«Вестник Ассоциации белорусских банков» совместно с Экономическим факультетом Белорусского государственного университета подготовили серию научно-практических обзоров по приоритетным для белорусской экономики кластерам роста. Первый выпуск посвящен транспортной логистике, кредитуемой банками исключительно на рыночных условиях и успешно развивающейся даже в условиях рецессии и санкций в торговле России и ЕС.

Михаил КОВАЛЕВ, Анна КОРОЛЕВА, Алина ДУТИНА

БЕЛОРУССКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

1. Место логистики в экономике Беларуси

В экономике каждой страны, в том числе Беларуси, логистические услуги занимают значимое место (рис. 1.1, 1.2). В транзитных странах, таких как Беларусь, Польша, Германия, внутренняя логистика и чистый экспорт транспортных услуг дают значительную прибавку ВВП (около 7-8%). В экспорте услуг транспортные составляют: у ФРГ – 30%, у Беларуси – около 50% (2010 г. – 61,8%, 2013 г. – 50,5%, 2014 г. – 47,6%; данные UNCTAD). В целом по объему экспорта транспортных услуг Беларусь, по данным UNCTAD, находится на 18-м месте в мире среди развивающихся и транзитивных стран. Важно, что с 2005 г. наша страна упорно наращивала свою долю в мировом экспорте транспортных услуг, которая к 2013 г. достигла 0,406% (рис. 1.3). Для сравнения: доля Беларуси в мировом ВВП по ППС составляет 0,16% (IMF).

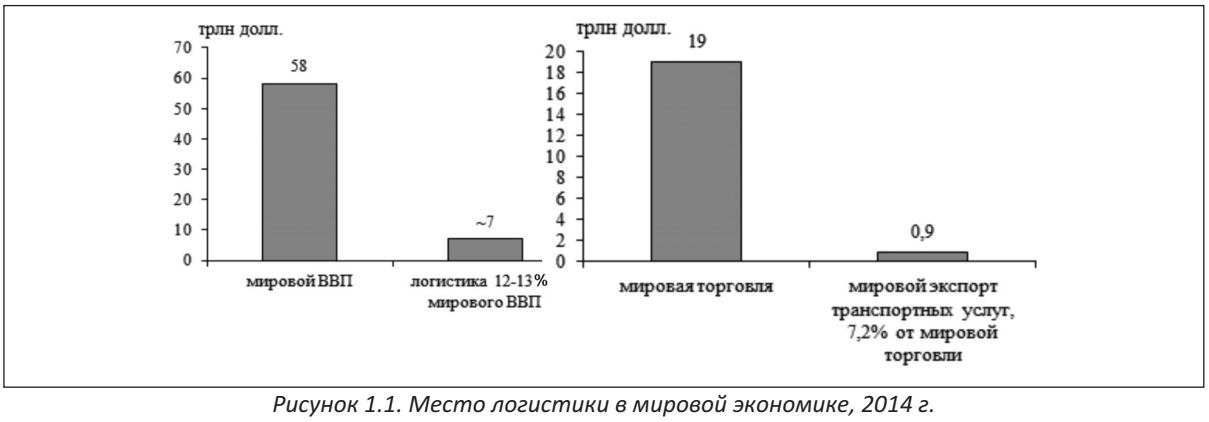

Рисунок 1.1. Место логистики в мировой экономике, 2014 г.

Источники: IMF, UNCTAD.

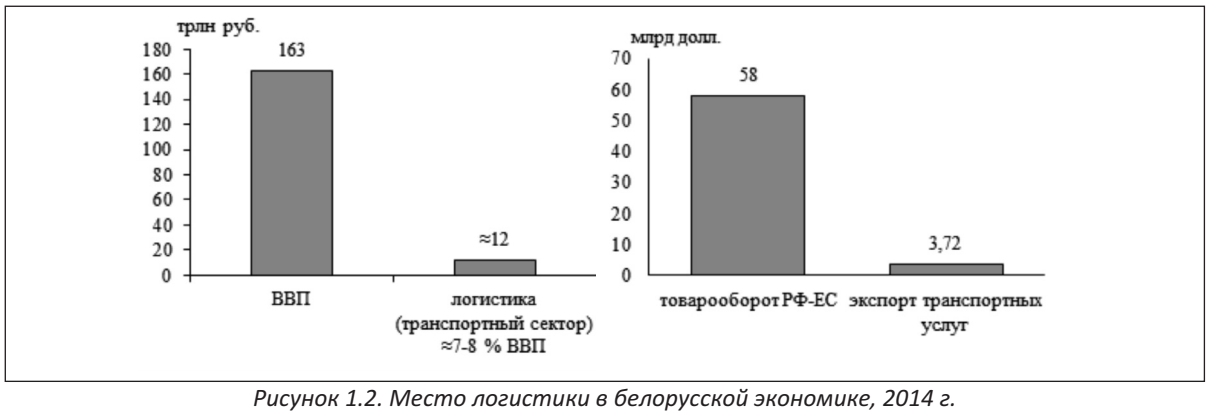

Рисунок 1.2. Место логистики в белорусской экономике, 2014 г.

Источник: Национальный статистический комитет.

Доля транспортных расходов в цене товара в среднем достигает 10-12%, точнее, колеблется от 2-5% (электроника) до 30-40% (строительные материалы). При перевозке крупногабаритной техники и удаленности места поставки транспортные расходы возрастают до 100% стоимости оборудования, а иногда и превышают ее.

Транспортный сектор, удельный вес которого в ВВП составил 7% в 2014 году, играет важную роль в экономике Беларуси. На него приходится примерно 6% от числа занятых в стране. Сектор обеспечивает значительные поступления валюты за счет экспорта транспортных услуг, способствует развитию внешней торговли и вносит вклад в платежный баланс государства.

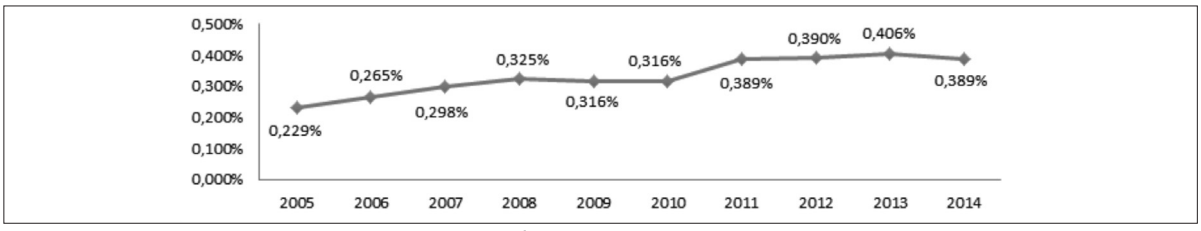

Рисунок 1.3. Доля в мировом белорусского экспорта транспортных услуг

Источник: UNCTAD.

Значительной части предприятий эффективная логистика удешевляет перевозки – выгодно передавать транспортно-логистические операции на аутсорсинг, так как для производственных и торговых организаций логистика не является ключевой компетенцией. Сдерживает спрос на развитие логистики недооценка руководителями компаний экономических выгод этого инструмента. Самостоятельно организовать эффективную транспортную логистику не всегда под силу белорусским предприятиям. Об этом свидетельствуют результаты опроса «Логистика в Беларуси», проведенного в 2013 году консалтинговой фирмой «Здесь и сейчас». Согласно опросу, в выборке, включающей 100 организаций, 51% имеют свой отдел логистики, в 43% функции логистики выполняют сотрудники разных подразделений и только в 6% логистика передана на аутсорсинг. В пользу необходимости аутсорсинга логистических услуг говорит тот факт, что среди опрошенных компаний 65% принимали меры для улучшения своей логистики, однако подавляющее большинство из них – 64% – не смогли реализовать поставленную задачу. Особенно нелегко приходится в Беларуси малым и средним предприятиям, для которых создание отдельного подразделения логистики является экономически нецелесообразным.

В сопоставлении со странами СНГ показатель транспортоемкости белорусской экономики находится в середине шкалы и превышает показатели стран ЕС. Например, в Беларуси для производства 1 доллара ВВП требуется примерно 3 тонно-километра грузоперевозок, тогда как в России и Украине этот показатель – 5,5 тонно-километра. В Молдове, странах Кавказского региона и Центральной Азии, как правило, требуется от 1 до 2,5 тонно-километра. В странах ЕС – 0,3. Сравнительно высокая транспортоемкость в Беларуси является отражением структуры национальной экономики – удельный вес промышленности и сельского хозяйства в ВВП составляет 38,6%.

Всемирный банк высокий уровень логистических издержек в государствах – членах ЕАЭС, в том числе в Беларуси, обусловливает следующими факторами:

– неэффективное использование грузового автотранспорта внутри страны (его производительность в четыре раза ниже по сравнению с развитыми зарубежными странами);

– значительная доля внутреннего парка автомобилей характеризуется низким техническим уровнем, высокой степенью изношенности в эксплуатации, несоответствием структуре перевозимых грузов и другим эксплуатационным требованиям;

– недостаточное развитие логистических систем, слабая координация при осуществлении смешанных перевозок с участием других видов транспорта;

– отсутствие эффективных перевозочных технологий в грузообрабатывающих узлах и на междугородных маршрутах обусловили значительное сокращение использования большегрузных автотранспортных средств и неадекватное увеличение на внутренних перевозках малотоннажного автопарка при ликвидации системы загрузки порожних автомобилей грузом в попутном или обратном направлении.

Для эффективной организации внутренних грузопотоков небольшой страны, такой как Беларусь, не требуется значительного количества транспортно-логистических центров (ТЛЦ), доходы от логистической системы обслуживания внутренних грузопотоков не будут велики. Конкуренция на рынке внутренних грузопотоков будет высока, и соответствующая логистическая инфраструктура достигнет требуемого уровня без значительных дополнительных усилий.

Развитие транзитной логистики – главное направление развития логистического сектора в стране.

