфраструктура), которая в настоящее время по техническим, технологическим, организационным параметрам еще не в полной мере соответствует аналогичным системам, созданным в ЕС, и в первую очередь это касается:

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;

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

недостаточно развитой сети транспортно-логистических центров.

Поэтому для эффективной реализации транзитного потенциала на базе интеграции в европейскую транзитную систему необходимо продолжать работу по модернизации транспортных коммуникаций, энергосистемы, сетей электросвязи, информационных

систем, обустройству автодорожных пунктов пропуска и пунктов пропуска на железнодорожных вокзалах (станциях) через Государственную границу Республики Беларусь, строительству придорожных сервисных комплексов по материально-техническому и бытовому обслуживанию перевозчиков. При этом для повышения заинтересованности международных операторов в выполнении транзита через территорию республики следует уделять особое внимание развитию участков II и IX международных транспортных коридоров, а также развитию инфраструктуры коммуникационных коридоров.

Однако имеющихся в стране финансовых ресурсов для развития транзитной инфраструктуры недостаточно, поэтому для ускорения процесса ее создания и развития Республика Беларусь заинтересована в развитии международного сотрудничества, в том числе и в целях привлечения иностранных инвестиций;

3.3. эффективной реализации транзитного потенциала Беларуси препятствует также недостаточно развитая сеть банковских терминалов по всем транзитным магистралям, в малых городах и населенных пунктах. По этой причине транзитные перевозчики и иностранные граждане не могут в полной мере использовать услуги национальных финансовых институтов.

4. Для дальнейшего повышения эффективности реализации транзитного потенциала транзитная политика должна постоянно совершенствоваться с учетом необходимости расширения транспортных, коммуникационных и финансовых коридоров. Соответственно и работа по наращиванию транзитного потенциала республики в среднесрочной перспективе (2011–2015 годы) должна продолжаться всеми заинтересованными республиканскими органами государственного управления и иными государственными организациями, подчиненными Правительству Республики Беларусь, облисполкомами, Минским горисполкомом в рамках Государственной программы, что позволит сохранить преемственность основных направлений транзитной политики, а также обеспечить ее эффективность.

ГЛАВА 3

НАУЧНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ

5. Принятие мер государственного регулирования, обеспечивающих развитие и эффективное использование транзитного потенциала Республики Беларусь, во многом зависит от результатов проведения постоянных исследований транзитных грузопотоков, проходящих как через территорию республики, так и через сопредельные государства: Литву, Латвию, Украину, Российскую Федерацию, а также анализа транзитной политики, проводимой в этих государствах, и иных факторов.

6. Результаты исследований транзитных грузопотоков могут позволить более эффективно использовать инфраструктуру международных транспортных коридоров, которые проходят по территории республики, за счет привлечения дополнительных транзитных грузопотоков и оказания грузовладельцам широкого спектра услуг транспортно-логистических центров общего пользования.

7. Актуальность решения указанной задачи подтверждается тем, что Республика Беларусь заинтересована в привлечении иностранных инвестиций в развитие инфраструктуры, предназначенной для оказания всего спектра услуг по транзиту и, в первую очередь, транспортно-логистических.

Для этого требуется изучение возможностей и создание условий в целях привлечения транзитных потоков товаров и грузов к переработке в транспортно-логистических центрах Беларуси, формирование рациональных схем перевозок грузов, внедрение инновационных транспортных и транспортно-логистических технологий.

8. Для реализации задачи по научному обеспечению Государственной программы необходимо провести комплекс научно-исследовательских работ по темам:

«Исследования и разработка предложений о повышении эффективности выполнения перевозок грузов с применением инновационных транспортных и транспортно-логистических технологий»;

«Исследования объемов и условий осуществления транзитных перевозок по территории республики и в сопредельных государствах и разработка предложений о создании условий для увеличения транзита грузов».

ГЛАВА 4

ЦЕЛЬ, ЗАДАЧИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ И ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПО ИХ РЕШЕНИЮ

9. Целью Государственной программы является создание условий и реализация мероприятий по развитию и эффективному использованию транзитного потенциала страны.

10. Для достижения цели Государственной программы необходимо решить следующие основные задачи:

- совершенствование законодательства в области обеспечения транзита;
- реконструкция и модернизация транзитной инфраструктуры;
- развитие международного сотрудничества в области обеспечения транзита;
- расширение существующих финансовых коридоров.

11. Приоритетными направлениями решения задачи по совершенствованию нормативной правовой базы, регламентирующей условия транзита, являются завершение формирования законодательства Таможенного союза для его полноценного функционирования и продолжение совершенствования:

- функций контрольных органов в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь (пограничных, таможенных, транспортной инспекции и иных) и их численности 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 и Российской Федерацией;

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

12. Приоритетными направлениями решения задачи по реконструкции и модернизации транзитной инфраструктуры являются:

12.1. развитие инфраструктуры участков II и IX международных транспортных коридоров, проходящих по территории республики, за счет проведения работ 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 информационно-коммуникационных технологий, технической базы для выполнения пограничного, проведения таможенного и иных видов контроля на основных маршрутах следования транзитных грузопотоков;

- электрификации отдельных участков железной дороги;
- повышению скоростей движения поездов;
- 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;

модернизации навигационного оборудования гражданских воздушных судов, зарегистрированных в Республике Беларусь, в соответствии с навигационной спецификацией зональной навигации;

модернизации наземной инфраструктуры навигации и наблюдения в целях внедрения зональной навигации, основанной на характеристиках;

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;

12.2. развитие инфраструктуры коммуникационных коридоров за счет проведения работ 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.

