**ИССЛЕДОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

**Молокович Анатолий Денисович**

кандидат экономических наук, доцент

**Апанасович Владимир Владимирович**

Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ

г. Минск, Республика Беларусь

*The study gives a brief analysis of results of economic integration of Belarus with foreign countries, provide an assessment of the current state of international road cargo carriers of Belarus, studied the transport of its infrastructure, given the economic evaluation of major ports used for the Belarusian export and import, the state of the logistic system of the Republic of Belarus and its normative-legal acts in the sphere of international cargo transportation, analysis of transit freight flows in the Republic of Belarus and the neighbouring countries*

Республика Беларусь расположена в центре Европейского континента, что позволяет ей стать связывающим звеном между странами Европы и Азии и обеспечить беспрепятсвенное движение грузопотоков по основным транспортным коридорам, проходящим через ее територию. В условиях глобализации мировой экономики исследовать процессы, происходящие в стране, необходимо во взаимосвязи с союзами, в которые входит республика: Таможенным союзом России, Беларуси и Казахстана, а также Евразийским экономическим сообществом.

В этой связи, наряду с исследованием транспортной и логистической системы Республики Беларусь осуществлялось исследование данных секторов экономики в соседних странах: России, Литве, Латвии, Украине.

Создание Таможенного союза и ЕврАзЭС оказало положительное влияние на развитие внешнеторгового оборота страны. Так, за период с 2009 по 2012 год товарооборот между Республикой Беларусь и странами ЕврАзЭС вырос с 23,9 млрд. долл. до 44,8 млрд. долл., т. е. на 87,4 %. По-прежнему основным торговым партнером Беларуси является Российская Федерация. Анализ структуры экспорта товаров из Республики Беларусь в страны ЕврАзЭС показывает, что основной его объём приходится на Российскую федерацию – более 94 %, в то время как на Казахстан – около 5 %, а на Таджикистан и Кыргызстан – менее 1%. В отношении импорта положение аналогичное: основной объём импорта приходится на Российскую Федерацию – более 99 %, а на остальные страны – менее 1 %.

Такими же темпами развивается экспорт, импорт и внешнеторговый оборот Республики Беларусь со странами ЕС. Так, с 2010 по 2012 год внешнеторговый оборот между Республикой Беларусь и ЕС вырос с 15,1 млрд. долл. до 27,1 млрд. долл., т. е. почти на 80 %. Следует отметиь, что структура экспорта и импорта по странам Евросоюза более диверсицирована, чем со странами ЕврАзЭС.

Увеличение торгового оборота ведет к росту объемов грузоперевозок между Республикой Беларусь и странами ЕврАзЭС, а также странами Европейского Союза. Растут также объёмы транзитных перевозок через территорию Республики Беларусь. При этом основной объём грузооборота, как общего, так и в международном сообщении выполняется железнодорожным транспортом – около 80% от общего грузооборота. Однако наиболее быстрыми темпами растут автомобильные перевозки – их грузооборот увеличился более чем на 130 % к уровню 2008 г. Поэтому рост грузопотоков Республики Беларусь со странами ЕврАзЭС и ЕС, а также увеличение транзитных грузопотоков в направлении Восток-Запад через территорию Республики Беларусь, требует модернизации и расширения мощностей транспортной инфраструктуры.

Исследование текущего состояния международных грузовых автомобильных перевозчиков Беларуси показало, что на начало 2013 года парк АТС, зарегистрированных для осуществления международных перевозок по процедуре МДП, составил 11 700 единиц, при этом фактически использовалось немногим более 9 тыс. единиц. В последние годы наблюдается высокий темп роста числа международных перевозчиков. При этом парк их АТС достаточно новый. Так, доля АТС со сроком эксплуатации «до 3-х лет» составила более 37 %, «от 3-х до 7-ми лет» – более 35 %. При этом более 50% автомобилей отвечают экологическим требованиям ЕВРО-4 и ЕВРО-5.

Объём международных перевозок грузов автомобильным транспортом Республики Беларусь растёт на протяжении последних лет и в 2012 г. по сравнению с 2010 г. он увеличился более чем на 35 %.

Рассматривая географию международных перевозок следует отметить, что на протяжении последних лет основными странами назначения экспорта товаров из Республики Беларусь являлись Россия, Нидерланды, Украина, Латвия, Германия, Польша, Литва. Основными странами происхождения импортных потоков были Россия, Германия, Украина, Китай. Причем страны Европейского Союза являются вторым после России по значимости регионом в торговых отношениях с Республикой Беларусь.