2. Транзитный потенциал Беларуси

Беларусь занимает стратегическое географическое положение на маршрутах международных транспортных коридоров (МТК), в развитии которых заинтересованы ЕС, ЕАЭС, Китай. Согласно плану расширения трансъевропейских транспортных сетей (TEN-T) ЕС, транспортная сеть Беларуси является частью северной и центральной осей. Три европейских коридора (рис. 2.1) заходят в Беларусь (II – Берлин – Москва, IX – порты Черного моря, Киев – Минск – балтийские государства или Санкт-Петербург –Хельсинки, IXB – на Калининград/Клайпеду через Минск/Вильнюс) и имеют значи-

Рисунок 2.1. Европейские транспортные коридоры

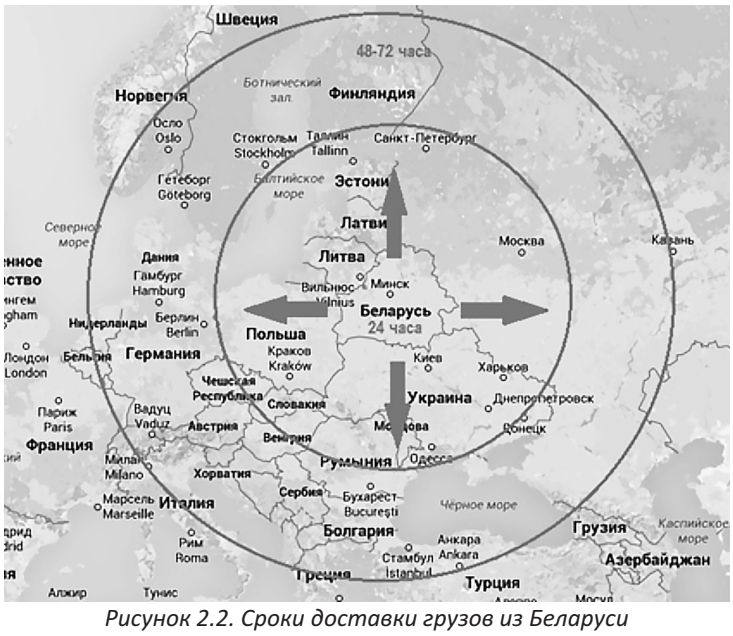

Рисунок 2.2. Сроки доставки грузов из Беларуси

Рисунок 2.3. Автомобильные транспортные коридоры

тельный транзитный потенциал. Движение по транзитным коридорам через территорию Беларуси осуществляется с востока на запад и с севера на юг (и наоборот).

Транзитные коридоры, проходящие через Беларусь, являются каналами международной торговли между странами ЕС и ЕАЭС, ЕС и странами Азии (через Транссибирскую железную дорогу) или через Казахстан («Экономический пояс Шелкового пути»). Основными потребителями белорусских услуг выступают резиденты ЕС (они дают около 50% экспорта белорусских транспортных услуг). На ЕАЭС приходится 28,6% белорусского экспорта транспортных услуг, в том числе на долю России – 27%. Основными странами происхождения потоков из ЕС в Россию являются Литва, Польша и Германия. В 2013 году Россия предоставила 16,5% всего объема белорусского импорта услуг, Литва – 10,7%, Китай – 6,8%, Украина – 6,7%, Польша – 6,2%, Германия – 4,6%.

На рисунке 2.2 показаны возможности логистических компаний по доставке грузов из Беларуси. В течение 24 часов доставку можно организовать в Эстонию, Латвию, Литву, Польшу, Словакию, Венгрию и Молдову, а также в ближайшие регионы России и Украины. Быстродоступны и порты Балтии. В течение 48-72 часов грузы могут быть доставлены почти в любую точку Европы. Увеличение сроков поставок может происходить за счет таможенных процедур при импорте/экспорте в страны вне ЕАЭС.

Международный транспортный коридор II. Основное направление МТК II: Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород. Государства – участники МТК II: Россия, Беларусь, Польша, Германия.

МТК II обеспечивает европейским странам выход на Дальний Восток и в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, в Центральную Азию, Закавказье, Иран и другие страны Персидского залива, а также в Пакистан и Индию.

Для координации деятельности заинтересованных стран в развитии коридора в 1995 г. подписан меморандум о взаимопонимании между странами, входящими в коридор, и ЕЭК ООН.

На 3-й международной конференции по транспорту, прошедшей в 2003 г. в Екатеринбурге, министры транспорта стран – участниц проекта обратились в Еврокомиссию с просьбой о продлении коридора до Екатеринбурга. Данная мера обеспечит выход МТК II на Транссибирскую магистраль, что создаст сухопутный маршрут обеспечения связей между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, конкурентный морскому транспорту. Подписан меморандум о сотрудничестве между РЖД и Немецкими железными дорогами с целью повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта и увеличения объемов пассажирских и грузовых перевозок (предполагается организация сквозных (интермодальных) перевозок по МТК II).

Увеличению объемов грузоперевозок по МТК II препятствуют границы, различные системы транспортного права, сложность таможенных и пограничных процедур, а также разная ширина колеи (в ЕАЭС – 1520 мм, в ЕС – 1435 мм), а с 2014 г. – экономические санкции. Ускорение процедур, связанных с пересечением границы, сокращение времени нахождения поездов в пути следования, а также решение других организационных проблем позволят сократить время доставки грузов, увеличить грузопоток.

Международный транспортный коридор IX. Государства – участники железнодорожного маршрута транспортного коридора IX по направлению Хельсинки – Минск – Вильнюс – Киев – Кишинев – София – Александропулис – Бухарест: Финляндия, Литва, Латвия, Беларусь, Украина, Молдова, Румыния, Болгария и Греция. Транзитные грузоперевозки по коридору Юг-Север пока невелики, но неминуемо будут возрастать, по крайней мере между Украиной и странами Балтии и севера Европы. Государства юго-восточной Европы не являются основными экспортными партнерами стран Скандинавии и Балтии. Анализ экспорта скандинавских и балтийских государств показал, что тор-

говля между рассматриваемыми странами и странами Юго-Восточной Европы происходит, но не интенсивно и объемно. Следует учитывать, что благодаря выходу к морю вся экспортная продукция скандинавских и балтийских стран может поставляться в государства юго-восточной Европы минуя Беларусь. Это вынуждает участников логистического рынка Беларуси, предлагающих свои услуги для доставки товаров по маршруту Юг-Север, создавать менее затратные и более привлекательные схемы транзита и обработки товаров. Северная часть коридора IX (Калининград – Минск – Москва) обеспечивает связь двух частей России. Растут грузопотоки в направлении Беларусь – Грузия с участием Украины и паромной переправы в Поти. Для инвесторов и логистических операторов важным является тот факт, что объемы экспортируемых товаров в направлении Юг-Север представлены по всем группам продукции классификации МСТК в объемах, достаточных для организации работы ТЛЦ в Беларуси по их обслуживанию.

МТК IX в сочетании с МТК II имеет огромный потенциал в обеспечении транспортных связей между ЕС и Азией, в первую очередь Китаем. Поэтому КНР предложила проект Экономической зоны Шелкового пути.

3. Характеристика отдельных видов транспорта

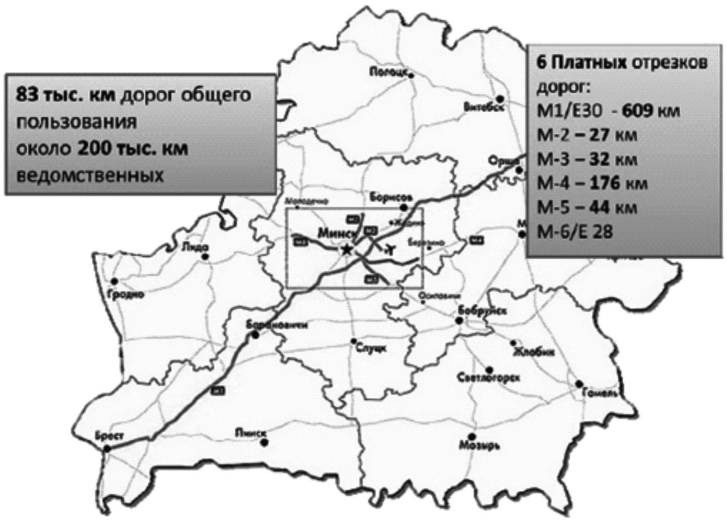

Рисунок 3.1. Автомобильные дороги Беларуси

Источник: www.iru-eapd.org/detail_publications/id.145

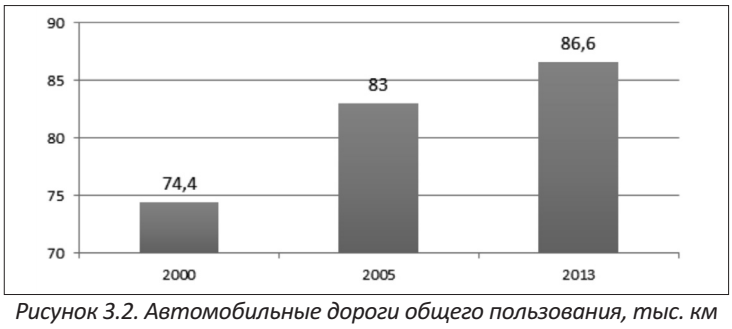

Рисунок 3.2. Автомобильные дороги общего пользования, тыс. км

Источник: собственная разработка по данным Белстата.

Автомобильный транспорт. Автомобильный транспорт, выполняя более половины грузовых перевозок и обеспечивая возможность доставки грузов «от двери к двери», является основным видом транспорта при перевозке в городском и пригородном сообщениях, а также при перевозке мелких и средних партий грузов в междугородном и международном. Всего в Беларуси более 86 тыс. км дорог общего пользования и около 200 тыс. км ведомственных (сельскохозяйственных, промышленных предприятий, лесных и др.), в том числе 10 тыс. км – в городах и населенных пунктах. Плотность автомобильных дорог общего пользования составляет 417,3 км на 1000 км^2 территории и является самой высокой в СНГ (в ЕС – 906 км). За последние 10 лет сеть автомобильных дорог возросла в 1,6 раза.

Эксплуатируется 6 участков платных дорог (рис. 3.1), в общей сложности – 933 километра республиканских дорог. Наиболее протяженный участок – Брест – Минск – граница РФ.

Протяженность автомобильных дорог в Республике Беларусь непрерывно растет (рис. 3.2), повышается их категорийность.