13. Приоритетными направлениями решения задачи по развитию международного сотрудничества в области транзита являются:

13.1. создание благоприятных условий 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;

13.2. развитие сотрудничества в области обеспечения транзита с сопредельными государствами и международными организациями, направленное на:

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

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;

обеспечение строительства логистических центров в рамках логистической сети ЕврАзЭС;

взаимодействие в рамках программ трансграничного сотрудничества;

интеграцию службы аэронавигационной информации в Европейскую базу данных аэронавигационной информации.

14. Приоритетными направлениями решения задачи по расширению существующих финансовых коридоров являются:

диверсификация банковских услуг на основе освоения новейших информационных технологий;

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

укрепление устойчивости национальной валюты и применение более гибких механизмов формирования обменного курса;

выработка стратегии размещения банкоматов и пунктов обмена валют;

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

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

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

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

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

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

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

15. Итогом реализации приоритетных направлений решения задач Государственной программы, направленных на расширение транспортных и коммуникационных коридоров, является доля доходов от транзита (без учета доходов от транзита нефти и стоимости услуг по транзиту природного газа по магистральным трубопроводам) в валовом внутреннем продукте на уровне 2,6–2,7 процента к 2015 году, а также следующие показатели на уровне согласно приложению 1:

общий объем доходов (выручки) от различных видов деятельности в сфере транзита (далее – доходы от транзита), в том числе объем доходов от транзита нефти и природного газа по трубопроводам, транзитных полетов иностранных воздушных судов, транзита грузов и пассажиров железнодорожным и автомобильным транспортом, деятельности объектов придорожного сервиса, экспорта услуг связи (аренда каналов);

объем транзита нефти, газа, объем транзитных перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом, количество транзитных поездок иностранных грузовых автомобилей и автобусов;

отчисления в бюджет:

от выполненных резидентами международных автомобильных перевозок транзитом через Республику Беларусь;

за проезд по автомобильным дорогам общего пользования, а также за проезд по автомобильной дороге М-1/Е-30.

16. Итогом реализации приоритетных направлений решения задач Государственной программы, направленных на расширение финансовых коридоров, являются следующие показатели:

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

доля страховых взносов в ВВП – 2 процента.

17. Для решения задач Государственной программы необходимо реализовать мероприятия по обеспечению эффективного использования транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы согласно приложению 2.

Указанные мероприятия сгруппированы в шесть разделов:

совершенствование законодательства в области обеспечения транзита – 9 мероприятий;

организационно-технические мероприятия – 8 мероприятий;

реконструкция и модернизация транзитной инфраструктуры – 20 мероприятий;

развитие международного сотрудничества в области транзита – 16 мероприятий;

расширение существующих финансовых коридоров – 3 мероприятия;

научно-исследовательские работы – 2 мероприятия.

ГЛАВА 5

РЕСУРСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ

18. Основными направлениями вложения денежных средств на реализацию Государственной программы являются:

внедрение современных информационных технологий пограничного контроля;
выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

19. Планируется, что ряд инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры, предназначенной как для оказания услуг по транзиту, так и для других, не связанных с транзитом целей, будет финансироваться в рамках государственных, региональных и отраслевых инвестиционных программ по развитию транспорта, дорожного хозяйства, энергосистемы и системы связи, таможенной и пограничной инфраструктуры.

20. На реализацию мероприятий Государственной программы, финансируемых согласно приложению 3, планируется выделить 10,355 млрд. рублей, в том числе 3,154 млрд. рублей на выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, из них 0,6 млрд. рублей из средств инновационного фонда Министерства транспорта и коммуникаций и 2,554 млрд. рублей из средств внебюджетного централизованного инвестиционного фонда, а также 7,201 млрд. рублей из средств республиканского бюджета на внедрение современных информационных технологий пограничного контроля.

21. Денежные средства, выделяемые на реализацию мероприятий, а также основные показатели Государственной программы, характеризующие эффективность использования транзитных возможностей, уточняются на очередной финансовый год для обеспечения соответствия мероприятий фактическим возможностям их осуществления по срокам и наличию необходимых для этого ресурсов.

ГЛАВА 6

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ

22. Реализация Государственной программы сопряжена с рисками макроэкономического, политического и техногенного характера.

23. 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 финансово-экономического кризиса 2008–2009 годов. В связи с этим нереализованными могут оказаться не только задачи по развитию транзитного потенциала, но и иные задачи социально-экономического развития республики.

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 финансово-экономическим кризисом. 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 газопровода «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 денежных 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 правовой базы 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.

24. Геополитические риски главным образом зависят от направленности политики ЕС и 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).

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.

25. Техногенные риски связаны с возможными техногенными или экологическими катастрофами, вероятность которых исключать нельзя. На ликвидацию последствий от таких чрезвычайных происшествий потребуются значительные денежные средства, что приведет к сокращению финансирования на развитие объектов транзитной инфраструктуры.

26. Реализация цели, задач и показателей Государственной программы 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 Беларусь, предусмотренных Национальной стратегией устойчивого социально-экономического развития Беларуси на период до 2020

года, одобренной Национальной комиссией по устойчивому развитию Республики Беларусь (протокол № 11/15пр от 6 мая 2004 г.) и Президиумом Совета Министров Республики Беларусь (протокол № 25 от 22 июня 2004 г.). В результате наиболее благоприятного сочетания внешних и внутренних факторов возможно достижение среднегодовых темпов роста общих доходов от транзита (без учета доходов от транзита нефти и стоимости услуг по транзиту природного газа по магистральным трубопроводам) на уровне 10,9 процента.