**Дорожное хозяйство** Беларуси представляет собой близкую к оптимальной разветвленную сеть автомобильных дорог, позволяющую обеспечивать непрерывную круглогодичную связь практически со всеми населенными пунктами.

Протяженность сети дорог общего пользования на 1 января 2013 года составляла 86491 км, из них 18% составляют дороги республиканского значения, по которым перевозится более 70% всех грузов. Местные дороги составляют 82%. Твердое покрытие имеют 86 % дорог общего пользования, в том числе республиканские –100 %, местные – 84 %. Однако основную долю автомобильных дорог занимают автодороги 4-6 категории – почти 90% и лишь немногим более 10% - автодороги 1-3 категории.

Длина железнодорожных путей общего пользования – 5500 км, из них 70% однопутных участков и около 30% - двухпутных участков. Всего электрифицировано только 16% железнодорожных путей.

За последнее десятилетие на территории Беларуси сформирован ряд устойчивых железнодорожных направлений транзитных грузопотоков. Это перевозки российских и казахстанских внешнеторговых грузов через порты Балтийского моря: Калининград, Вентспилс и Клайпеда.

Для обеспечения всего комплекса транспортных услуг дорога располагает на пограничных переходах необходимой инфраструктурой, способной переработать всю номенклатуру перевозимых грузов.

Одним из основных аспектов повышения транзитной эффективности Республики Беларусь является оптимизация контроля за перемещением товаров через таможенную границу и сокращение сроков их таможенного оформления. Для этого Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь совместно с БЖД реализован упрощённый порядок таможенного оформления грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. Таможенные процедуры осуществляются с помощью современных информационных технологий, что позволяет значительно ускорить документооборот, снизить количество задержек грузов на границе, обеспечивая их беспрепятственное продвижение по назначению.

Учитывая мировую тенденцию контейнеризации перевозок грузов, Белорусской железной дорогой проводится работа по организации перевозок грузов в контейнерах, в том числе маршрутными контейнерными поездами.

По дороге регулярно курсируют 10 контейнерных поездов: «Восточный ветер», «Казахстанский вектор», «Монгольский вектор», «ZUBR», «Викинг», «Фольксваген РУСС», «Пежо-Ситроен», «Москвич», «Находка – Брест» и «Чунцин –Дуйсбург».

По территории Республики Беларусь проходят участки двух общеевропейских транспортных коридора общей протяженностью 1520 км.

Интенсивность движения на отдельных участках достигает 10000 автомобилей в сутки. Автомобильная дорога М-1/E30 по техническим параметрам отвечает международным стандартам.

*Международный транспортный коридор «ТРАСЕКА»* по территории Беларуси не проходит, однако он представляет интерес с точки зрения его продления на Республику Беларусь.

По указанным автодорогам через пункты пропуска на белорусско-литовском и белорусско-польском участках Государственной границы в 2012 г. проследовало транзитом 1380 тыс. грузовых автомобилей (в обоих направлениях), что составило 82 % транзитных поездок через Республику Беларусь. Объем перевозок составил более 12 млн. тонн, или 82 % транзита грузов автотранспортом через Республику Беларусь. Средний темп роста транзита грузов автотранспортом через Беларусь за 2008-2012 гг. составил 111 % в год.

По территории страны проходят также 12 маршрутов международных автомобильных дорог СНГ общей протяженность 3600 км, что составляет 23% от протяженности всех республиканских дорог. По ним ежегодно транзитом проезжает более 500 тысяч грузовых и свыше 1 миллиона легковых иностранных автотранспортных средств.

Железнодорожные транспортные коридоры являются приоритетным направлением реализации транзитного потенциала сухопутным путем.

По территории республики проходят два Панъевропейских транспортных коридора: II и IX, а также два коридора ОСЖД: № 1и № 9.

Исследования показывают, что доля международных перевозок в общем объеме грузооборота железнодорожным транспортом в Беларуси составляет 87%, России – 90%, в Казахстане – до 72%, Украине – около 70 %. В основном грузоперевозки в Евроазиатском направлении осуществляются по транспортным коридорам Организации Сотрудничества Железных Дорог. При этом к 2020 году планируется завершить формирование транспортных маршрутов Единого транспортного пространства.