С РФ прорабатывается вопрос о принятии программы совместных действий ЕАЭС в области развития автомобильных дорог, согласно которой после модернизации белорусской стороной дороги Минск – Москва российская сторона продлит этот коридор. Обсуждается вопрос такой преемственности и в отношении дороги Минск – Гомель, чтобы и дальше по югу России сохранялось ее качество. Повышается категорийность дороги Минск – Гродно.

В Беларуси в 2014 г. работало более 355 тыс. грузовых транспортных средств, из которых международные перевозки выполняют 16,4 тыс., в том числе около 58% из них соответствуют стандартам Евро-5. Основная доля грузовых автомобилей сосредоточена в ведомственных организациях Минсельхозпрода, Минтранса, Белкоопсоюза, Минпрома, Минэнерго, Минстройархитектуры.

С 2013 года в Беларуси введена в эксплуатацию электронная система сбора платы за проезд BelToll австрийской фирмы Kapsch TrafficCom. Система BelToll работает на основе специализированной радиосвязи на коротких расстояниях. Эта технология позволяет оплачивать пользование дорогой без остановки транспортного средства в пунктах взимания дорожных сборов (возле шлагбаумов). На платных дорогах расположены станции сбора платы за проезд (порталы), оснащенные приемопередатчиками, которые обеспечивают обмен информацией с бортовым устройством, установленным на лобовом стекле автомобиля. При прохождении транспортных средств через станции сбора платы система автоматически списывает средства со счета бортового устройства. Счет создается при регистрации пользователя в системе и получении бортового устройства. Нет необходимости снижать скорость или выбирать определенную полосу движения при проезде через станции сбора платы. Благодаря использованию этой системы всем пользователям дороги обеспечивается непрерывное многополосное дорожное движение.

Пропускная способность транзитных автомобильных используется примерно на одну треть, пока только коридор Брест – Москва имеет несущую способность по нагрузке на ось в 11,5 тонны.

Ежемесячно белорусскую границу в обоих направлениях в среднем пересекает около 200 тыс. грузовых автотранспортных средств, за год – около 2 млн., примерно треть из них обслуживает внешнеторговые потоки Беларуси, остальное – транзит.

Железнодорожный транспорт. Магистральные железнодорожные пути страны составляют 5490 км (в однониточном исполнении – 7216,7 км), более 1005 км магистральных путей электрифицированы (преимущественно на переменном токе). Суммарная провозная способность железнодорожного транспорта при его полной загрузке составляет около 360 млн. т в год. Наибольшие объемы грузов (около 100 млн. т) можно за год перевезти на участках Брест-Орша и Гомель-Молодечно. Производственные фонды Белорусской железной дороги (БЖД) в значительной степени изношены: износ тепловозов составляет 58%, электровозов – 72%, дизель-поездов – 58%, электропоездов, грузовых вагонов – 46,1% (БЖД принадлежат 4517 крытых вагонов, 3022 платформы, 6467 полувагонов, 5465 цистерн, 141 изотермический вагон и 7805 прямых вагонов).

В Беларуси около 6000 частных грузовых вагонов: Беларуськалий – 1944, Нафтан – 261 цистерна, МНЗ – 159 цистерн), что примерно на 22% увеличивает парк вагонов. Парк пассажирских вагонов БЖД составляет 1790 единиц с износом 55,4%.

Предполагается до 100% электрифицировать транзитные железнодорожные пути: Гомель-Терюха-госграница, Калинковичи-Барбаров-госграница, Бигосово-госграница, Молодечно-Гудогай-госграница, а также участки: Гомель-Жлобин, Жлобин-Калинковичи, Жлобин-Могилев-Орша-Витебск, Заольша-Витебск-Полоцк-Бигосово, что позволит экономить нефтяное топливо и повысит конкурентоспособность железнодорожного транспорта. Общая протяженность вновь электрифицированных железнодорожных линий составит 397 км.

После завершения строительства АЭС электроэнергия, а значит и тяга, должны быть дешевле. Поэтому проводится электрификация железнодорожного транспорта, что позволит сократить расходы на топливо. БЖД ведет диалог с коллегами из соседних стран с целью развития электрификации пограничных участков железных дорог.

Воздушный транспорт. Предприятия и организации, осуществляющие перевозку пассажиров и грузов по воздуху в республике и за ее пределами, являются государственными учреждениями. В государственном реестре страны зарегистрированы 10 аэродромов, которые могут быть использованы, в том числе, для принятия воздушных судов, перевозящих груз.

Несмотря на высокую конкуренцию в области грузоперевозок между авиационными и наземными видами транспорта, с 2004 г. сохраняется положительная динамика роста количества грузов, обработанных на транспортно-логистическом комплексе, который был реорганизован из грузового комплекса Национального аэропорта «Минск» в декабре 2014 г.

Рост объемов за десять лет составил в среднем 13,1% в год. В 2014 г. здесь обработано около 20 тыс. т грузов, и при сохранении имеющейся положительной динамики рост объемов к 2020 г. составит около 116% в сравнении с 2014 г.

Использование территориального расположения аэропорта и комплексное обслуживание ТЛЦ позволяют снизить временные рамки, постоянно повышать уровень сервиса и оптимизировать расходы субъектов хозяйствования в международных торговых отношениях на исторически сложившемся транспортном евроазиатском направлении, проходящем через территорию Республики Беларусь.

В Национальном аэропорту «Минск» базируются четыре белорусских авиакомпании. ОАО «Авиакомпания Белавиа» имеет 27 воздушных судов: Боинг 737 – 16 ед., Эмбраер 175/195 – 4, CRJ 100/200LR – 4, Ту-154М – 3. В распоряжении ОАО «Трансавиаэкспорт» – 18 воздушных судов. В воздушном парке УП «Рубистар» три самолета Ил-76 и два Ан-12, у УП «Генекс» – два Ан-26. Также в аэропорт выполняют полеты на регулярной основе 15 иностранных авиакомпаний.

В настоящее время взлетно-посадочная полоса аэродрома Национального аэропорта «Минск» способна принимать любые типы воздушных судов.

Взлетно-посадочная полоса согласно нормативным требованиям имеет ресурс на период до 2018 г. при условии выполнения регулярных поддерживающих ремонтов, что диктует необходимость строительства второй взлетно-посадочной полосы с возможностью приема всех типов воздушных судов без ограничений, включая А 380. Это позволит решить проблемы максимально возможного использования транзитных возможностей Республики Беларусь, значительно повысит пропускную способность и, соответственно, увеличить количество перевезенных и обработанных в грузов.

Расположение новой взлетно-посадочной полосы планируется параллельно с действующей на расстоянии 1800 м между осями. Это позволит использовать их независимо друг от друга. Обеспечение оборудованием по III категории ИКАО даст возможность принимать воздушные суда в любых погодных условиях.

Национальный аэропорт «Минск» обладает современными складами-доками для хранения: грузов, не требующих особого режима хранения; в режиме «таможенный склад»; нетаможенных грузов, перемещаемых в пределах ЕАЭС и не требующих особого режима хранения; опасных грузов; ценных грузов. Также имеются холодильные камеры.

Локальное размещение в Национальном аэропорту «Минск» всех структур, наличие отдела по таможенному декларированию, складов временного хранения и транспортно-экспедиционного отдела дает возможность предоставлять клиентам полный спектр услуг, сопровождаемый высоким уровнем сервиса, а наличие статуса «уполномоченный экономический оператор» позволяет максимально упростить прохождение таможенных процедур и сократить издержки по импорту через территорию Республики Беларусь. Цель выполнения вышеперечисленных логистических операций – максимально полное и экономически эффективное обслуживание клиентов (логистический аутсорсинг).

За 2014 г. органами обслуживания воздушного движения гражданской авиации Республики Беларусь предоставлено аэронавигационное обслуживание 269 278 воздушным судам. Обеспечены 21 253 цикла «взлет-посадка» на аэродромах гражданской авиации. Число транзитных полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь достигло 229 344.

ТЛЦ аэропорта предоставляет возможности для хранения грузов (общая площадь складских помещений – 3808 м^2), транспортных средств и товаров в транспортных средствах на стоянке в зоне склада временного хранения и на прилегающих территориях.

Объемы грузов в национальном аэропорту пока недостаточно значительны, тем не менее количество грузовых перевозок растет. Свой вклад в указанном секторе вносят грузовые белорусские авиакомпании «Рубистар», «Трансавиаэкспорт» и «Генекс», а также иностранные авиакомпании – Turkish Cargo (Турция), «Трансавиабалтика» (Литва), выполняющая перевозку почты, Lufthansa и др.

Пользователями воздушного пространства нашей страны в прошедшем году были 1019 авиакомпаний из 94 государств мира. Основной поток воздушных судов сформирован за счет авиакомпаний Российской Федерации – 94 036 воздушных судов – 34,9% их общего количества; Республики Беларусь – 27 658 воздушных судов – 10,2%, Германии – 22 207 воздушных судов – 8,2%.

Водный транспорт. Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей – 1650 км, из них 1030 км – с гарантированными габаритами судового хода. Судоходная длина Днепро-Бугского канала – 244 км. Годовой объем перевозок грузов составляет в среднем до 4 млн. т. В государственном судовом реестре зарегистрированы 900 судов, в том числе 382 самоходных и 518 несамоходных.

Структура внутреннего водного транспорта республики содержит все элементы, необходимые для осуществления перевозочного процесса:

– содержание и развитие внутренних водных путей;
– перевозка грузов, проектирование и строительство судов;
– контроль безопасности судоходства (инспектирование);
– классификация судов (речной регистр).

Водным транспортом осуществляется доставка минерально-строительных навалочных (насыпных) грузов, не требующих специфических условий хранения и перевозки, а также нефтепродуктов, тяжеловесных и крупногабаритных грузов. Эксплуатируемые пути: Днепр, Припять, Березина, Западная Двина, Сож, Неман, Днепро-Бугский канал. Основной перевозчик грузов – Белорусское речное пароходство, которое также осуществляет их обработку в портах. Пассажирские и буксирные теплоходы, баржи, земснаряды и вспомогательные суда базируются в десяти речных портах: Брест, Пинск, Микашевичи, Мозырь, Речица, Гомель, Бобруйск, Могилев, Витебск, Гродно.

