

УДК 566.13  
ПОВЫШЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА  
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ, РОССИИ И КАЗАХСТАНА

Е.С. КЛИМОВА, С.Б. ПАРТНОВ

Государственное учреждение высшего профессионального образования  
«БЕЛОРУССКО-РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»  
Могилев, Беларусь

Транспорт – важнейший структурный элемент экономики таможенно-го союза. Роль транспорта в социально-производственной инфраструктуре важна, так как без стабильно работающей транспортной системы невозможно нормальное функционирование рынков товаров и услуг, развитие городов и регионов, расширение международных связей.

Наблюдаемая в последние годы тенденция постепенного сближения экономик таможенного союза Республики Беларуси, России и Казахстана позволила более отчетливо выявить те направления сотрудничества, которые являются узловыми для достижения успеха проводимых экономических реформ. Не вызывает сомнения, что одним из таких направлений является сотрудничество по созданию единой товаропроводящей сети и формированию общего рынка транспортных услуг. Это подтверждается целым рядом принятых межгосударственных соглашений.

Для решения вопросов сотрудничества в области транспорта создано более двух десятков межгосударственных комиссий, комитетов и советов. Их конкретная и весьма результативная работа фактически стала необходимым условием для успешного развития национальных экономических систем. В последнее время резко возросло и количество публикаций как в ведомственных и научных изданиях, так и в СМИ, посвященных, как правило, глубоко аргументированным и детально проработанным предложениям специалистов-практиков и ученых по самым различным аспектам решения этой проблемы: от разработки стратегии развития отрасли до внедрения унифицированных технологий информационного обеспечения и обработки грузов в транспортных узлах. И, тем не менее, как показывает практика, недостатки в организации производства и потребления транспортных услуг остаются тем фактором, который существенно тормозит повышение деловой активности и препятствует привлечению столь необходимых иностранных инвестиций в развитие национальных промышленных предприятий.

Одной из возможных причин такого положения является объективно недостаточный опыт по организации межгосударственного сотрудничества при решении стратегических задач развития транспортной отрасли. Неод-

незначность определения приоритетных направлений развития транспортного комплекса, различие в конкретных подходах к формированию единой товаропроводящей сети, игнорирование вопросов создания действенных механизмов реализации и контроля выполнения принятых соглашений зачастую приводят к тому, что многотрудная работа межгосударственных органов по разработке и согласованию принципиальных решений в этой области оказывается весьма малорезультативной для фактических участников рынка транспортных услуг.

Необходимо проводить комплекс мероприятий по упорядочению и гармонизации национальных транспортных законодательств Республики Беларусь, России и Казахстана, таможенных режимов, тарифной политики, государственной поддержки программ лизинга транспортных средств, развитию системы кадрового обеспечения транспортного комплекса. Эти вопросы необходимо решать в тесном контакте с межгосударственными органами и органами управления национальными транспортными системами. Но, очевидно, что без принятия дополнительных, принципиальных политических соглашений это едва ли приведет к ожидаемым результатам.

Накопленный опыт самостоятельного развития независимых государств-участников таможенного союза Республики Беларусь, России и Казахстана показал необходимость более системного подхода к решению задач развития транспортного комплекса, формированию общего транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг.

Решению этой задачи были посвящены ряд Межгосударственных соглашений, в которых определены политические и экономические цели, основные направления сотрудничества и первоочередные мероприятия по созданию равных и благоприятных условий участия различных государств в формировании общего транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг.

Принятие указанных Соглашений можно рассматривать как первый этап формирования межгосударственной нормативно-правовой системы регулирования отношений на рынке транспортных услуг. Эти Соглашения позволили национальным органам управления транспортными системами, Межгосударственным комитетам и комиссиям добиться положительных результатов в решении ряда важных задач согласованного развития отдельных видов транспорта. Но, в целом, эффективность работы транспортного комплекса государств-участников таможенного союза остается на низком уровне, не снижается удельный вес транспортной составляющей в затратах национальных экономических систем. Более того, в России и Беларуси выявляется тенденция увеличения доли транспортных расходов в совокупном национальном продукте.

Важной задачей на настоящем этапе является создание объективных предпосылок в сфере транспортного комплекса для достижения основных

политических целей Экономического союза. Для рассматриваемого периода основной из таких предпосылок является формирование и согласование единых подходов межгосударственных и национальных органов управления транспортными комплексами: к определению сущности узловых проблем в области транспортного сотрудничества государств-членов Экономического Союза; к определению приоритетных направлений решения этих проблем на двусторонней и многосторонней основе; к формированию и практическому применению конкретных механизмов реализации принципиальных решений, закрепленных в существующих и готовящихся Межгосударственных соглашениях в сфере транспортного сотрудничества государств-членов таможенного Союза.

Решение перечисленных проблем в области транспорта осложняется по ряду причин: динамику процессов формирования межгосударственного сотрудничества между Республикой Беларусь, Россией и Казахстаном нельзя считать удовлетворительной, что затрудняет согласование принципиальных вопросов и национальных концепций транспортной политики; недостаточная конкурентоспособность транспортных предприятий и отсутствие необходимых коммуникаций не способствуют в современных условиях успешной работе по предоставлению транспортных услуг на широком международном фронте.

Развитие единого экономического пространства в таможенном союзе, ускорения товаропродвижения, снижение удельных транспортных издержек в экономике возможны на основе создания в союзе опорной транспортной сети без разрывов и “узких” мест, ликвидации диспропорций в развитии транспортной системы между отдельными странами.

Это касается вопросов товаропроводящей сети, развития рынка транспортных услуг, создания логистических систем, формирования международных транспортных коридоров, решения других приоритетных задач развития транспорта, обеспечивающих согласованную транспортную политику государств – участников таможенного союза в среднесрочной и более отдаленной перспективе.

Необходимость решения указанных проблем выдвигает требование по разработке и реализации единой, согласованной транспортной политики Беларуси, России и Казахстана. В основу этой политики должны быть заложены критерии эффективности хозяйствования, ориентированные на потребителя.