Организации внутреннего водного транспорта осуществляют перевозку грузов по рекам Республики Беларусь и в международном сообщении по реке Днепр в черноморские порты.Протяженность судоходных путей – 1,8 тыс. км. Период работы флота с марта по ноябрь.

Перевозкой и перевалкой грузов занимаются 10 портов, расположенных в городах Брест, Пинск, Микашевичи, Мозырь, Речица, Гомель, Могилев, Бобруйск, Витебск, Гродно. Порты Мозыръ, Бобруйск и Гомель имеют железнодорожные подъездные пути. Общий грузооборот портов составляет 15 млн. тонн.

Исследования объектов придорожного сервиса показало, что в республике вдоль автомобильных дорог общего пользования расположено недостаточное количество АЗС и СТО. Вследствие зтого более быстрыми темпами ведется строительство именно этих объектов. Так, в 2011 году было введено в эксплуатацию 67 АЗС, что составило 17 % от их общего количества и 50 объектов СТО или 27,5 % от их общего количества. В целом количество и качество объектов придорожного сервиса не соответствуют нормативам.

Исследование состояние логистической системы РБ показало, что руководство страны уделяет бльшое внимание вопросам развития логистического сектора, создает дополнительные преференции и привилегии субъектам в этой сфере деятельности.

В настоящее время в Республике Беларусь функционируют 13 логистических центров: «Брест-Белтаможсервис», «Минск-Белтаможсервис», «Минск-Белтаможстервис-2», «Гомель-Белтаможсервис»,СООО «Брествнештранс», ИП «БЛТ-Логистик», ООО «Двадцать четыре», ОАО «Белмагистральавтотранс», ОАО «Озерцо-Логистик», СООО «БелВингесЛогистик», ТЧУП «ШАТЕ-М Плюс», ООО «ИнтерСтройПортал Плюс», ИООО «Логистический центр «Прилесье».

Программой развития логистической системы в Республике Беларусь на период до 2015 года определено 36 земельных участков для строительства и размещения логистических центров, из которых 21 - отведен под создание транспортно-логистических центров. Кроме объектов, включенных в Программу, дополнительно проводится работа по созданию 10 логистических центров, из которых в 2012 году введен в эксплуатацию многофункциональный оптовый склад – торгово-логистический центр РУП «Минск-Кристалл».

Таким образом, всего осуществляется 46 инвестиционных проектов по созданию логистических центров, как включенных в Программу, так и вне Программы, в реализацию которых в общей сложности привлечено более 2,6 трлн. рублей.

Перечень услуг, предоставляемых логистическими центрами Республики Беларусь, примерно одинаков. Это транспортировка, таможенные формальности, временное размещение и хранение материальных запасов; преобразования материальных потоков, обеспечение логистического сервиса в системе обслуживания.

Президент страны поставил задачу полностью выполнить Программу развития логистической системы страны к 2015 году.

Анализ существующей схемы размещения транспортно-логистических центров, запланированных в Программе, показал, что внесение каких-либо корректировок в определение мест на данный момент не требуется. Однако необходимо скорректировать количество необходимых республике логистических центров.

Исследование конкуретной среды в транспортном секторе Республики Беларусь показало, что в последние годы создана достаточно конкурентная среда. На рынке транспортных услуг представлены как государственные, так и частные компании. При этом последние имеют преобладающий характер. Согласно данным государственной статистической отчетности на 1 января 2013 г. в Республике Беларусь действовало 644 транспортно-экспедиционных и логистических компании.

Общий объем транспортно-экспедиционных и транспортно-логистических услуг в Республике Беларусь за 2012 г. составил 1 595 млн. долларов США, в том числе 575 млн. долларов США по договорам с резидентами Республики Беларусь и 1 020 млн. долларов США – с нерезидентами. На долю железнодорожного транспорта приходится – 53%, автомобильного – 41%, водного– 0,05%, воздушного – 0,01%.

На протяжении последних 5 лет происходит существенное изменение структуры перевозок между отдельными видами транспорта. Соотношение между железнодорожным и автомобильным транспортом при перевозке грузов существенно изменилось в пользу последнего. Однако в Белой книге поставлена задача к 2030 году перевозить не менее 30% грузов на расстояние свыше 300 км железнодорожным транспортом.

Специфика Беларуси как транзитного государства подразумевает развитое законодательство в области международной перевозки грузов. В настоящее время этот вопрос регулируется как актами национального законодательства, так и наднациональными нормативными правовыми актами – актами Таможенного Союза.