На Пинском судостроительно-судоремонтном заводе реконструируются имеющиеся суда и строятся новые. В настоящее время выполняются работы по созданию современного нефтетранспортного комплекса для перевозки нефтепродуктов.

В 2013 г. UNCTAD ООН впервые признала Беларусь государством, обладающим морским торговым флотом под национальным флагом. В соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву наша страна осуществляет регистрацию судов, используемых в торговом мореплавании под государственным флагом Республики Беларусь. Функции национальной морской администрации осуществляются отделом морского транспорта Министерства транспорта и коммуникаций.

С 2012 г. начата регистрация судов в Государственном реестре морских судов Республики Беларусь. Под государственным флагом Республики Беларусь зарегистрированы семь судов. Объем морских перевозок, организованных белорусскими резидентами, в 2014 г. составил 7,1 млн. т.

Пересекая Польшу, Беларусь и Украину, водная магистраль Е-40 соединяет порты Гданьска и Херсона по рекам Висла, Западный Буг, Припять и Днепр. Сегодня участок Е-40 между Варшавой и Брестом непригоден для судоходства. По восстановленной водной магистрали ежегодно можно будет доставлять до 4 млн. т грузов. При этом стандартная баржа-площадка грузоподъемностью 900 т заменяет 18 вагонов грузоподъемностью 50 т или 45 грузовых автомобилей грузоподъемностью 20 т.

4. Программы развития логистики

В Республике Беларусь реализуются Национальная транспортная стратегия и План действий в области развития транспортных систем, Концепция развития транспортной системы Республики Беларусь на период до 2025 года. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. (Логистика-2015), Государственная программа развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011-2015 годы (Транзит-2015) и Программа «Дороги Беларуси» завершены. Все эти документы являются основными составляющими национальной транспортной стратегии, изложенной в документе «Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года» (Стратегия 2030).

Имеется также Государственная программа по развитию железных дорог, в которой предусмотрены мероприятия по развитию и модернизации железнодорожной сети, главным образом инфраструктуры МТК II и IX, и внедрению эффективных технологий на железнодорожном транспорте. Планируются также проведение инновационной политики по повышению конкурентоспособности Белорусской железной дороги и разработка новых механизмов инвестирования.

Основная задача программы «Дороги Беларуси» – модернизация участков дорог на маршрутах международных транспортных коридоров, проходящих через территорию страны, с целью повысить их несущую способность до 11,5 тонны на одиночную ось согласно нормативам ЕС.

Хотя Правительство Республики Беларусь определило основные элементы транспортной стратегии-2030, отсутствуют подробные аналитические исследования оптимальности выбранных вариантов.

Программа «Логистика-2015» предусматривала формирование благоприятных условий для привлечения инвестиций в создание объектов и инфраструктуры логистической системы Беларуси, а также повышение транзитной привлекательности. Этого предполагалось достичь, сокращая документооборот, совершив полный переход на электронные документы. Также необходимо было совершенствовать работу пунктов пропуска – и железнодорожных, и автомобильных. Необходимо было комплексно транспортниками, таможенниками и другими органами, выполняющим функции контроля, на границе отработать механизм сокращения документооборота и дублирования функций контроля. На сайте Комиссии ЕАЭС в реестры по Беларуси включены 213 таможенных представителей, 52 таможенных перевозчика, 132 ВХС и 114 ТС.

В Программе-2015, одобренной 4-м Всебелорусским собранием и конкретизированной в Программе действий Правительства 2015 г., одна из целей – повышение эффективности и конкурентоспособности белорусской транспортно-логистической системы и обеспечение на этой основе:

– роста экспорта транспортных услуг в 3,1 раза – с 3,006 млрд. долл. в 2010 г. до 9,3 млрд. долл. в 2015 г.;

– развития транзитного потенциала страны и инфраструктуры международных транспортных коридоров;

– роста объема транзитных доходов от услуг объектов придорожного сервиса (за 2010 г. равны 670 млн. долл.) до 1,217 млн. долл.[1] (целевой индикатор стратегии Транзит-2015). По Программе-2015 показатель 2010 г. должен быть увеличен в 2,5-3 раза.

Это требовало повышения эффективности функционирования транспортно-логистической отрасли, в частности, увеличения к 2015 г. производительности труда в отрасли на 50-52%, рентабельности – до 16%, повышения эффективности логистической системы и внешней торговли до 50-го места в мировых рейтингах.

Расширение возможностей экспорта транспортных услуг являлось приоритетным направлением социально-экономического развития страны.

Перспективы реализации транзитного потенциала Беларуси. Запланированное существенное увеличение транзитных грузопотоков через Беларусь, вызванное созданием ЕАЭС, не привело к резкому росту объема оказываемых в стране логистических услуг как из-за санкций с Россией и антисанкций на поставки продовольствия из ЕС, так и из-за того, что рынок международных перевозок постепенно консолидируется, все большую его часть захватывают крупные международные логистические операторы. В Беларуси процесс передачи производственными и торговыми компаниями логистических услуг на аутсорсинг 3PL- и 4PL-провайдерам только начинается. В совокупности эти два процесса могут привести к тому, что транзитные грузопотоки автомобильного транспорта будут в основном контролировать крупные иностранные операторы с комплексным пакетом услуг клиентам «от двери к двери» и «точно в срок», которые в случае необходимости будут привлекать для перевозок небольшие белорусские транспортно-экспедиционные компании. Крупные логистические операторы будут иметь статус уполномоченного экономического оператора и не будут нуждаться в услугах сопровождения и таможенных услугах.

Кроме того, выполнение задач реализации транзитного потенциала (Транзит-2015) и экспорта транспортно-логистических услуг (Логистика-2015) осложнено двумя факторами:

1) снижением доходов от транзита нефти и газа, связанных с завершением в 2011 г. 1-й ветки (мощность 27,5 млрд. м^3) газопровода «Северный поток» и в 2012 г. нефтепровода БТС-2;

2) активными действиями России по улучшению железнодорожной инфраструктуры на подходе к портам Приморск, Усть-Луга, Высоцк.

5. Экспорт логистических услуг[2]

Беларусь является транзитным элементом в торговле между ЕС и ЕАЭС, а также Китаем и странами Черного и Балтийского морей. Самые короткие дороги, соединяющие страны Западной Европы, Скандинавии и Балтии со странами ЕАЭС, СНГ, проходят через территорию Беларуси. Объем экспорта транспортных услуг в целом рос в среднем на 30% в год (за исключением кризисных 2009 и 2015 г.г.), достигнув в 2014 г. 3,72 млрд. долл. В таблице 5.1 приведена динамика роста экспорта белорусских грузовых транспортных услуг. Так, например, экспорт услуг грузового автомобильного транспорта в течение 19 лет – с 1995 г. по 2014 г. – вырос почти в 20 раз, рост составлял 17% в год.

Таблица 5.1

Экспорт грузовых транспортных услуг (млн. долл.)

Вид услуги	1995	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2015*
Транспортные услуги грузовые	302	402	1133	2576	3215	3142	2452	6860-7080
в том числе грузовой железнодорожный	94	84	402	642	919	808	612	1695
грузовой автомобильный	56	115	288	617	1099	1094	854	1373
грузовой воздушный	16	2	13	20	28	50	43	70-74
грузовой морской					234	305	225	

* Задания Национальной программы развития экспорта на 2011-2015 гг.

Источники: платежный баланс Республики Беларусь, данные Национального банка.

В 2015 г. в целом организации и предприятия Беларуси экспортировали транспортных услуг на 2,9 млрд. долл., а импортировали транспортные услуги на сумму 1,3 млрд. долл. Положительное сальдо внешней торговли транспортными услугами в 2015 г. достигло 1,6 млрд. долл. Беларусь является чистым экспортером практически всех видов транспортных услуг. Доля транспортных услуг в общем объеме экспорта услуг составила в 2015 г. 40%, по сравнению с 2014 годом данный показатель снизился на 14% из-за санкций ЕС и антисанкций России, снизивших товаропотоки ЕС-Россия.

В структуре экспорта грузовых транспортных услуг наибольший удельный вес занимают услуги автомобильного, трубопроводного и железнодорожного транспорта (рисунок 5.1).

1 Опыт Китая, Финляндии и других стран свидетельствует о том, что инвестиции в строительство мотелей, придорожных ресторанов, терминалов и т.д. быстро окупаются и приносят высокие доходы.

2 К экспорту транспортных услуг относятся перевозки и сопутствующие логистические услуги, осуществляемые транспортной компанией – резидентом страны для нерезидента, независимо от того, выполняются ли они за пределы страны, в страну, по ее территории или транзитом. Структура экспорта имеет следующий вид: перевозки транзитных грузов, перевозки экспортных грузов и внутренние перевозки для нерезидентов. Если белорусская транспортная организация выполняет услуги по перевозке импорта и заказчик нерезидент, то данная услуга, как правило, входит в стоимость контракта и не относится к экспорту транспортных услуг. Если заказчик резидент, то это, естественно, также не экспорт транспортных услуг (иногда это импортозамещение).

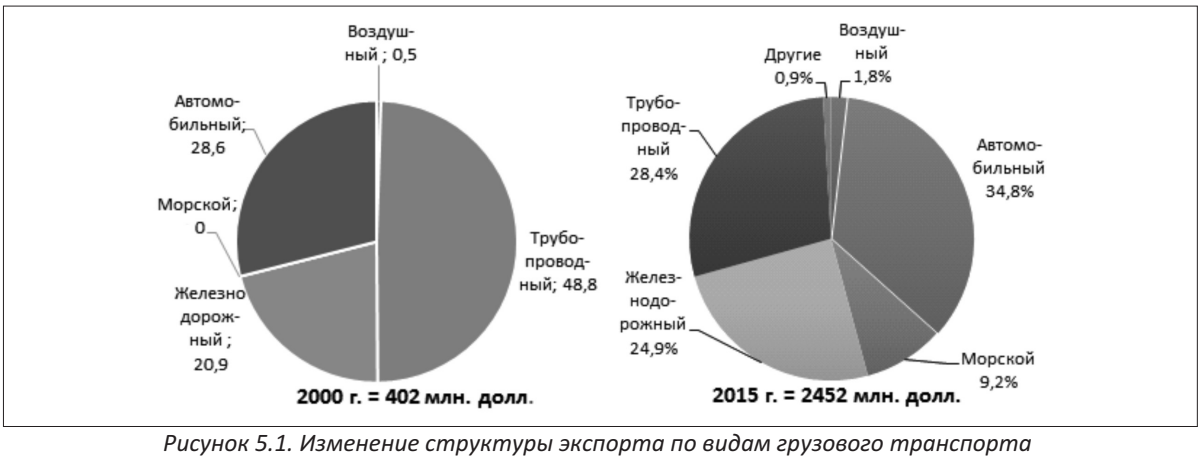

Рисунок 5.1. Изменение структуры экспорта по видам грузового транспорта

Источник: расчеты авторов по данным платежного баланса Республики Беларусь.

