**ИНТЕГРАЦИЯ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ**

**БЕЛОРУССКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ**

**Буцанец Нелли Борисовна**

Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ

г. Минск, Республика Беларусь

**Жилинская Наталья Николаевна**

Институт управления и социальных технологий БГУ

г. Минск, Республика Беларусь

*This paper deals with the role and importance of integration as a factor of development of the transport logistics in Belarus. Nowadays, the main factors that affect transport logistics are: the need to reduce logistics costs and to improve logistics service, the emergence and development of international logistics intermediaries with operating facilities all over the world, reinforced by modern IT-technologies, development of international trade and deregulation of transport. The article highlights features and problems of cargo transit through the territory of Belarus.*

В современных условиях экономической нестабильности в развитии макрологистических транспортных систем отчетливо просмат­ривается тенденцияглобализации, формой проявления которой являются интеграционные преобразования. Активно создаются и развиваются меж­государственные транспортно-логистические, телекоммуника­ционные, дистрибутивные и другие макрологистические системы. В последние годы представители круп­ных белорусских транспортных компаний осознали необходимость исследования возмож­ностей, предоставляемых глобальным и региональным рынками. Компании географически расширя­ют область проведения маркетинговых исследований в поиске новых рынков транспортных услуг. Во внедре­нии глобальных и региональных логистических концепций ряд хозяйствую­щих субъектов видит возможность получить конкурентные преимущества за счет ожидаемых повышения производитель­ности и роста эффективности транспортных услуг.

В практическом подходе к данному вопросу белорусским логистическим менеджерам следует выполнять работу по адаптации основополагающей концепции к своим условиям, по планированию и реализации логистических инициатив, эффективных в глобальном и региональном масштабе. К тому же в реалиях конкретной белорусской транспортной компании применение международного логистического подхода требует от отделов логистики и маркетинга высокой степени координации своих действий. Формы и методы организации международ­ных транспортно-логистических операций в значительной степени зависят от развития различных форм международной экономической интеграции.

Современное мировое хозяйство — это не только совокуп­ность взаимодействующих национальных экономик. Другим его срезом являются интеграционные комплексы, включаю­щие национальные хозяйства нескольких государств и отлича­ющиеся более развитым взаимным разделением труда, сближе­нием и взаимоприспособлением экономических механизмов, более тесным переплетением капиталов, проведением согласо­ванной межгосударственной экономической политики. Образо­вание интеграционных группировок получило особый размах в последние годы, и в настоящее время в мире действует более 85 региональных торговых экономических соглашений и догово­ренностей, в рамках которых осуществляется свыше 60 % объема ми­ровых транспортных услуг.

За последние 25 лет произошли изменения в транспортном законодательстве ряда стран (прежде всего США и стран ЕС), благотворно отразившиеся на развитии транспортного сервиса в логистике. Так, появился широкий спектр законов, административных и юридических актов, направленных на сокращение государственного сектора на транспорте, снятие транспортных барьеров, координацию работы различных видов транспорта, улучшение транспортного сервиса, снижение цен и тарифов, оптимизацию транзитных перевозок [1,2]. Подобные меры способствовали развитию свободной конкуренции и в итоге послужили важнейшим стимулом к развитию интегрированной логистики, созданию международных транспортно-логистических систем. Следствием изменений в облас­ти рыночного регулирования стали практика заключения контрактов о предоставлении транспортного и экспедиторского сервиса; наделение магистральных перевозчиков правом пред­принимать независимые шаги в отношении тарифов и услуг; предоставление услуги интермодальной перевозки по единому тарифу (сквозной ставке фрахта) и единому транспортному до­кументу (коносаменту интермодальной перевозки).

Итермодальные перевозки являются на данный момент наиболее быстро развивающейся отраслью в сфере белорусской логистики, сочетающей преимущества двух или более видов транспорта. Оператор интермодального логистического сервиса предоставляет грузоотправителю услугу, обеспечивая доставку без значительных перерывов, несмотря на большое ко­личество вспомогательных операций, связанных с процессом перевозки**.** Белорусским перевозчикам для осуществления международной транспортно-логистической деятельности необходимо использовать эффективные системы коммуникации и контроля. Вопросы оформления документации, управления экспортом-импортом и непосредственно пере­мещения груза приобретают особую важность для заказчика. Поставщик, способный удовлетворить его запросы, становится наиболее конкурентоспособным[2,4,5].