В настоящее время все действующие документы можно свести к следующим основным группам:

требования к транспортным средствам;

правила, организация и безопасность движения транспортных средств по автомобильным дорогам;

требования к водителям транспортных средств и организации их труда;

условия выполнения международных автомобильных перевозок;

права, обязанности, ответственность сторон, участвующих в перевозочном процессе;

правила пограничного и таможенного контроля;

налогообложение перевозок и транспортных средств.

К основным международным документам, регламентирующим транснациональные грузоперевозки относятся:

Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ, 1956);

Протокол ООН 5 июля 1978 г. к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов;

Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1959, 1975);

Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ECTD, 1970);

Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС, 1970);

Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (1957).

Анализ законодательства Республики Беларусь о международных грузоперевозках свидетельствует о его направленности на обеспечение развития как государственного, так и негосударственного секторов транспорта и ограничения монополизма в данной области, закрепление в качестве приоритета обеспечения безопасности транспортной деятельности, исключение дискриминации и создание равных условий субъектам при осуществлении данного вида деятельности, на обеспечение эффективного государственного контроля в указанной области.

В Республике Беларусь законодательные акты широко охватывают сферу международных грузоперевозок. Имеются практически все ключевые законодательные акты по основным направлениям. Вместе с тем существует ряд существенных проблем, которые требуют гармонизации белорусского и европейского законодательства в области международных грузоперевозок

Можно выделить следующие системные проблемы, которые в настоящее время оказывают серьезное сдерживающее воздействие на развитие перевозок грузов в ЕврАзЭС и в Беларуси в частности.

1. Отсутствие гармонизации базового законодательства в сфере автотранспортной деятельности.

Принятые в государствах-членах уставы, кодексы и законы в области автотранспорта отличаются друг от друга. В ряде государств и по целому ряду важнейших вопросов законодательство вообще отсутствует, регулирование иногда происходит на основе старых, не отвечающих современным реалиям законов. Отсутствует регулирование и по многим аспектам, являющимся чрезвычайно актуальными в настоящее время, таким как платность пользования инфраструктурой или перевозки опасных грузов.

2. Слабо унифицированные технические стандарты и технологические нормы в сфере перевозок пассажиров и грузов. Из общего числа соглашений и конвенций ЕЭК ООН, затрагивающих сферу автомобильного транспорта и процедуры пересечения границ (40 документов), 11 не было подписано ни одним из государств-членов ЕврАзЭС.

Лишь к одному многостороннему документу – Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 г.) присоединились все государства-члены ЕврАзЭС.

3. Отсутствие эффективной разрешительной системы на территории ЕврАзЭС. Двусторонние соглашения, заключенные между отдельными странами, предполагают различный уровень преференций в отношении налогов, дорожных сборов, транзита, предусматривают в ряде случаев разрешительную систему осуществления перевозок, в том числе и на основе согласования контингента выдаваемых разрешений.

4. Различные барьеры технического, административного, фискального и трансграничного характера.

С учетом вышесказанного следует реализовать следующий план работы по гармонизации законодательной и нормативно-правовой деятельности в сфере автомобильного транспорта:

1. Провести анализ и систематизацию основополагающих действующих нормативно-правовых актов в государствах-членах ЕврАзЭС, определить системные несоответствия и разработать предложения по их устранению.

2. Унифицировать транспортные технические нормы и стандарты. Это важнейший элемент согласованной интеграции ЕврАзЭС в европейскую и мировую транспортные системы.

3. Обеспечить эффективную систему осуществления международных автомобильных сообщений между государствами-членами ЕврАзЭС через ликвидацию административных барьеров. Для этого необходимо устранить барьеры в области платы за транзит, дорожных и иных сборов за проезд по бесплатным дорогам, разрешительной системы при осуществлении двусторонних перевозок в рамках Содружества, доставки тяжеловесных, негабаритных и опасных грузов

4. Повысить степень координации государств-членов ЕврАзЭС в международных организациях, в том числе по вопросам присоединения к международным соглашениям и конвенциям. Речь идет, в первую очередь, об организациях системы ООН и Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ).

Таким образом, гармонизация белорусского законодательства с правилами, действующими на территории Европейского союза и стран Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭс), превратилась в актуальную задачу, от решения которой зависят перспективы развития международных грузоперевозок в страны Европы и Азии.