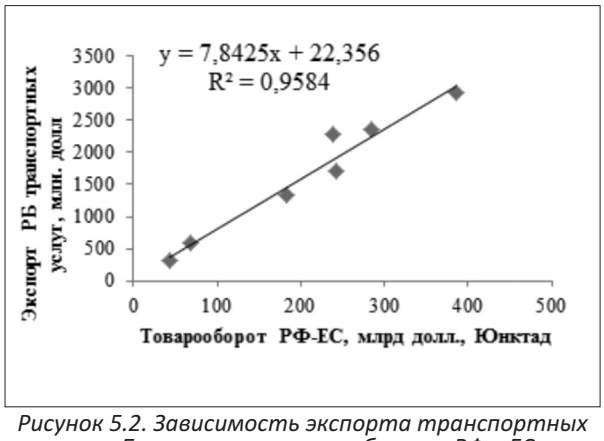

Рисунок 5.2. Зависимость экспорта транспортных услуг Беларуси от товарооборота РФ – ЕС, млрд. долл.

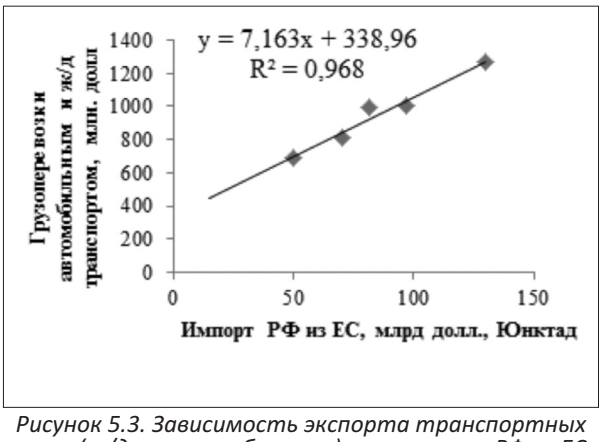

Рисунок 5.3. Зависимость экспорта транспортных услуг (ж/д и автомобильных) от импорта РФ из ЕС

Сравнение структуры экспорта за 2000 и 2015 г.г. показывает, что трубопроводный транспорт существенно уменьшил свою долю в пользу автомобильного, морского и воздушного. Более того, автомобильный транспорт после 2010 г. начинает опережать железнодорожный.

Белорусский экспорт транспортных услуг прямо зависит от товарооборота России и ЕС, а экспорт автотранспортных и железнодорожных грузоперевозок – от импорта России из ЕС (российский экспорт в ЕС идет в основном по трубам). Более точно с каждого миллиарда стоимости российского импорта из ЕС белорусские грузоперевозчики получают примерно 7 млн. долл. Эта цифра могла бы быть больше. Однако следует учитывать, что:

а) часть европейского импорта в РФ все больше идет через Финляндию, порты в районе Санкт-Петербурга, Усть-Луга, Приморск, Высоцк. По оценкам экспертов, белорусская доля в транзитных грузопотоках РФ-ЕС в кризисный и посткризисный периоды увеличилась с 60% до 70% за счет уменьшения доли балтийских государств и Украины;

б) значительная часть грузопотока обслуживается российскими и европейскими (польскими) перевозчиками.

Если до 2009 г. экспорт грузовых транспортных (авто и ж/д) услуг Беларуси составлял 0,72% от российского импорта из ЕС (см. рис. 1.2), то с 2010 г. он стал зависеть еще и от существенно выросшего транзита Калининград – Россия и грузопотоков из ЕС в Казахстан и другие страны Средней Азии, а также потоков в направлении Украина – страны Балтии. Согласно долгосрочным прогнозам, следует ожидать значительного роста грузопотоков из Китая через Казахстан, Россию, Беларусь в ЕС. Вероятность его снижения за счет развития ветви Шелкового пути в обход России через Казахстан, Грузию, Азербайджан экономически маловероятна.

Таблица 5.2

Товарооборот ЕС с государствами ЕАЭС и Китаем (млрд. долл.)

Страна	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Беларусь	3,9	10,9	14,1	16,8	23	15,8
Россия	67,9	183,1	242	285,4	385,3	239,2
Казахстан	14,2	15,9	23,7	27,5	29,1	28,8
Сумма	86,0	209,9	279,8	329,7	437,4	283,8
Китай	94,3	277,2	343,5	438	505,3	440,6

Источник: www.unctad.org.

Несмотря на стабильный рост белорусского экспорта грузовых транспортных услуг, известно, что наибольший рост наблюдается за счет вспомогательных транспортных услуг, предоставляемых в портах, аэропортах, на железнодорожных и автомобильных станциях, в грузовых терминалах. В результате в доходах транспортных компаний, предоставляющих полный спектр услуг, доля доходов от перевозок снижается, в то время как доля других услуг неуклонно растет. Особенно это касается терминальных услуг, рентабельность которых достаточно высока за счет низких затрат на их оказание. Несмотря на положительную динамику, доля белорусских перевозчиков на рынке международных транспортных услуг в последние годы несколько упала, в то время как доля иностранных перевозчиков выросла.

В Беларуси, как и в других странах Восточной Европы, поток международных грузоперевозок увеличился с ростом ВВП. Однако акцент постепенно смещается от бестарной перевозки сырьевых ресурсов в сторону грузов общего назначения, т.е. полуфабрикатов и готовой продукции, которые обеспечивают более высокую стоимость в расчете на тонну. Это имеет важное значение для определения предпочтительного вида транспорта для грузоперевозок, причем предпочтение все больше отдается автомобильному транспорту и сопутствующим перевозкам контейнерами, а также услугам по смешанным перевозкам. В Беларуси происходит смещение предпочтения в сторону автомобильного транспорта по сравнению с железной дорогой. Это объясняется главным образом ее ролью в качестве транзитной страны в международной торговле между государствами ЕС и ЕАЭС, в частности обусловливается требованиями быстроты перевозки и гибкости, предъявляемыми современными товаропроизводителями к перевозкам товаров.

Распределение автоперевозчиков на рынке международных перевозок российских грузов внешней торговли примерно выглядит следующим образом: на долю Беларуси приходится 15% российских грузов, Финляндии – 8% (в основном лес), Украины – 7% (до 2013 г.), Польши – 7%, Литвы – 6%, Латвии – 4%, Германии – 0,2%, Италии – 0,03%. Наибольшие объемы перевозок белорусских перевозчиков приходятся на РФ (715 тыс. т), Литву (453 тыс. т), Турцию (414 тыс. т), Польшу (385 тыс. т), Казахстан (216 тыс. т), Украину (209 тыс. т).

Из РФ в ЕС, кроме нефти и газа, которые следуют по трубопроводам, самыми экспортируемыми являются топливо, смазочные материалы и промышленные товары, классифицированные по сырью. Эта экспортная продукция из РФ поставляется в страны ЕС либо непосредственно через Беларусь в основном железнодорожным транспортом, либо в морские порты балтийских стран через Беларусь, как, например, транзитный грузопоток каменного угля с Западно-Сибирской дороги или сырой нефти со станции Жеча Московской железной дороги. Обслуживание такой продукции, как необработанный никель и алюминий, незавершенная продукция из железа и несплавной стали, нерудная продукция, уголь, кокс и брикеты, грубая необработанная древесина, требует открытых специально оборудованных площадок под навесами или закрытых складских помещений класса «С» с обязательным размещением около железнодорожных узлов и наличием подъезда по железной дороге.

Рисунок 5.4. Транзитные поездки иностранных автомобилей через территорию Беларуси

Доля национальных и иностранных перевозчиков на рынке транзитных грузовых перевозок автомобильным транспортом, осуществляемых по территории Беларуси, не ограничивается объемами внешней торговли услугами. В целом степень участия национальных и иностранных перевозчиков на данном рынке услуг определяется по количеству международных поездок по перевозке экспортных, импортных и транзитных грузов, совершенных по территории Беларуси, как показано на рисунке 5.4.

Автомобильный транспорт играет важную роль в цепях поставки. Данный вид транспорта составляет более 80% общего объема перевозок грузов в странах ЕАЭС. Грузовой автотранспорт имеет преимущества при перемещении груза на небольшие расстояния. Разветвленная сеть дорог позволяет доставить груз в районы, где нет железной дороги. Еще одним преимуществом автомобильного транспорта является возможность доставки груза нескольким клиентам одновременно, даже если заказчики находятся не в одном населенном пункте.

Таблица 5.3

Динамика объемов перевозок грузов автомобильным транспортом в государствах – членах ЕАЭС, млн. тонн

Страна	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Беларусь	100,7	130,9	133,9	166,9	172,9	166,9	156,1
Казахстан	1511,1	1721,0	1687,5	1971,8	2475,5	2718,1	2982,7
Россия	6685	6893	5240	5236	5663	5829,3	5634,3

Источник: расчеты авторов по данным Евразийской комиссии.

Из таблицы 5.3-5.4 видно, что в Беларуси и Казахстане объем перевозок автомобильным транспортом значительно увеличился с 2005 года. В России же в 2009 году произошло снижение объемов перевозок автомобильным транспортом, и она до сих пор не достигла уровня 2005 года.