27. Ожидается, что реализация Государственной программы 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;
- обеспечения высокого качества оказания услуг по транзиту.

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

- выполнения транзитных полетов иностранных воздушных судов – 78,8 млн. долларов США, или 152,5 процента;

- транзита грузов и пассажиров железнодорожным транспортом – 743,3 млн. долларов США, или 145,2 процента;

- выполнения резидентами международных автомобильных перевозок через территорию Республики Беларусь – 411,8 млн. долларов США, или 168 процентов;

- услуг объектов придорожного сервиса – 1258,5 млн. долларов США, или 186,4 процента;

- экспорта услуг связи (аренда каналов) – 10,2 млн. долларов США, или 200 процентов;
- транзита нефти по магистральным трубопроводам – 310,5 млн. долларов США, или 115,8 процента;

- транзита природного газа по магистральным трубопроводам (стоимость услуг по транзиту природного газа) – 590,9 млн. долларов США, или 127,5 процента.

Отчисления в бюджет от выполненных резидентами международных автомобильных перевозок транзитом через Республику Беларусь в 2015 году составят 26,7 млн. долларов США, или 163 процента 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/Е 30–79 млн. долларов США, или 164,6 процента к уровню 2010 года.

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. человек, или 135 процентов к уровню 2010 года.

Ожидается, что в результате реализации Государственной программы в 2015 году общий объем доходов от транзита составит около 3,4 млрд. долларов США, или 153,3 процента к уровню 2010 года. Объем доходов от транзита (без учета доходов от транзита нефти и стоимости услуг по транзиту природного газа по магистральным трубопроводам) составит 2,5 млрд. долларов США, или 168,1 процента к уровню 2010 года, а также 2,6–2,7 процента в валовом внутреннем продукте.

28. Эффективность использования средств республиканского бюджета, предусмотренных на выполнение Государственной программы, оцениваемая суммарным общественным экономическим эффектом от реализации мероприятий в 2011–2015 годах, составит 42,8 млрд. рублей.

ГЛАВА 7

ИННОВАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ

29. Важнейшим условием реализации цели, задач и показателей Государственной программы является применение инновационных проектных, проектно-технологических решений и иных новшеств, позволяющих использовать транзитную инфраструктуру республики с максимальной эффективностью.

30. Для реализации мероприятий Государственной программы по развитию, модернизации и обеспечению устойчивого функционирования транзитной инфраструктуры планируется применять:

- конструкции дорожных одежд с использованием современных дорожно-строительных материалов и технологий, предусматривающие повышение качества и долговечности дорожных покрытий;

- георадарные и другие передовые технологии диагностики автомобильных дорог;

- системы мониторинга эксплуатационной надежности мостовых сооружений;

- инновационные технологии, материалы и оборудование при эксплуатации и ремонте подвижного состава, а также при проведении работ по текущему содержанию, развитию и модернизации инфраструктуры железнодорожного транспорта;

- информационные технологии управления перевозками на Белорусской железной дороге;

- оборудование электросвязи нового поколения;

- современные информационные технологии, стационарные, мобильные портативные автоматизированные рабочие места и беспроводные сети передачи данных в рамках функционирования автоматизированной системы пограничного контроля органов пограничной службы Республики Беларусь в пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь;

- новые виды авиационной техники и технологии аэронавигационного обслуживания;

- новые средства навигации, основанные на передовых навигационных характеристиках воздушных судов;

- новую базу данных аэронавигационной информации во взаимодействии с Европейской базой данных аэронавигационной информации.

ГЛАВА 8

РАЗВИТИЕ УСЛУГ НАВИГАЦИИ

31. Повышение транзитной привлекательности Республики Беларусь в значительной мере зависит от уровня навигационно-информационного обеспечения транзитных перевозок и развития услуг навигации.

Приоритетным направлением навигационно-информационного обеспечения транзитных перевозок является создание интегрированной навигационно-информационной системы для сбора, обработки и выдачи потребителям информации о состоянии мобильных объектов, наземной инфраструктуры и окружающей среды единых транспортных коридоров с использованием навигационных и телеметрических данных.

Для создания интегрированной навигационно-информационной системы необходима разработка единой информационно-навигационной технологии, позволяющей интегрироваться в сферу навигационных услуг зарубежных государств.

Создание интегрированной навигационно-информационной системы позволит объединить на принципах экономической заинтересованности усилия различных организаций при решении задачи эффективного и широкомасштабного контроля над перемещением грузов и пассажиров:

- перевозчиков – сохранность и скорость доставки грузов, увеличение пассажиропотоков;

- страховых организаций – уменьшение рисков;

- операторов сотовой связи – увеличение объема предоставляемых услуг связи;

- сервисных организаций – увеличение объема предоставляемых сервисных услуг;

- логистических структур – оптимизация времени доставки грузов;

служб, обеспечивающих содержание и развитие дорожной сети, – получение средств на содержание и развитие дорожной сети и инфраструктуры на основе точного учета реального использования объектов дорожной сети;

производителей оборудования для навигационно-информационных систем – развитие производства отечественного оборудования, совершенствование телекоммуникационных технологий.

Такая система будет способствовать повышению эффективности перемещения пассажиров и грузов по территории Беларуси в международном сообщении вследствие снижения его стоимости, координации работы разных видов транспорта, расширения сервисных услуг, ускорения обязательных процедур при пересечении границы, сокращения продолжительности доставки и переработки грузов, развития системы транспортно-экспедиционного обслуживания, повышения доступности и качественного изменения уровня предоставления всех видов услуг.