Исследование транзитного потенциала Республики Беларусь должно рассматриваться в тесной взаимосвязи с ее ближайшими соседями, такими как Украина, Литва, Латвия.

Украина занимает особое место в европейской транзитной системе благодаря развитой транспортной сети и незамерзающим портам. Через территорию Украины проходит три международных транспортных коридора: III – Брюссель – Киев; V – Триест –Львов и IX – Хельсинки –Александруполис.

Технологические мощности транспортной инфраструктуры Украины способны ежегодно перевозить железными дорогами более 1 млрд. т и перерабатывать в портах свыше 160 млн. т грузов. Значительная доля этих мощностей ориентирована на транзит.

Украина имеет самый высокий коэффициент транзитности в Европе, равный 3,75. Однако, имеющийся транзитный потенциал используется только на 35 %.

Общий объем транзитных перевозок в 2012 г. различными видами транспорта через Украину снизился более чем на 17 % по сравнению с уровнем 2011 г. Это вызвано падением объемов транзита грузов на всех видах транспорта. Так, объем транзитных перевозок автомобильным транспортом снизился на 3,2 %, железнодорожным – на 15,9 %, морским – на 58,1 %.

В 2012 г. было перевезено свыше 7 млн. т транзитных грузов речным транспортом, в то время как в 2010 – 2011 годах эти перевозки вообще не выполнялись.

Основными странами отправителями транзитных грузов через территорию Украины являются страны СНГ, доля которых составляет свыше 95 % от общего объема транзита. В основном это такие страны, как Российская Федерация, Казахстан, Беларусь и Молдова.

Анализ структуры транзитных грузов, перевезенных через территорию Украины в 2012 г. показал, что около 86,0 % от общего объема транзита приходится на минеральные продукты (нефть, нефтепродукты и энергетические материалы, руду, соль, серу, штукатурные материалы, цемент; шлаки и золу), около 6,0 % – на продукцию химической и связанных с ней отраслей промышленности, около 3,0 % – на недрагоценные металлы и изделия из них, 1,0 % – на продукты растительного происхождения, около 4,0 % на остальные группы грузов.

Автомобильным транспортом в 2011 г. было перевезено транзитом через территорию Украины 4850,03 тыс. т грузов, что на 3,2 % меньше, чем в 2011 г.

Наибольший удельный вес в общем объеме транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом занимают перевозки из Российской Федерации (18,5 %), Молдовы (12,8 %), Турции (10,7 %), Италии (7,3 %), Болгарии (5,2 %), Сербии (5,0 %) и Польши (4,2%). Суммарный удельный вес транзитных перевозок из этих стран в общем объеме транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом составил 63,7  %.

По общим объемам грузовых перевозок Укрзализныця занимает 4 место на Евроазиатском континенте, уступая только железным дорогам Китая, Российской Федерации, Индии и шестое место в мире. Структура транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом через территорию Украины в 2012 г.:

минеральные продукты (в основном нефть, нефтепродукты и энергетические материалы, а также уголь и руда) – 74,8 %;

продукция химической и связанных с ней отраслей промышленности ( в основном удобрения) – 11,3 %;

недрагоценные металлы и изделия из них – около 8,7 %.

Суммарно перевозки этих товарных групп грузов занимают 95,3 % в общем объеме перевозок транзитных грузов, перевезенных железнодорожным транспортом через территорию Украины в 2012 г.

На величину транзитных грузопотоков оказывает влияние политика Правительства Российской Федерации, направленная на развитие собственных морских портов, расположенных на Балтийском и Черном морях, и, соответственно, на перенаправление туда экспортных грузопотоков.

Организованы контейнерные поезда для ускоренной доставки грузов в крупнотажных контейнерах. Формирование и отправление контейнерных поездов производится в гибком режиме по мере их прибытия. Это позволяет исключить длительный простой контейнеров в портах в ожидании отправления поездов.

В 2012 г. по сравнению с 2011 г. транзитные перевозки морским транспортом через территорию Украины сократились в 2,4 раза.

Наибольший удельный вес в общем объеме переработки транзитных грузов в морских портах и причалах Украины за 2012 г. занимали грузы, отправленные из Российской Федерации – 58 %, Казахстана – 22 %, Беларуси – 3 %.

Наиболее значимыми для экономики Украины являются расположенные в северо-западной части Черного моря Одесский, Ильичевский и "Южный" порты. На их долю суммарно приходится около 70 % всего грузооборота украинских морских портов.