Таблица 5.4

Динамика удельного веса автотранспорта в объеме перевозок всеми видами транспорта (без трубопроводного) в государствах – членах ЕАЭС, %

Страна	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Беларусь	44	46,2	49,0	44,7	52,0	51,4	51,9
Казахстан	87,1	86,3	87,0	87,8	89,7	90,2	85,2
Россия	82,3	82,2	80,8	78,3	78,6	80,3	80,2

Источник: расчеты авторов по данным Евразийской комиссии.

Таблица 5.5

Динамика среднего расстояния перевозки грузов автотранспортом государств – членов ЕАЭС, км

Страна	2005	2012	2013
Беларусь	73,5	116,8	128,7
Казахстан	31,2	48,7	48,7
Россия	29	42,5	44,3

Источник: расчеты авторов по данным Евразийской комиссии.

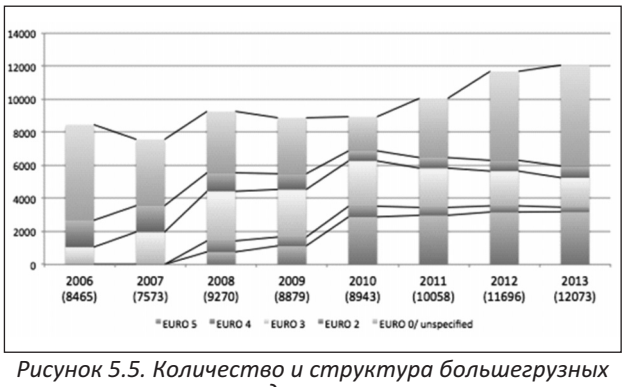

Рисунок 5.5. Количество и структура большегрузных транспортных средств, зарегистрированных для международных грузоперевозок в 2006-2013 гг.

Источник: данные Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Из таблицы 5.5 видно, что расстояние перевозок автомобильным транспортом неуклонно увеличивается. Длина маршрута автомобильного транспорта в Беларуси значительно выше, чем в России и Казахстане. Постоянный рост цен на топливо негативно сказывается на развитии автомобильного вида транспорта, так как расходы на топливо являются значительной статьей расхода автомобильных перевозчиков. Так, за 2011-2013 годы цены на топливо выросли в Беларуси на 14%, в Казахстане – на 12%, в России – на 30%, и составили по состоянию на май 2014 года 0,4 евро в Казахстане, 0,68 и 0,69 евро – в России и Беларуси соответственно.

Подтверждением того, что Республика Беларусь – уникальный транзитный элемент в торговле между ЕС и РФ, является динамика роста экспорта транспортных услуг.

Спрогнозируем развитие экспорта транспортных услуг на 2014–2020 гг. на основании данных за 2005–2015 г.г. (таблица 5.6).

Таблица 5.6

Экспорт Беларусью транспортных услуг (млн. долл.)

Год	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Экспорт транспортных услуг, млн. долл.	1341,2	1714,1	2329,8	2964,8	2251,2	2961,5	3498,9	3573,0	3792,4	3719,7	2928,0

Источник: данные платежного баланса Республики Беларусь.

Рисунок 5.6. Прогнозируемые и фактические объемы импортных и экспортных грузоперевозок автомобильным транспортом в Беларуси (2005 г. = 100, F – прогноз)

Источник: расчеты авторов и данные Всемирного банка.

Прогнозирование проведем с помощью метода экстраполяции тенденций. Для этого построим аппроксимирующую функцию, адекватно описывающую исходный динамический ряд, и выполним трендовый анализ, включающий подбор линии тренда. Логический отбор вида аппроксимирующей функции на основе исходных данных показывает, что наилучшей функцией по коэффициенту детерминации будет полиномиальный тренд. Построим линию тренда с помощью пакета Excel: она обладает самым низким значением ошибки аппроксимации:

$$\overline{A} = \frac{0.000257}{8} 100\% = 0.00322\%.$$

Данная функция была протестирована с использованием шкалы Чеддока, критерия Стьюдента, критерия Фишера, коэффициента ранговой кор-

реляции Спирмена на отсутствие автокорреляции и гетероскедостичности. Анализ показал, что степенной тренд адекватно и точно описывает исходный динамический ряд и его можно использовать для прогнозирования объема экспорта транспортных услуг. С помощью полученной модели можно спрогнозировать рост объема экспорта транспортных услуг с 3792,2 млн. долл. в 2013 году до 4874,1 млн. долл. в 2020 году, т.е. на 22,2% (рисунок 5.7). Отметим, что данный прогноз близок к прогнозу, сделанному Всемирным банком, согласно которому к 2020 году рост экспорта транспортных услуг Беларуси составит 25%.

Рисунок 5.7. Прогноз динамики экспорта транспортно-логистических услуг Беларуси

Источник: разработка авторов по данным платежного баланса Республики Беларусь за 2005-2013 годы.

Следует отметить, что наш прогноз и прогноз Всемирного банка дают значения ниже, чем заданные Национальной программой развития экспорта на 2011-2015 гг. (в 2015 г. – 6860-7080 млн. долл.).

Если использовать данную модель до 2030 года, то экспорт транспортных услуг в этом году составит 6 млрд. долл., что составит рост почти на 40% по сравнению с 2013 годом.

Если в качестве исторических данных взять поквартальные временные ряды экспорта транспортных услуг с 1998 г. по 2013 г., то ряды окажутся нестационарными, однако ряды первых разностей (поквартальный рост) будут стационарными, интегрированными первого порядка. В каждом ряду выделим трендовую, сезонную и случайную компоненты. Компоненты трендовая и сезонная прогнозировались с помощью экспоненциального сглаживания по модели ARIMA (пакет Eviews 5.1). Полученные результаты представлены в таблице 5.7.

Таблица 5.7

Прогноз экспорта транспортных услуг (млн. долл.)

Вид транспорта	2015	2015 (факт)	2020	2025	2030
Железнодорожный	1089,2	374	1446,0	1713,9	1981,2
Автомобильный	1212,2	871	1514,8	2434	2989,7
Трубопроводный	972,2	697	1203,6	1319	1319

Таблица 5.8

Индикативные показатели экспорта транспортных услуг (минимум/максимум) согласно Стратегии-2030

Вид транспорта	2015	2020	2025	2030
Железнодорожный	1091/1091	1175/1195	1231/1269	1274/1328
Автомобильный	1181/1207	1346/1470	1457/1678	1540/1853
Водный	1,4/1,6	1,5/1,7	1,6/1,8	1,7/1,8
Авиационный	322/325	361/381	387/424	407/460
Сумма (без трубопроводного)	2595,4/2624,6	2883,5/3047,7	3076,6/3372,8	3222,7/3642,8

6. Рост грузопотоков ЕС – Азия

Международные эксперты спрогнозировали устойчивый рост перевозок между ЕС и Азией начиная со второго десятилетия XXI века. Поэтому основной экономический интерес Беларуси при создании ЕАЭС – развитие транзитных возможностей, т.е. увеличение экспорта транспортных услуг на базе создания в стране сети логистических центров. Задачами ЕАЭС в области логистики являются:

– гармонизация национальных законодательств в сфере транспорта;

– развитие транспортных коридоров ЕАЭС;

– устранение нефизических барьеров и интеграция транспортной политики при формировании ЕАЭС.

Перенос контроля с белорусско-российской и российско-казахстанской на внешнюю границу ЕАЭС сократит время прохождения контрольных операций и уменьшит логистические расходы (оцениваются в 50 млрд. долл.) на пути товаров через территорию стран ЕАЭС из ЕС в страны Азии и наоборот. ЕАЭС может изменить конфигурацию перевозок между ЕС и Азией (в первую очередь Китаем).

Сухопутный транзит через территорию ЕАЭС товарооборота ЕС и Китая (всего около 0,5 трлн. долл., а в целом государств Азиатско-Тихоокеанского региона – еще 0,5 трлн. долл.) составляет пока менее 1% от всего товарооборота. Пока практически весь объем грузов доставляется морским транспортом через Суэцкий канал. Активные действия стран ЕАЭС по увеличению этой доли – сверхактуальная задача. Доходы стран ЕАЭС от грузового транзита ЕС – Китай оцениваются в 60 млрд. долл.

По аналогии с морским транспортом участники рынка стали изыскивать возможности по организации сухопутных контейнерных линий. Их основными преимуществами являются: уменьшение сроков перевозки (12-20 дней по

сравнению с 25-40 днями у водных маршрутов), а также возможность доставлять грузы «от двери до двери» с соблюдением необходимых требований по безопасности и качеству. Следует учитывать, что в связи с принятыми планами по развитию Западного Китая китайские логисты уже проявляют активность по развитию сухопутных транспортных связей между Азией и Европой (одно из ответвлений Великого шелкового пути пройдет через Беларусь).

Беларусь плотно работает по направлению Китай-ЕС с использованием всех видов транспорта: железнодорожного, воздушного, автомобильного. Нужно развивать транзитную привлекательность, сокращать документооборот, переходить на электронные документы. Нужно также совершенствовать работу пунктов пропуска – и железнодорожных, и автомобильных. При этом необходимо действовать комплексно, всем, кто работает на границе (транспортникам, таможенникам), и другим органам, выполняющим функции контроля как на границе, так и на территории страны. Нужно отрабатывать механизм сокращения ненужных функций контроля.

По подсчетам специалистов ООН (UN ESCAP), к 2015 году объем перевозок грузов в контейнерах в сообщении Азия – Европа достигнет 26,1 млн. TEU (условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств), а в сообщении Европа – Азия – 17,7 млн. TEU. Сложности с прохождением судов-контейнеровозов по Суэцкому каналу неминуемы. Специалисты прогнозируют рост перевалки китайских контейнеров (до 700 тыс. TEU, прогноз Казтранссервиса) через казахстанскую железнодорожную станцию Достык. Часть этих грузов будет распределяться по территории ЕАЭС (уже в 2010 г. поставки из Казахстана в Беларусь выросли в 5,4 раза, до 404 млн. долл.). Другая часть (около 500 тыс. TEU) пойдет в ЕС, в том числе через Беларусь (около 200 тыс. TEU). Возникает проблема обратной заполняемости контейнеров – некоторые предлагают заполнять их европейскими грузами для РФ, Казахстана, Беларуси, в этом случае только после разгрузки в ТС контейнеры последуют в Китай пустыми. Поезд «Казахский вектор», продленный от станции Арысь до станции Достык, значительно увеличит перевозки из Бреста (10 000 TEU в 2010 г.)[3].