Мероприятия по навигационно-информационному обеспечению транзитных перевозок планируется осуществить в соответствии с положениями Концепции создания единой системы навигационно-временного обеспечения Республики Беларусь и в рамках программ по ее реализации.

32. Главными итогами реализации Государственной программы в сфере навигационно-информационного обеспечения станут:

создание на государственном уровне единой информационно-навигационной технологии обеспечения потребителей требуемой информацией различного назначения для повышения пропускной способности, обеспечения безопасности движения, охраны окружающей среды, повышения эффективности логистических операций и качественного изменения уровня предоставления сервисных услуг;

создание предпосылок для качественного удовлетворения спроса грузовладельцев и населения Беларуси на перевозки грузов и пассажиров в международном сообщении;

обеспечение условий для наиболее эффективного использования спутниковых навигационных систем в интересах государственных органов и субъектов хозяйствования;

создание технических и информационных предпосылок привлечения на транспортные коммуникации международных транспортных коридоров «Транссиб» и «Север–Юг» перевозок транзитных грузов, следующих в сообщении Европа–Азия–Европа.

ГЛАВА 9

ОЦЕНКА ИМПОРТОЕМКОСТИ ТРАНЗИТА

33. Под импортоемкостью для целей Государственной программы понимается отношение объема импорта, необходимого для достижения показателей по транзиту нефти и природного газа по магистральным трубопроводам; обслуживанию транзитных полетов иностранных воздушных судов; выполнению резидентами международных автомобильных перевозок через территорию Республики Беларусь; транзиту грузов и пассажиров железнодорожным транспортом; экспорту услуг связи (аренда каналов), к величине общего объема доходов от этих видов деятельности в сфере транзита.

34. Транзит, являясь важнейшей составляющей экспорта услуг, характеризуется относительно низкой импортоемкостью.

Сложившаяся импортоемкость транзита нефти по магистральным трубопроводам оценивается около 14,4 процента; транзита природного газа по магистральным трубопроводам – около 55 процентов; обслуживания транзитных полетов иностранных воздушных судов – около 7,7 процента; выполнения резидентами международных автомобильных перевозок через территорию Республики Беларусь – около 7,8 процента; транзита грузов и пассажиров железнодорожным транспортом – около 22 процентов; экспорта услуг связи (аренда каналов) – около 52,9 процента.

Ожидаемая в 2015 году импортоемкость транзита нефти по магистральным трубопроводам оценивается около 8,2 процента; транзита природного газа по магистральным трубопроводам – около 67 процентов; обслуживания транзитных полетов иностранных воздушных судов – около 2,7 процента; выполнения резидентами международных автомобильных перевозок через территорию Республики Беларусь – около 9,4 процента; транзита грузов и пассажиров железнодорожным транспортом – около 16

процентов; экспорта услуг связи (аренда каналов) – на уровне 0 (ноль) процентов. Это обусловлено тем, что в 2011–2015 годах не планируется закупка импортного технологического оборудования, необходимого для обеспечения экспорта услуг связи.

energodoc.by

Прогноз объема транзита и валютных поступлений от транзита на 2011–2015 годы

[illegible]

доходы от транзита, млн. долларов США	55,8	108,0	60,3	108,1	65,7	109,0	71,7	109,1	78,8	110,0	152,5
отчисления в бюджет, млн. долларов США	31,5	108,5	34,1	108,5	37,0	108,5	40,5	109,3	43,7	107,9	150,7
железнодорожный транспорт											
транзит грузов, млн. тонн	49,4	106,1	52,5	106,2	55,8	106,2	59,2	106,2	62,9	106,2	135,0
доходы от транзита, млн. долларов США	492,8	107,5	531,2	107,8	572,7	107,8	616,8	107,7	665,6	107,9	145,2
отчисления в бюджет, млн. долларов США	78,8	107,5	85,0	107,9	91,6	107,8	98,7	107,8	106,4	107,8	145,2
транзит пассажиров, тыс. человек	1 836,1	106,1	1 949,9	106,2	2 070,8	106,2	2 199,2	106,2	2 336,2	106,2	135,0
доходы от транзита, млн. долларов США	57,6	107,7	62,1	107,8	66,9	107,7	72,1	107,8	77,7	107,8	145,2
отчисления в бюджет, млн. долларов США	9,3	108,1	10,0	107,5	10,8	108,0	11,6	107,4	12,5	107,8	145,3
автомобильный транспорт											
количество грузовых транзитных поездок	932 450,0	109,7	1 024 763,0	109,9	1 126 214,0	109,9	1 237 709,0	109,9	1 360 242,0	109,9	160,0
количество пассажирских транзитных поездок	18 649,0	109,7	20 495,0	109,9	22 524,0	109,9	24 754,0	109,9	27 205,0	109,9	160,0
доходы от выполнения резидентами международных автомобильных перевозок через территорию Республики Беларусь, млн. долларов США	271,8	110,9	301,4	110,9	334,3	110,9	370,7	110,9	411,8	111,1	168,0
доходы от услуг объектов придорожного сервиса, млн. долларов США	764,5	113,3	865,9	113,3	980,7	113,3	1 110,7	113,3	1 258,5	113,3	186,4
отчисления в бюджет от выполненных резидентами международных автомобильных перевозок транзитом через Республику Беларусь, млн. долларов США	18,1	110,3	19,9	110,3	22,0	110,3	24,2	110,3	26,7	110,3	163,0
отчисления в бюджет за проезд по автомобильным дорогам	7,7	109,7	8,4	109,9	9,3	109,9	10,2	109,9	11,2	109,9	160,0