Проявившаяся в 2012 г. тенденция по снижению объемов переработки транзитных грузов в портах Украины во многом обусловлена снижением их конкурентоспособности на этом сегменте рынка транспортных услуг по сравнению с портами Российской Федерации, Болгарии, Румынии и стран Балтии.

Переработка экспортно-импортных и транзитных грузов помимо морских портов осуществляется также и в речных портах и причалах Украины. Объем переработки грузов в речных портах и причалах Украины за 2012 г. составил более 4 % от общего объема переработки грузов в морских и речных портах.

Анализ географии грузовых перевозок Латвийской железной дороги за 2012 г. показал, что наибольшую долю в общем объеме перевозок занимают российские грузы – 67,5 %, а также белорусские – 21,3 % и литовские – 3,7 %. Удельный вес международных перевозок грузов в общем объеме перевозок железнодорожным транспортом Латвии составил 97,6 %, а внутренних соответственно – 2,4 %. Основные объемы грузов следуют по территории Латвии транзитом в направлении морских портов.

Набольшая часть (81,8 %) от общего объема грузов, перевезенных автомобильным транспортом в 2012 г., пришлась на внутренние перевозки, что почти на 4 % ниже уровня 2011 г. Объем международных автомобильных перевозок грузов увеличился на 4,5 %. Доля международных перевозок в общем объеме перевозок в 2012 г. составила 18,2 %.

Морские порты Латвии являются одним из главных элементов в цепочке транзитных перевозок. В Латвии функционирует три крупных порта а также семь малых. Крупные порты в основном занимаются переработкой транзитных грузов – в них перегружается около 80 % перевозимого через Латвию транзита. Малые порты, главным образом, специализируются на отправке лесоматериалов, а также на приемке продуктов рыболовства.

Общий объем переработки грузов в портах за 2012 г. составил свыше 66 млн. т, что составляет 93,5 % к уровню 2011 г.

Литва имеет развитую дорожную сеть, во многом отвечающую требованиям ЕС.

Грузооборот автомобильного транспорта во внутреннем сообщении составил 10,4 %, в международном сообщении –89,6 % от общего грузооборота.

Во внутреннем сообщении железнодорожным транспортом перевезено 30,2 % от общего объема перевозок и выполнено 25,5 % от общего грузооборота. В международном сообщении перевезено 69,8 % от общего объема перевозок и выполнено 10559,87 млн. ткм или 74,5 % от общего грузооборота.

Основная доля перевозок грузов в международном сообщении приходится на российские и белорусские грузы: 42,2 % и 36,2 % соответственно. На остальные страны, такие как Польша, Украина, Латвия, Казахстан, Эстония и другие страны, приходится 21,6 %.

Анализ объемов перевозок грузов морским транспортом Литвы за период с 2000 г. по 2012 г. показывает, что этот вид перевозок динамично развивается. По сравнению с 2000 г. общий объем перевозок грузов морским транспортом в 2012 г. увеличился на 55,2 %.

Помимо, непосредственно перевозок грузов морским транспортом, важнейшую роль в экономике Литвы играют Клайпедский порт и терминал Бутинге (расположенный в Паланге), деятельность которых приносит значительные валютные поступления.

Увеличение объемов контейнерных перевозок через Литву, а также развитие смешанных автомобильно-морских перевозок может в ближайшей перспективе способствовать увеличению объемов перевозок грузов из Литвы в Россию, Украину (через Беларусь) и одновременно снизить объем автомобильного транзита через польско-белорусскую границу.

Около 90 % транзита по Белорусской железной дороге составляют российские экспортные грузы: каменный уголь, нефть и нефтепродукты, химические и минеральные удобрения, черные металлы и навалочные и наливные грузы. Поэтому география белорусских транзитных перевозок зависит от внешнеэкономической политики, проводимой Российской Федерацией.

В 2012 г. транзитом перевезено 45,4 млн. т грузов, или 89,9 % к 2011 г.

Создание Белорусской железной дорогой привлекательных тарифных условий по доставке транзитных грузов позволило частично заместить падение объемов перевозок из России за счет наращивания объемов транзита из Литвы, Эстонии, Казахстана, Польши, Германии, Чехии.

Основной поток транзитного автомобильного транспорта через территорию Республики Беларусь проходит по двум международным транспортным коридорам: номер II (Запад-Восток) и номер IX (Север-Юг) с ответвлением IX В.