Усложняющиеся рыночные отношения и усиливающаяся конкуренция стали причинами трансформации белорусских транспортных систем, выразив­шейся в том, что возросли скорость и интенсивность материальных и ин­формационных потоков, изменилась их структура, особенно в экспортно-импортных операциях; осложнились финансовые взаимоотношения международных транспортных посредни­ков; сократилось число звеньев в международных транспортно-логистичес­ких цепях и каналах; количество организационно-экономичес­ких связей в международных транспортных системах умень­шилось, но их сложность возросла. Вследствие этих тенденций усилился потенциал неустойчи­вости международных транспортных систем, так что достижение стратегических целей бизнеса потребовало как дальнейшей интеграции звеньев в самой MЛC, так и взаимопроникновения последней с динамической внеш­ней средой. Новые факторы и поиск преимуществ в конкурент­ной борьбе дали мощный импульс развитию в 1990-х гг. интег­рированной международной логистики и оптимизации белорусских транспортных систем.

В настоящее время существенное воздействие на развитие белорусской транспортной логистики оказывают следующие факторы: потребность снижения логистических издержек и улуч­шения логистического сервиса; появление международных транспортно-логистических посредников с развитой глобальной инфраструктурой, включая технические средства и информационные технологии, обеспечивающие дос­тижение стратегических логистических решений транспортных фирм; развитие транспортных компаний с действительно широким международным разделением труда, подкрепленным самыми современ­ными информационно-компьютерными технологиями и систе­мами, являющимися основой экстенсивной функциональной интеграции между партнерами в международных логистичес­ких цепях; дальнейшее развитие процессов международной торговли (в частности, в рамках UNCTAD), дерегулирование транспорта. Принятию логистических ре­шений в международной логистической цепи должен предшествовать объективный анализ бизнес-процессов на белорусском транспорте. Только важно избежать распространенного заблуждения в том, будто оптимизация работы каждой из транспортных подсистем или каж­дого из функциональных подразделений автоматически обес­печивает оптимальное функционирование сис­темы в целом. На белорусском транспорте следует более активно использовать распространенные методы анализа бизнес-про­цессов: бенчмаркинг; реинжиниринг бизнес-процессов; анализ цепочки формирования ценности.

Проблема оптимизации транзита через белорусскую территорию сегодня весьма актуальна. В 2006 году в Беларуси был подписан и принят Указ Президента Республики Беларусь № 168 «О реализации принципа свободы транзита в Республике Беларусь». Данный указ содержит в себе все требования статьи V Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ) и всецело соответствует требованиям, предъявляемым странам Всемирной торговой организацией (ВТО). Транзитное перемещение товаров через Республику Беларусь осуществляется с разрешения таможни и под таможенным контролем. Республика Беларусь является участником многих конвенций и соглашений о международном транзите и предлагает перевозчикам воспользоваться любыми из универсальных конвенций о транзите и транзитных процедурах: МДП, АТА, СМГС или ЦИМ/СМГС. Документом, регулирующим правила транзитных перевозок грузов по железной дороге, через Республику Беларусь, является «Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении» [1,3,4,6].

В 2008-м появилась разработанная Национальной Академией наук и утвержденная Советом Министров «Программа развития логистической системы Республики Беларусь до 2015 года». Согласно ей, в стране должны появиться не только транспортно-логистические центры, но и условия для их функционирования. Однако, отрасль сталкивается с огромным количеством проблем, начиная от несовершенства законодательной базы в сфере транспортной логистики и заканчивая непониманием ее сути. Тем не менее, участники рынка транспортных услуг утверждают, что рост рынка возможен. В первую очередь, за счет внутренней логистики – транспортного обеспечения собственных торговых сетей. Когда крупные компании приходят на рынок, они сразу же ищут оператора, который смог бы предоставлять им подобные услуги. Значит, вокруг всех больших городов должны появиться транспортно-логистические центры, куда свозятся все товары, которые потом распределяются по торговым сетям – так называемые кросс-докинговые терминалы. В России, Литве и Украине транспортно-логистические центры существуют почти возле каждого более-менее крупного населенного пункта. [5,7].