общего пользования, млн. долларов США											
плата за проезд по дороге М-1/Е-30, млн. долларов США	55,0	114,6	60,0	109,1	65,8	109,7	72,0	109,4	79,0	109,7	164,6
в том числе:											
с иностранных перевозчиков, млн. долларов США	35,0	116,7	38,0	108,6	41,7	109,7	45,0	107,9	49,5	110,0	165,0
с белорусских перевозчиков, млн. долларов США	20,0	111,1	22,0	110,0	24,1	109,5	27,0	112,0	29,7	110,0	165,0
плата за проезд иностранных тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, млн. долларов США	1,1	109,7	1,2	109,9	1,3	109,9	1,5	109,9	1,6	109,9	160,0
Итого объем доходов от транзита, млн. долларов США	2 418,6	108,9	2 662,1	110,1	2 883,6	108,3	3 128,3	108,5	3 404,0	108,8	153,3
Итого отчислений в бюджет от транзита, млн. долларов США	323,8	108,7	346,9	107,1	367,0	105,8	383,9	104,6	403,3	105,1	135,4

*Приведен прогноз суммарных отчислений в бюджет от транзита и внутренней транспортировки нефти, которая осуществляется по единой системе магистральных трубопроводов. В связи с этим невозможно разделить отчисления в бюджет на отчисления от транзита нефти и внутренней транспортировки, поскольку часть налогов оплачивается из прибыли, которая, в свою очередь, определяется разностью между выручкой от оказания услуг и затратами. Затраты, в свою очередь, не могут быть разделены, так как прокачка осуществляется по единой системе трубопроводов.

**Прогноз объема транзита природного газа, а также доходов и отчислений в бюджет от этого вида транзита на 2011 и 2012 годы носит неопределенный характер в связи с отсутствием информации о планируемых ОАО «Газпром» объемах транзита природного газа через территорию Республики Беларусь в 2011–2015 годах.

Объем транзита природного газа ежегодно уточняется в соответствии с контрактом. Расчет стоимости услуг по транзиту природного газа и отчислений в бюджет от данного транзита произведен в ценовых условиях, определенных на 2011 год.

Мероприятия по обеспечению эффективного использования транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы

Наименование мероприятий	Ответственный исполнитель	Срок выполнения, годы	Источник финансирования
Совершенствование законодательства в области обеспечения транзита			
1. Подготовка предложений по совершенствованию нормативных и технических правил, необходимых для развития международных железнодорожных перевозок, согласно планам работ международных организаций железных дорог (Совета по железнодорожному транспорту стран государств – участников СНГ (ЦСЖТ, ОСЖД, МСЖД))	Минтранс	2011–2015	не требуется
2. Подготовка предложений по внесению изменений и дополнений в Положение о лицензировании деятельности в области автомобильного, внутреннего водного, морского транспорта (исключая внутриреспубликанские перевозки для собственных нужд), утвержденное постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 20 октября 2003 г. № 1388, касающихся отнесения к грубым нарушениям лицензиатом, его обособленным подразделением (филиалом) законодательства о лицензировании или установленных лицензионных требований и условий осуществления лицензируемой деятельности, грубых либо неоднократных нарушений таможенного законодательства	Минтранс, ГТК	2011	»
3. Подготовка предложений по сокращению количества контрольных органов в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь	Минтранс, ГТК, Госпогранкомитет, Минздрав, Минсельхозпрод	2011	»
4. Для увеличения объема транзитных перевозок воздушным транспортом проработка возможности и целесообразности внесения изменений в законодательство, касающихся:	Минтранс, ГТК	2011–2012	»
4.1. закрепления в законодательстве правовых норм по возложению на службу авиационной безопасности аэропорта в местах убытия товаров с таможенной территории Республики Беларусь, расположенных в аэропортах, открытых для международных сообщений (полетов), в которых осуществляется таможенный контроль, функции по выявлению в сопровождаемом багаже товаров, запрещенных или ограниченных к вывозу с таможенной территории Таможенного союза физическими лицами, а также товаров, указанных в приложении 1 к Соглашению о порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу Таможенного союза и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском	»	2011–2012	»
4.2. совершенствования таможенных процедур при выполнении грузовых перевозок	»	2011–2012	»
4.3. упрощения государственного регулирования тарифов на услуги аэропортов	Минтранс, Минэкономики	2011–2012	»
4.4. упрощения порядка согласования выполнения рейсов в(из)через аэропорты Республики Беларусь	Минтранс	2011–2012	»
5. Совершенствование технологий всех видов контроля в автодорожных пунктах пропуска и на железнодорожных приграничных и передаточных станциях	Минтранс, ГТК, Минздрав, Минсельхозпрод	2011–2015	»