Определенный риск для Беларуси могут создать намерения России замкнуть строящийся автомобильный маршрут Китай – Казахстан – Россия на Санкт-Петербург. Нашей стране нужно приложить определенные усилия, чтобы вторая ветка этой трассы пошла в Калининград. В октябре 2009 г. в ходе первого Евроазиатского транспортного форума ASEM министры транспорта Беларуси, Литвы и Китая подписали в Вильнюсе декларацию о создании сухопутного транзитного коридора Восток-Запад.

Из стран ЕС в Китай экспортируется в основном промышленная продукция товарной группы 7: электрические устройства, оборудование и аппаратура, дорожные транспортные средства, электрические генераторы и оборудование, профессиональное научное оборудование. Такая же продукция экспортируется и в европейскую часть СНГ, поэтому, обладая определенными складскими площадями, владельцы ТЛЦ и логистические операторы могут группировать эти два направления в своей деятельности, получая прибыль за счет эффекта масштаба.

Обслуживание грузов из Китая в ЕС в белорусских ТЛЦ маловероятно. Возможно только строительство в китайско-белорусском индустриальном парке «Великий камень» сборочных китайских производств.

Что касается перспектив проекта по созданию ОТЛК (Объединенная транспортно-логистическая компания), то благодаря ее реализации к 2021 году планируется выполнить транзит контейнерных грузов, прежде всего на коридоре Китай – ЕС, в объеме порядка 1,1 млн. контейнеров. Если же говорить непосредственно о Беларуси, за счет создания ОТЛК республика планирует увеличить транзитный контейнеропоток в 4,5 раза. В целом мультипликативный эффект для страны за прогнозный период может составить около 1 млрд. долл. прироста ВВП.

Широкий ассортимент китайского экспорта в Беларусь товарных групп 6, 7, 8 может способствовать специализации ТЛЦ в этом направлении – это обслуживание следующих товаров: телекоммуникационные и звукозаписывающие устройства, офисные машины и машины автоматической обработки данных, электрические устройства, оборудование и аппаратура, одежда, обувь, игрушки, сувениры.

Выгоды от обработки транзитных грузопотоков. Конкуренция среди ТЛЦ, работающих с транзитными грузопотоками, долгое время будет оставаться на низком уровне из-за высокого транзитного потенциала Беларуси.

В таблице 6.1 приведены данные по транзиту продукции через Беларусь автомобильным и железнодорожным транспортом.

Таблица 6.1

Транзит продукции через Беларусь

Транзит продукции, млн. т	2006	2007	2008	2010	2015*
Автомобильный транспорт	1,7	17,6	1,5	8,4	47,1
Ж/д транспорт	46,3	49,3	50,6	46,6	62,9
Всего по этим видам транспорта	48,0	51,1	52,1	55	110

* Прогноз стратегии Транзит-2015. Данные свидетельствуют, что объем грузоперевозок (вместе с внутренними) по железной дороге увеличивается вдвое медленнее, чем перевозки автомобильным транспортом. Поэтому удельная доля в грузоперевозках автотранспорта растет и достигла 17% (с учетом всех видов транспорта, включая трубопроводный).

Источник: Белстат.

[3] На БЖД имеется 16 контейнерных терминалов по переработке большегрузных 20-футовых контейнеров, из которых 7 имеют возможность перерабатывать 40-футовые контейнеры.
Водный транспорт обеспечивает перевозки грузов на внутренних водных путях протяженностью около 2 тыс. км и переработку грузов в 10 речных портах. Система «Буг – Днепро-Бугский канал – Припять – Днепр» с выходом в Черное море включена в состав европейских внутренних водных путей. Технические возможности портов позволяют перевозить более 8 млн. тонн и обрабатывать 15 млн. тонн грузов в год.

Таблица 6.2

Прогноз роста объемов перевозок грузов автомобильным транспортом в государствах – членах ЕАЭС по базовому сценарию, млн. тонн

Страна/годы	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Беларусь	190	195	215	230	250	265	270
Казахстан	3150	3300	3500	3660	3800	3900	3950
Россия	5700	5800	5900	6100	6200	6400	6700

Источники: расчеты авторов, данные Белстата.

Таблица 6.3

Прогноз грузооборота по государствам – членам ЕАЭС, млрд. т-км

Базовый (инерционный) сценарий				
Страна/годы	2015	2020	2025	2030
Беларусь	88,1	109,1	127,7	144,0
Казахстан	548,5	752,0	975,1	1239,8
Россия	5079,2	5991,2	6963,7	8250,4

Источник: www.eurasiancommission.org.

7. Международные рейтинги Беларуси по качеству логистики и условиям внешней торговли

Формирование современной транспортно-логистической системы является важным фактором экономического роста. Показателем, с помощью которого можно оценить логистический потенциал страны, является индекс эффективности логистики Logistics Performance Index (LPI), составленный Всемирным банком совместно с университетом Турку (Финляндия). Индекс эффективности логистики LPI рассчитывается на основе опросов международных, национальных и региональных логистических и складских операторов, транспортно-экспедиторских компаний. Опрос состоит из двух частей: по пятибалльной шкале респонденты оценивают критерии, отражающие эффективность в первой части внешней логистической системы в отношении 8 стран, с которыми работают логистические компании, во второй части респонденты оценивают внутреннюю логистическую систему страны, далее рассчитывается интегральный индекс LPI и место среди стран мира, участвующих в рейтинге.

В качестве основных критериев оценки внешней эффективности логистики выбраны:

– эффективность таможенного и пограничного оформления (customs – таможня);

– качество торговой и транспортной инфраструктуры (infrastructure – инфраструктура);

– простота организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам (international shipments – международные перевозки);

– качество и компетентность логистических услуг (logistics quality and competence – компетентность логистики);

– отслеживание прохождения грузов (tracking&tracing – отслеживание груза);

– своевременность поставок грузов (timeliness).

В соответствии с рейтингом LPI, наиболее развитыми логистическими системами обладают Германия, Нидерланды, Бельгия, Великобритания, Сингапур. В Польше в 2014 г. индекс LPI составил 3,49 балла (31-е место), в Литве – 3,40 (36-е место), в Латвии – 3,18 (46-е место), в Украине – 2,98 (61-е место).

Таблица 7.1

Динамика мест в рейтинге качества логистики LPI

Страна	2007	2010	2012	2014
Германия	3	1	4	1
Нидерланды	2	4	5	2
Бельгия	12	9	7	3
Великобритания	9	8	10	4
Сингапур	1	2	1	5
Китай	30	27	26	28
Польша	40	30	30	31
Латвия	42	37	76	36
Литва	58	45	58	46
Украина	73	102	66	61
Казахстан	133	62	86	88
Беларусь	74	–	91	99
Россия	99	94	91	90
Армения	131	111	100	92
Кыргызстан	103	91	130	149

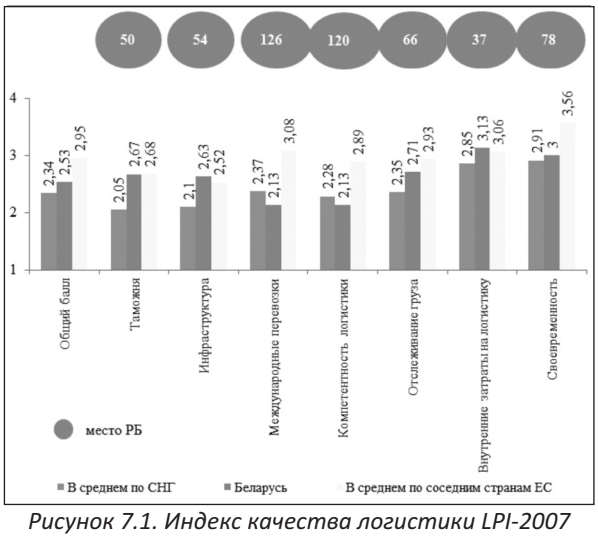

Рисунок 7.1. Индекс качества логистики LPI-2007

Источник: www.worldbank.org.

В Беларуси, в отличие от многих восточно-европейских стран, наблюдается недостаточно быстрое развитие логистики. В 2007 году согласно Индексу качества логистики LPI наша страна занимала с 2,53 балла 74-е место в мире и опережала все страны СНГ: Россия – 99-е место (2,37 балла), Казахстан – 133 (2,2 балла) – но несколько уступала соседним странам ЕС: Польша – 40-е место, Латвия – 42-е место, Литва – 58-е место. По рейтингу LPI-2007 показатель эффективности процедур таможенного оформления (50-е место) сопоставим с аналогичными показателями соседних стран ЕС. В отчете отмечалось, что Беларуси необходим более существенный прогресс по показателям международных перевозок (126-е место), компетентности и качеству логистических услуг (120-е место) и своевременности прибытия грузов в пункты назначения (78-е место). Беларусь продемонстрировала относительно высокое качество транспортной и коммуникационной инфраструктуры и конкурентный уровень внутренних затрат на логистику (см. рисунок 7.1).

Таблица 7.2

Факторы, препятствующие эффективному функционированию логистики в Республике Беларусь

Степень значимости препятствующего фактора	Инфраструктура для торговли	Количество и предложение логистических услуг	Модернизация ключевых таможенных и пограничных процедур	Интеграция пограничных служб	Содействие региональным связям и транзит
Значительный	Недостаточность складских помещений класса А и В, оборудованных системой температурного контроля	Низкий уровень логистики третьей стороны современных услуг. Недостаточность консолидированных перевозок (услуг по перевозкам при неполной загрузке транспортного средства). Ограниченный объем ПИИ в секторе	Таможенное оформление импортных поставок в основном в бумажной форме с постепенным внедрением электронного декларирования	Техническая сертификация товаров, санитарная, фитосанитарная сертификация, контроль	«Нулевая терпимость» таможенных органов: потенциально является главной проблемой в Таможенном союзе
Средний	Пропускная способность железной дороги. Дорогие телекоммуникации	Отсутствие прямого доступа к морскому транспорту. Неэффективная система резервирования вагонов	Потенциальные усовершенствования в системе взаимодействия пограничных служб с внедрением автоматизированной системы		
Незначительный	Дорожная инфраструктура	Возможности автотранспорта	Оформление экспортных поставок	TIR	

Источник: www.worldbank.org.