В белорусскую логистику инвестируют более миллиарда долларов. Общая площадь запланированных к строительству до 2015 года складских помещений класса «А», которые оптимально соответствуют требованиям транспортной логистики, составит свыше 700 тыс. кв. метров. В сфере транспортной логистики сегодня реализуется 48 инвестиционных проектов. В их рамках привлечено инвестиций на сумму более 380 млн. долларов США. Всего планируемый объем инвестиций до 2015 года в эту отрасль составит более 1 млрд. долларов США. В стране ведены в эксплуатацию и функционируют 11 транспортно-логистических центров – ”Брест-Белтаможсервис“, ”Минск-Белтаможсервис“, ИП ”БЛТ-Логистик“, ОАО ”Озерцо-Логистик“, СООО ”БелВингесЛогистик“, ТЧУП ”ШАТЕ-М Плюс“, ООО ”Двадцать четыре“, ОАО ”Белмагистраль-автотранс“, СООО ”Брествнештранс“, РУП ”Минск-Кристалл“ и ООО ”ИнтерСтройПортал Плюс“[5,6,7].

Оптимизация транзитного потенциала является важнейшей задачей белорусской транспортной логистики. Транзитный потенциал Беларуси – экономический показатель, демонстрирующий максимальный уровень транзитных перевозок, который может быть достигнуть при существующих условиях развития государства. На него влияют различные факторы. К геоэкономическим относим общие тенденции развития и взаимодействия международных экономических систем, выгодное географическое положение Беларуси (расположение территории относительно глобальных экономических центров), наличие в сопредельных странах емких развивающихся рынков, значимая роль страны в международном экономическом сообществе, разнообразная видовая структура международных перевозок, высокий уровень интеграции национальной белорусской транспортной системы в международную транспортную систему, развитая региональная экономическая интеграция.

Геополитическими факторами интенсивного развития белорусского транзита являются незначительный политический риск, безопасность международных транспортных коридоров на территории Беларуси, доступность зарубежных экономик для инвестиций. Внутренние инфраструктурные факторы это рациональное размещение объектов транспортной инфраструктуры, модернизация приграничных пунктов пропуска со значительным повышением пропускной способности. Внутренние технологические факторы: использование современных информационных технологий, внедрение логистических принципов и методов управления процессом товародвижения, эффективность таможенных технологий (в т. ч. процесса таможенного оформления), технико-технологические разработки, подготовка кадров в сфере транспортно-логистического обслуживания.

На данный момент доля транспортного сектора составляет приблизительно 7% от ВВП нашей страны, и она продолжает расти. По территории Республики Беларусь проходит два крупных транспортных международных коридора связывающие Западную Европу с Дальним Востоком (транспортный коридор № II), и коридор, связывающий Балтийский и Черноморский регионы (транспортный коридор № IX). По белорусской территории проходят пять международных автомобильных дорог категории «Е» общей протяженностью 1841 километр. За последние десятилетия доля транспортных услуг предоставляемых всеми видами транспорта росла, и на данный момент составляет порядка 60 % от общего объема экспорта услуг страны. По данным Государственного Пограничного Комитета через пограничные пункты пропуска Беларуси ежедневно проходит около 5 тыс. разнообразных транспортных средств [5,6].

Наибольшую роль в системе белорусского транзита играет железнодорожный транспорт. Основными плюсом транзитных перевозок железнодорожным транспортом является возможность полного учета массы и структуры груза, проходящего через страну, возможность проведения его качественного статистического анализа. Беларусь совместно с ближайшими соседями участвует в нескольких проектах по развитию железнодорожного транспорта. Совместно с Европейским Союзом Беларусь участвует в программе развития сухопутной альтернативы по связи стран Западной Европы с Китайской Республикой. В рамках этой программы в границах II Европейского транспортного коридора был разработан международный проект контейнерного поезда Монгольский вектор. За 10 лет существования программы в Монголию уже успешно прибыло свыше 250 составов. Республика Беларусь сотрудничает со странами балтийского региона в перевозках по IX Общеевропейскому транспортному коридору на Черноморское побережье Украины. В рамках данной программы были разработаны международные проекты ускоренных контейнерных поездов «ZUBR» и «Viking» связывающие Балтийское и Черное моря. Контейнерный поезд ZUBR следует по маршруту: Таллин-Рига-Минск-Одесса-Ильичевск, Viking имеет маршрут: Клайпеда – Минск-Одесса-Ильичевск [5,6].