6. Подготовка предложений по унификации с Российской Федерацией предельных весогабаритных параметров при проезде транспортных средств по автомобильным дорогам, расположенным на направлениях международных транспортных коридоров	Минтранс	2011–2012	»
7. Подготовка предложений по выработке единых законодательных ограничений в области производства, оборота и перемещения алкогольной, непивцевой спиртосодержащей продукции, табачного сырья и табачных изделий на территории Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации	Минтранс, ГТК, МВД, МНС, Минторг, концерн «Белгоспищепром», «Минздрав»	2011	»
8. Проведение анализа оснований конфискации товаров и транспортных средств и подготовка предложений по унификации законодательства по этим вопросам с сопредельными странами	Минтранс, ГТК	2011	»
9. Изучение опыта стран Европейского союза по изменению коммерческих условий контрактов (изменение цены товара в процессе его доставки от грузовладельцев до покупателя) для грузов, следующих транзитом, и подготовка предложений по внедрению в Республике Беларусь данной практики	Минтранс, ГТК, МИД	2011	»
Организационно-технические мероприятия			
10. Развитие и совершенствование технологии организации перевозок транзитных грузов прямыми ускоренными поездами, в том числе контейнерными	Минтранс	2011–2015	»
10 ¹ . Расширение осуществления в республиканских пунктах таможенного оформления, размещенных на передаточных железнодорожных станциях, предварительного информирования таможенных органов о грузах, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза в Республике Беларусь	Белорусская железная дорога, ГТК	2013	не требуется
10 ² . Расширение сферы применения унифицированной накладной ЦИМ/СМГС	Белорусская железная дорога	постоянно	»
10 ³ . Заключение Меморандума о взаимопонимании между Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь и государственным объединением «Белорусская железная дорога» в целях ускорения совершения железнодорожных и таможенных операций в отношении грузов, перемещаемых в контейнерах в составе организованных поездов	Белорусская железная дорога, ГТК	2013	»
10 ⁴ . Принятие мер по сокращению времени обработки контейнерных поездов на белорусско-польских пограничных переходах в целях создания условий для увеличения транзитных перевозок между странами Юго-Восточной Азии и Западной Европы	Белорусская железная дорога	2013	»
10 ⁵ . Обеспечение перевода части транзитного грузопотока со стыков приема «Красное-Осиновка» и «Рудня-Заольша» на стык приема «Злынка-Закопытье» в период проведения летних путевых работ на Московской железной дороге	»	2013	»
10 ⁶ . Внедрение электронной регистрации пассажиров при оформлении проездных документов в международном железнодорожном сообщении с Российской Федерацией	»	2013	»
11. Разработка и реализация предложений по повышению конкурентоспособности белорусских международных автомобильных перевозчиков. Проведение сравнительного анализа действующей налоговой нагрузки на международных автомобильных перевозчиков (в том числе индивидуальных предпринимателей) в Республике Беларусь и сопредельных странах, подготовка предложений по ее оптимизации	Минтранс, МНС, Минэкономики, Минфин	2011–2015	»
12. Организация информирования юридических лиц, индивидуальных предпринимателей (в том числе в зарубежных	Минтранс, МИД, Минторг,	постоянно	»

странах) об условиях строительства объектов придорожного сервиса и о преференциях, предоставляемых в Республике Беларусь	Белкоопсоюз, концерн «Белнефтехим», облисполкомы			
13. Актуализация базы объектов придорожного сервиса в сети Интернет на сайте Минтранса и обеспечение возможности доступа всех пользователей к информации о предоставляемых услугах на функционирующих объектах	»	»	»	
14. Активизация работы по пропаганде транзитной привлекательности Республики Беларусь, освещению нормативной правовой базы и реальной обстановки, связанной с транзитом товаров через территорию Республики Беларусь	Минтранс, ГТК, МИД	»	»	
15. Решение организационных вопросов оформления земельных участков и подготовки при необходимости инвестиционных договоров, разработка проектно-сметной документации и начало строительства транспортно-логистических центров	облисполкомы, администрации СЭЗ, Минтранс	2011–2015	»	
16. Проведение эффективной и гибкой тарифной политики	Минэкономики, Минтранс	2011–2015	»	
17. Создание инфраструктуры навигационно-информационного обеспечения транспорта	Госкомвоенпром	2011–2015	»	
Реконструкция и модернизация транзитной инфраструктуры				
18. Развитие пунктов пропуска на железнодорожных вокзалах (станциях) через Государственную границу Республики Беларусь	Минтранс, ГТК, Госпогранкомитет, Минэкономики, Минфин	2011–2015	в соответствии с Программой развития железнодорожных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь на 2007–2017 годы	
19. Модернизация сети передачи данных с коммутацией пакетов Белорусской железной дороги для совершенствования информационного сопровождения транзитных перевозок	Минтранс	2011–2015	в соответствии с Государственной программой развития железнодорожного транспорта на 2011–2015 годы	
20. Электрификация участков железных дорог: «Гомель–Жлобин–Осиповичи» и «Жлобин–Калинковичи»	»	2011–2015	»	
21. Модернизация железнодорожной инфраструктуры отдельных участков II и IX международных транспортных коридоров для повышения скоростей движения	»	2011–2015	»	
22. Модернизация терминального хозяйства Белорусской железной дороги на пограничных пунктах пропуска на железнодорожных вокзалах (станциях) через Государственную границу Республики Беларусь с Республикой Польша	»	2011–2015	»	
23. Расширение внешнего шлюза доступа в Интернет, а также возможностей оборудования электросвязи, обеспечивающего выход на сопредельные государства	Минсвязи	2011–2015	собственные средства	
24. Модернизация магистральной сети передачи данных, предусматривающей применение оборудования нового поколения	»	2011–2015	»	
25. Продолжение работы по предоставлению услуг связи на объектах придорожного сервиса	»	2011–2015	»	
26. Внедрение современных информационных технологий пограничного контроля	Госпогранкомитет	2011–2015	республиканский бюджет	
в том числе:				
26.1. оснащение автоматизированными рабочими местами автоматизированной системы пограничного контроля органов пограничной службы Республики Беларусь	»	2011–2015	»	