Анализ объема транзитного потока автомобильного транспорта через территорию Республики Беларусь в 2012 г. показал, что автомобильными перевозчиками из 39 государств выполнено 1525486 поездок грузовых автомобилей транзитом через территорию Республики Беларусь. Данный показатель на 10,4 % выше уровня, достигнутого в 2011 г.

Тенденция ежегодного роста объема транзитного потока автомобильного транспорта через территорию Республики Беларусь наблюдается с 2010 г. Наибольшее количество транзитных поездок в 2012 г. (86,0 %) выполнили перевозчики из государств, сопредельных с Республикой Беларусь: Российской Федерации 42,4 %, Польши 26,8 %, Литвы 14,6 %, Украины 3,5 %.

Общий объем транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом через территорию Республики Беларусь, по данным таможенной статистики, в 2012 г. составил 14,889 млн. т. Это на 12,4 % выше уровня 2011 г., на 33,3 % - 2010 г., на 60,9 % - 2009 г. и на 48,9 % - 2008 г. Наибольшая часть объема транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом (свыше 94 %) проходит через территорию республики по направлению Запад – Восток – Запад. Главным образом это грузы, которые перевозятся в/из Российской Федерации.

В то же время общий объем транзита по маршруту через Литву и Латвию (минуя Республику Беларусь) в 2012 г. более чем в 5 раз меньше, чем через территорию Республики Беларусьа через территорию Украины в 3 раза меньше, чем через территорию Республики Беларусь.

В направлении Север – Юг через территорию республики ежегодно проходит около 5 – 7 % от общего объема транзита автомобильным транспортом.

Главным образом это грузы, которые перевозятся в/из Украины, Российской Федерации (Северо-Западный федеральный округ) и государств Балтии.

Увеличение транзитного грузопотока автомобильным транспортом через территорию Республики Беларусь в 2012 г. по сравнению с 2011 г. во многом определяется ростом экспорта товаров и продуктов из ЕС в Российскую Федерацию.

Учитывая выше изложенное, рекомендуются следующие предложения по развитию транспортно-логистической системы Республики Беларусь.

1. Продолжить работу по совершенствованию таможенного законодательства, внедрению современных информационных технологий таможенного контроля.

В этой связи для сокращения времени простоя транспортных средств за счет совершенствования технологии таможенного контроля необходимо:

расширить сферу применения мобильных инспекционно-досмотровых комплексов и оснастить ими все пункты таможенного оформления, размещенные в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь до 2015 г. В настоящее время этими комплексами оснащено только пять пунктов таможенного оформления на участках Государственной границы с Польшей и Литвой. Применение комплексов позволит проводить вскрытие не более чем 0,5 % транспортных средств, перемещаемых транзитом;

внедрить принцип «одна остановка – одно окно». Согласно этому принципу по опыту Российской Федерации все функции государственного контроля на границе в отношении юридических лиц распределяются между двумя службами: паспортный контроль осуществляет пограничная служба, а все остальные виды контроля – таможенная служба. Внедрение данной технологии показало, что время простоя транспортных средств в пограничных пунктах пропуска сократилось примерно в 2 раза;

обеспечить сто процентный охват автоматизированной системой электронного предварительного информирования товаров, перевозимых автотранспортом, а также внедрить обязательное предварительное информирование товаров, перевозимых железнодорожным транспортом через Государственную границу Республики Беларусь. Это позволит примерно в 1,5 раза сократить время, затрачиваемое на пропуск товаров в пограничных пунктах пропуска.

2**.** Повысить уровень развития транспортной инфраструктуры для оказания всего комплекса услуг по транзиту, в том числе транспортно-логистических.

В этой связи необходимо реализовать следующие меры:

использовать положения статьи 79 Таможенного Кодекса Таможенного союза, в части, предоставления права резидентам Республики Беларусь производить таможенную очистку груза, следующего в адрес субъектов России и Казахстана. Для этого продолжить переговоры по отмене требований российской стороны к белорусским перевозчикам по наличию разрешений третьих стран при перевозке транзитных грузов, обработанных на логистических центрах Республики Беларусь;