Беларусь конкурентоспособна на рынке транзита из Европы на Восток и во многом опережает соседей. При этом существуют проблемы замедленной таможенной обработки грузов, недостаточного количества станций по обработке крупнотоннажных контейнеров, наличие устаревших железнодорожных путей на некоторых участках железных дорог, когда поезда не могут курсировать с максимально возможной скоростью, что увеличивает их время в пути. В Беларуси недостаточно железнодорожных станций, способных обрабатывать крупнотоннажные контейнеры. Многие крупные предприятия, ведущие закупку и перемещающие груз в крупнотоннажных контейнерах, вынуждены обрабатывать груз в других местах. На всю Беларусь приходится семнадцать железнодорожных станций, имеющих возможность обрабатывать крупнотоннажные контейнеры. Этого недостаточно.

В Беларуси активно развивается система автомобильного транзита, соблюдаются все правила конвенций МДП и СМГС. Следует отметить положительные тенденции. В 2009 году была введена в действие система электронного предварительного декларирования, которая позволяет сократить время, необходимое на таможенную обработку грузов. К проблемам можем отнести отсутствие развитой транспортной инфраструктуры; очереди на пунктах пропуска и, как следствие, потеря времени перевозчиками; недостаточное количество на белорусской территории таможенных и перевалочных складов А и B класса. Последнее не позволяет для многих желающих сдавать товар на временное хранение на территории Беларуси и вынуждает выбирать другие маршруты для перевозки.

Последние годы активно идет обновление пунктов пропусков на границах Беларуси с Польшей и Литвой. При этом по данным Государственного таможенного комитета Республики Беларусь в 2012 пропускная способность пунктов пропуска и средние очереди на них составляли в пункте пропуска Бенякони (Литва) – 200 грузовых автомобилей в сутки, средняя очередь – 290, в пункте пропуска Каменный лог (Литва) – 1000 грузовых автомобилей в сутки, средняя очередь – 550, в пункет пропуска Котловка (Литва) – 350 грузовых автомобилей в сутки, средняя очередь 370, в пункте пропуска Привалка (Литва) – 300 грузовых автомобилей в сутки, средняя очередь – 320, в пункте пропуска Брузги (Польша) – 700 грузовых автомобилей в сутки, средняя очередь – 350, в пункте пропуска Брестовица (Польша) - 900 грузовых автомобилей в сутки, средняя очередь – 390, в пункте пропуска Козловичи (Польша) - 800 грузовых автомобилей в сутки, средняя очередь – 390, в пункте пропуска Брест-Тересполь (Польша) - 1000 грузовых автомобилей в сутки, средняя очередь – 300. [1,5]

Интенсивное включение Беларуси в интеграционные процессы, в международные транспортные связи, ее стремление стать равноправным партнером на мировом транспортном рынке обусловили необходимость ее активного участия в работе различных международных экономических и торгово-таможенных организаций,что, в свою очередь, требует постоянного совершенствования методов управления национальной транспортной логистикой.

**Использованные источники**

1. Транзит [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/ushakov/1056902> Дата доступа: 1.11.2013
2. Зорина Т.Г. Международная логистика / Зорина Т.Г., Слонимская М.А.-Минск: БГЭУ,2012.-244с.
3. Таможенный кодекс Таможенного Союза, Раздел VI, Глава 32 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.pravo.by/main.aspx?guid=3871&p0=H11000158&p2={NRPA}](http://www.pravo.by/main.aspx?guid=3871&p0=H11000158&p2=%7bNRPA%7d) Дата доступа: 21.11.2013
4. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://6pl.ru/asmap/convMDP.htm> Дата доступа: 5.11.2013
5. О международных перевозках грузов в Республике Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://belstat.gov.by/homep/ru/indicators/pressrel/freight_traffic.php> Дата доступа: 21.10.2013
6. Грузовые перевозки [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mintrans.gov.by/rus/activity/rw/funcsandtasks/freight_traffic/> Дата доступа: 2.11.2013
7. Стратегия развития транзитного потенциала Беларуси [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://milinetrans.by/strategiya-razvitiya-tranzitnogo-potenciala-belarusi,54.html> Дата доступа: 21.10.2013