26.2. строительство беспроводных сетей передачи данных в рамках функционирования автоматизированной системы пограничного контроля органов пограничной службы Республики Беларусь в пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь	»	2011–2015	»
27. Продолжение работы по развитию придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах	Минтранс, облисполкомы, концерн «Белнефтехим», Белкоопсоюз	2011–2015	в соответствии с Программой «Дороги Беларуси» на 2006–2015 годы
28. Реконструкция республиканских автомобильных дорог, соединяющих г. Минск с областными центрами	Минтранс	2011–2015	»
29. Продолжение работы по реконструкции дорог, входящих в международные транспортные коридоры, с доведением параметров нагрузки на ось 11,5 тонны	»	2011–2015	»
30. Реконструкция действующего аэровокзального комплекса Национального аэропорта Минск с созданием современного международного пассажирского терминала, оборудованием данного аэропорта системами безопасности и оповещения	»	2011–2015	в соответствии с Государственной программой развития гражданской авиации на 2011–2015 годы
31. Строительство второй искусственной взлетно-посадочной полосы в Национальном аэропорте Минск с возможностью приема самолетов А-380	»	2011–2015	»
32. Создание в районе Национального аэропорта Минск международного транспортно-логистического центра	»	2011–2015	в соответствии с Программой развития логистической системы до 2015 года
33. Создание в районе Национального аэропорта Минск Центра технического обслуживания и ремонта воздушных судов и Центра бизнес-авиации	»	2011–2015	»
34. Создание на базе Оршанского авиаремонтного завода промышленно-логистического парка и центра международной оптовой торговли	Витебский облисполком (в части мониторинга выполнения мероприятия)	2011–2015	»
35. 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	Минтранс	2011–2015	в соответствии с Государственной программой развития гражданской авиации на 2011–2015 годы
36. Внедрение новых технологий управления воздушным движением и модернизация эксплуатируемых систем телекоммуникаций	»	2011–2015	»
37. Реконструкция и капитальный ремонт объектов магистральных трубопроводов	концерн «Белнефтехим», Минэнерго (в части мониторинга выполнения мероприятия)	2011–2015	в соответствии с отраслевыми программами по совершенствованию инфраструктуры трубопроводного транспорта

Развитие международного сотрудничества

38. Продолжение работы в рамках Соглашения о международном транспортном коридоре «Север–Юг»	Минтранс, МИД	постоянно	не требуется
---	---------------	-----------	--------------

39. Постоянное участие Республики Беларусь в проводимых ЕЭК ООН и другими международными организациями мероприятиях по транспортной и транзитной тематике	»	2011–2015	в пределах средств, предусмотренных в республиканском бюджете на очередной финансовый (бюджетный) год
40. Взаимодействие Минтранса и подчиненных ему организаций с соответствующими иностранными транспортными организациями по вопросам развития транзитных перевозок с участием Республики Беларусь	Минтранс	постоянно	не требуется
41. Организация информационного обеспечения иностранных автомобильных ассоциаций о системе сборов и платежей за транзитные перевозки через Республику Беларусь	Минтранс, МИД	»	»
42. Обеспечение транзита природного газа в соответствии с контрактом с ОАО «Газпром»	Минэнерго (в части мониторинга выполнения мероприятия)	2011–2015	собственные средства
43. Обеспечение транзита электроэнергии в соответствии с Соглашением о транзите электрической энергии и мощности государств – участников Содружества Независимых Государств от 25 января 2000 года и условиями заключенных договоров между организациями государств-участников	»	2011–2015	»
44. Обеспечение транзита нефти в объемах в соответствии с межправительственными соглашениями	концерн «Белнефтехим»	2011–2015	»
45. Продолжение экспертных консультаций с Европейским союзом по вопросам подключения Республики Беларусь к финансируемым Европейским союзом проектам развития транспортной инфраструктуры	Минтранс, МИД	2011–2015	не требуется
46. Продолжение консультаций с Европейским союзом по вопросам взаимодействия в транспортно-таможенной сфере, унификации таможенных операций, совершаемых при перемещении товаров и транспортных средств, под таможенные процедуры, развития трансъевропейских транспортных коридоров и привлечения транзитных грузопотоков в рамках проектов, реализуемых совместно с государствами – членами Европейского союза	Минтранс, ГТК, МИД	2011–2015	»
47. Проведение работы в Совете по транспортной политике при Интеграционном Комитете ЕврАзЭС по вопросу о формировании общего рынка транспортных услуг и создании единой транспортно-логистической системы	Минтранс, МИД	2011–2015	»
48. Проведение согласованной политики по привлечению транзитных грузопотоков в рамках СНГ и ЕврАзЭС	»	2011–2015	»
48 ¹ . Проведение работы с грузоотправителями, железнодорожными администрациями, экспедиторскими, операторскими и стивидорными компаниями в целях изыскания дополнительных объемов грузов, перевозимых с участием Белорусской железной дороги	Белорусская железная дорога	постоянно	не требуется
48 ² . Предусмотрение во взаимодействии с железнодорожными администрациями дополнительных поездов для перевозок в периоды праздников и каникул	»	»	»
48 ³ . Проведение совместно с железнодорожными администрациями сопредельных государств и международными организациями железнодорожного транспорта работы по привлечению транзитных поездов, следующих по территории Республики Беларусь	»	»	»
49. Подготовка и реализация Комплексного плана развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС	Минтранс	2011–2015	в рамках иных государственных программ