внести поправки в Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Российской Федерации «О принципах взимания косвенных налогов при экспорте и импорте товаров, выполнении работ, оказании услуг» от 1 января 2005 г. и в Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан «О принципах взимания косвенных налогов при экспорте и импорте товаров (работ) от 1 сентября 1999 г. в части, касающейся предоставление отсрочки по уплате НДС до 180 календарных дней, для резидентов Республики Беларусь, осуществивших таможенную очистку груза, следующего в адрес субъектов хозяйствования России и Казахстана;

разработать механизм взимания косвенных налогов при отмене принципа резиденства при осуществлении таможенных операций;

законодательно закрепить специальную упрощенную процедуру таможенного оформления в логистических центрах;

для сокращения затрат и времени при оформлении грузов, следующих железнодорожным транспортом, разграничить процедуру таможенного оформления и процедуру раскредитования грузов;

для упрощения документооборота при оказании логистических услуг использовать средства автоматизации и унификации транспортных и товарно-транспортных документов, поэтапно внедрять автоматизированные системы управления транспортно-логистическими центрами, в соответствии с государственными программами информатизации, автоматизации и развития транзитного потенциала Республики Беларусь;

развивать транзитный потенциал за счет организации перевозок транзитных грузов контейнерными поездами;

развивать инфраструктуру республиканских пунктов таможенного оформления путем предоставления аккредитованным транспортно-экспедиционным и логистическим компаниям оказания таможенных и информационных услуг, услуг поручительства, услуг таможенного представителя;

в рамках ЕЭП продолжить работу по унификации законодательства в сфере логистики и транспортно-экспедиционной деятельности с учетом национальных интересов экспедиторов и логистов;

отменить обязательное конвоирование отдельных товаров;

совершенствовать таможенное законодательство в части, регламентации таможенного сопровождения при перевозках грузов в рамках Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, а также в части применения системы МДП на таможенной территории Таможенного союза.

Это связано с тем, что Федеральной таможенной службой (ФТС) России издано письмо ведомственного характера от 04.07.2013 № 01-11/28474 «О международных перевозках с применением книжек МДП», адресованное руководителям российских таможенных органов.

На практике это означает, что ввоз товаров разрешается таможенным органом только при условии предоставления перевозчиком дополнительного обеспечения уплаты таможенных платежей.

Поэтому издание письма и последующие действия ФТС России по его реализации нарушают ряд норм международного и национального законодательства, в частности, положений Конвенции МДП 1975 г., Таможенного кодекса Таможенного союза и других нормативных правовых актов в области таможенного дела.

Следовательно, при транзитных перевозках через Республику Беларусь может быть установлена следующая процедура:

доставка груза от таможенного органа, находящегося на внешней границе Таможенного Союза до первого Российского таможенного органа по процедуре МДП или под обеспечение иных гарантий;

размещение транспортного средства и перевозимого груза в ЗТК СВХ;

получение необходимых гарантий от российских уполномоченных органов;

доставка груза во внутреннюю таможню Российской Федерации.

Временной интервал при этом может составить более 84 часов.

Поэтому для решения этой задачи требуется принять Соглашение «Об особенностях применения Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 г. на таможенной территории Таможенного союза».

3. Проработать организационно-правовые вопросы присоединения Республики Беларусь к транспортному коридору «Западная Европа – Западный Китай», в первую очередь, в рамках консультаций с транспортными ведомствами государств-членов Таможенного союза.

Выгодное географическое положение и достаточно высокий уровень развития транспортной инфраструктуры, создают предпосылки для присоединения Республики Беларусь к проекту по созданию трансконтинентального автодорожного коридора «Западная Европа – Западный Китай». Данный проект, реализуемый совместно Российской Федерацией, Казахстаном и Китаем, позволит сократить доставку грузов из Китая в Европу в 4,5 раза. Объемы перевозок по этому маршруту к 2020 г. прогнозируются на уровне 33 млн. тонн в год.

Присоединение Республики Беларусь к транспортному коридору «Западная Европа – Западный Китай» возможно за счет включения в него ответвления через республику по II и IХ В международным транспортным коридорам в направлении к западной границе Таможенного союза и портам Балтийского моря через автодорожные пункты пропуска Козловичи и Каменный Лог.

Маршрут, с использованием данного ответвления будет привлекательным для автомобильных перевозчиков, так как автомобильная дорога Брест – Минск – граница Российской Федерации на всем своем протяжении соответствует параметрам I категории и имеет четыре полосы движения, а автомобильные дороги в направлении автодорожного пункта пропуска Каменный Лог также имеют 2 – 4 полосы движения, обеспечивая безопасные условия для транспортных средств.