50. Формирование спроса на грузовые перевозки, повышение имиджа Республики Беларусь на международном рынке транспортных услуг	»	постоянно	не требуется
51. Интеграция службы аэронавигационной информации в Европейскую базу данных аэронавигационной информации	»	2011–2015	в соответствии с Государственной программой развития гражданской авиации на 2011–2015 годы
52. Организация и поддержание информационного взаимодействия с ассоциациями автомобильных перевозчиков других государств в части услуг, предоставляемых в Республике Беларусь в области навигации	Госкомвоенпром	2011–2015	не требуется
53. Организация взаимодействия между навигационно-информационным центром обеспечения безопасности граждан и транспортных средств и аналогичными центрами в сопредельных с Республикой Беларусь государствах	»	2011–2015	»
Расширение существующих финансовых коридоров			
54. Совершенствование банковской системы	Национальный банк, банки	2011–2015	»
в том числе:			
54.1. диверсификация банковских услуг на основе освоения новейших информационных технологий	банки, Минтранс, Минторг	2011–2015	»
54.2. разработка информационно-маркетинговой стратегии, ориентированной на комплексное развитие и продвижение безналичных расчетов, повышение финансовой грамотности населения	банки, Национальный банк, Минторг, Минтранс	2011–2015	»
54.3. развитие филиальной сети банков	Национальный банк, банки	2011–2015	собственные средства
54.4. определение стратегии размещения банкоматов, включая оптимизацию времени их работы	банки, Минтранс, Минторг	2011–2015	не требуется
54.5. организация мероприятий по расширению сети платежных терминалов для безналичной оплаты услуг (товаров) с использованием банковских пластиковых карточек на автодорожных пунктах пропуска и пунктах пропуска на железнодорожных вокзалах (станциях) через Государственную границу Республики Беларусь, иных транспортных объектах, а также объектах придорожного сервиса	Минтранс, Минторг, Белкоопсоюз, банки	2011–2015	в рамках иных государственных программ
55. Развитие рынка ценных бумаг	Минфин	2011–2015	
в том числе:			
55.1. подготовка предложений по совершенствованию правовых условий, необходимых для формирования ликвидного и прозрачного рынка ценных бумаг, повышение его емкости за счет роста капитализации, приватизации, притока внутренних и внешних инвестиций его участников	Минфин, Национальный банк	2011–2015	не требуется
55.2. развитие международного сотрудничества для обеспечения интеграции национальных рынков ценных бумаг и производных финансовых инструментов с мировыми финансовыми институтами и структурами	Минфин	2011–2015	»
55.3. совершенствование правовых условий для привлечения иностранных инвестиций в отечественные страховые организации	»	2011–2015	»
56. Развитие национальной системы страхования в соответствии с Государственной программой развития страховой деятельности в Республике Беларусь на 2011–2015 годы	»	2011–2015	»

Научно-исследовательские мероприятия по развитию транзитных перевозок

57. Проведение исследований и разработка предложений по повышению эффективности выполнения перевозок грузов с применением инновационных транспортных и транспортно-логистических технологий	Минтранс	2011–2015	республиканский бюджет (инновационный фонд Минтранса)
58. Проведение исследований объемов и условий осуществления транзитных перевозок по территории республики и в сопредельных государствах и разработка предложений по созданию условий для увеличения транзита грузов	»	2011–2015	»

Приложение 3
к Государственной программе
развития транзитного
потенциала Республики Беларусь
на 2011–2015 годы
(в редакции постановления
Совета Министров
Республики Беларусь
22.08.2013 № 740)

Ресурсное обеспечение Государственной программы развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы

Наименование мероприятий	Срок выполнения, годы	Заказчик	Источники финансирования	Планируемые объемы расходов, млн. рублей*					
				всего	в том числе по годам				
					2011	2012	2013	2014	2015
1. Внедрение современных информационных технологий пограничного контроля – всего	2011–2015	Госпогранкомитет	республиканский бюджет	7 201	550	550	600	2 995	2 506
в том числе:									
оснащение автоматизированными рабочими местами автоматизированной системы пограничного контроля органов пограничной службы Республики Беларусь				1 000**	500	500	–	–	–
строительство беспроводных сетей передачи данных в рамках функционирования автоматизированной системы пограничного контроля органов пограничной службы Республики Беларусь в пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь				6 201***	50	50	600	2 995	2 506
2. Научно-исследовательские работы – всего	2011–2015	Минтранс	инновационный фонд Минтранса, внебюджетный централизованный	3 154	300	300	720	860	974

	инвестиционный фонд							
в том числе:								
проведение исследований и разработка предложений о повышении эффективности выполнения перевозок грузов с применением инновационных транспортных и транспортно-логистических технологий	инновационный фонд Минтранса	300	150	150	–	–	–	
	внебюджетный централизованный инвестиционный фонд	1 277	–	–	360	430	487	
проведение исследований объемов и условий осуществления транзитных перевозок по территории республики и в сопредельных государствах и разработка предложений о создании условий для увеличения транзита грузов	инновационный фонд Минтранса	300	150	150	–	–	–	
	внебюджетный централизованный инвестиционный фонд	1 277	–	–	360	430	487	
Итого		10 355	850	850	1 320	3 855	3 480	

*Планируемые объемы расходов на 2011–2012 годы приведены в ценах 2010 года. Планируемые объемы расходов на реализацию мероприятий уточняются ежегодно с учетом возможностей республиканского бюджета, инновационного фонда Минтранса и внебюджетного централизованного инвестиционного фонда.

**Предусматривается закупка 15 портативных автоматизированных рабочих мест.

***Предусматривается проектирование беспроводных сетей передачи данных на 7 объектах и строительство беспроводных сетей передачи данных на 8 объектах.