Ввиду недостатка информации Беларусь не была включена в LPI-2009 (по неофициальным оценкам, она оказалась бы на 110-м месте), при этом наши соседи – члены ЕС поднялись в рейтинге в среднем на 10 мест.

К 2014 г. Беларусь потеряла позиции с 74-й в 2007-м до 99-й, в то время как Казахстан поднялся со 133-го на 88-е место. Это обусловлено в первую очередь успешной реализацией транспортной стратегии Казахстана, направленной на создание эффективной сети ТЛЦ, и относительно медленным ее формированием в Беларуси.

На рисунке 7.2 представлена динамика изменения показателя эффективности логистики LPI Беларуси с 2007-го по 2014 год. За это время наша страна улучшила свой результат по показателям: «компетенция в логистике», «международные поставки», «своевременность». Недостаточно хорошо в логистические процессы внедрялись технологии, о чем свидетельствует снижение показателя «отслеживание груза».

Наибольшее отрицательное влияние на интегральный показатель страны в рейтинге 2014 года оказал показатель «компетенция в логистике», согласно которому Беларусь оказалась на 116-й позиции. Наивысший результат – 86-е место – страна получила за показатель «инфраструктура».

Сравнение показателей эффективности логистики для выборки стран (рисунок 7.3) показывает, что Беларусь существенно отстает не только от Польши и Литвы, но и от России и Казахстана.

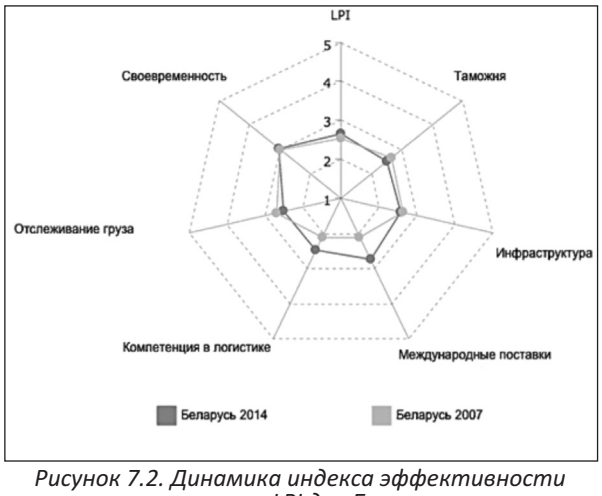

Рисунок 7.2. Динамика индекса эффективности логистики LPI для Беларуси

Источник: собственная разработка по данным www.worldbank.org.

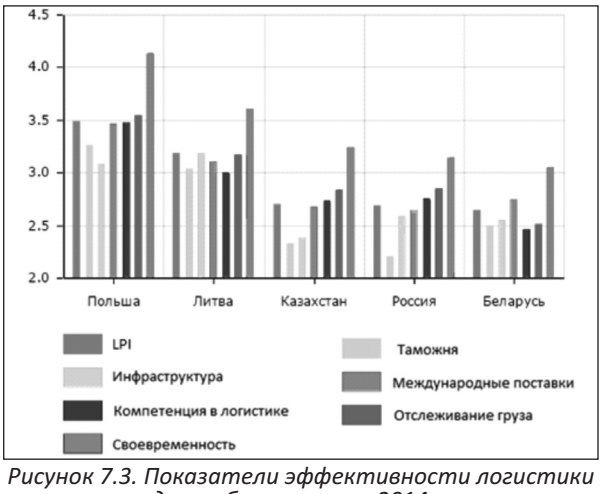

Рисунок 7.3. Показатели эффективности логистики для выборки стран, 2014 г.

Источник: собственная разработка по данным www.worldbank.org.

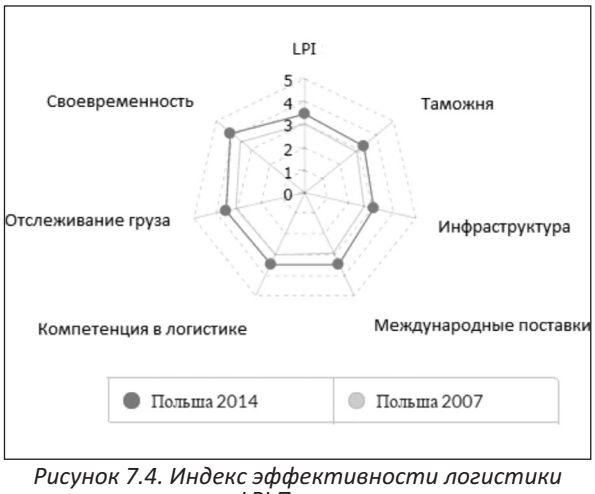

Рисунок 7.4. Индекс эффективности логистики LPI Польши

Если оценивать основные показатели развития логистики по индексу LPI в 2014 г. стран – членов ЕАЭС, то Беларусь лидирует по показателям: «эффективность процесса таможенного оформления», «простота организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам». Россия превосходит Беларусь и Казахстан по показателям «качество торговой и транспортной инфраструктуры» и «качество и компетентность логистических услуг», «отслеживание прохождения грузов». У Казахстана наивысший рейтинг по субиндексу «своевременность поставок грузов».

Если сравнивать индекс LPI в 2012 и 2014 г.г., то Россия улучшила свои позиции по всем субиндексам, при этом значительное улучшение достигнуто по позиции «качество торговой и транспортной инфраструктуры». Наиболее уязвимая позиция Беларуси – по субиндексу «качество и компетентность логистических услуг», при этом значительно улучшился рейтинг по субиндексу «таможня». Казахстан ухудшил свои позиции по всем показателям, кроме субиндекса «своевременность поставок грузов».

Хорошим примером для Беларуси также является Польша, которая за последние годы очень быстро повысила свои позиции в сфере логистики на мировой арене. Согласно рисунку 7.4 с 2007 года Польше удалось улучшить каждый из показателей, учитывающийся при составлении рейтинга, и в итоге подняться с 40-го на 31-е место. Согласно Программе Правительства-2015 за место Беларуси в рейтингах LPI отвечает Министерство транспорта и коммуникаций, которое должно было обеспечить выход нашей страны к 2015 г. на 50-е место.

Таблица 7.3

Логистическая привлекательность Беларуси по факторам LPI

Критерий	2007		2014	
	Балл	Место	Балл	Место
Таможня	2,67	50	2,50	87
Инфраструктура	2,63	54	2,55	86
Международные перевозки	2,13	126	2,74	91
Отслеживание прохождения грузов	2,71	66	2,51	113
Своевременность поставок	3	78	3,05	93

Источник: собственная разработка по данным Всемирного банка.

Динамика развития условий международной торговли. В рейтинге Doing Business (DB) Всемирного банка по субиндексу «условия международной торговли» Беларусь за несколько последних лет значительно поднялась – со 134-го на 113-е место, однако этого недостаточно для выхода в целом в рейтинге DB на 30-е место. Кроме объективно низких показателей – высокая стоимость доставки контейнера в ближайший порт – место Беларуси снижают достаточно высокая стоимость внутренних перевозок и обработки, а также таможенная очистка и технический контроль (2 дня и 200 долл.).

При расчете места по индексу «международная торговля» рейтинга ранее в расчет принимались с равным весом три показателя: количество документов, временные затраты и расходы, необходимые для импорта и экспорта. Учитывались все официальные процедуры – от контракта между двумя сторонами до доставки товара, а также временные и финансовые затраты. Анализировались все документы, необходимые для пересечения товарами границ: в случае экспорта принимались в расчет все процедуры – от упаковки товаров на заводе до их отправки из порта; в случае импорта – все процедуры от прибытия товара в порт назначения до его доставки на склад предприятия.

Местные экспедиторские фирмы, судоходные компании, таможенные агенты и официальные лица портов были главными источниками информации о необходимых документах, а также временных и финансовых затратах на прохождение каждой процедуры.

Модельные предположения о предприятии: имеет 60 или больше сотрудников; на экспорт приходится 10% продаж.

Модельные предположения о товарах: товары перевозятся в 20-футовых контейнерах; не являются опасным или грузом военного назначения; не требуют охлаждения или других особых условий хранения; не требуют соблюдения специальных фитосанитарных или природоохранных стандартов, за исключением международных.

Количество документов. Все документы, требуемые для экспорта или импорта товаров, принимаются во внимание при предположении, что обе стороны уже согласовали условия контракта и подписали его. Под документами понимаются банковские документы, таможенные декларации, портовые документы, импортные лицензии и другие официальные документы, которыми обмениваются заинтересованные стороны. Документы, которые подаются одновременно, рассматриваются как разные документы.

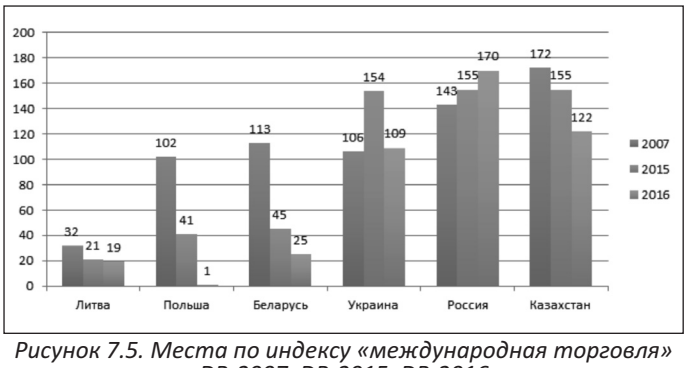

Рисунок 7.5. Места по индексу «международная торговля» DB-2007, DB-2015, DB-2016

Источник: собственная разработка по данным Всемирного банка.

Временные затраты. Временные затраты на процедуру рассчитываются в календарных днях (с момента ее начала до ее завершения). Если срок прохождения процедуры может быть сокращен за официальную дополнительную плату, более короткая процедура принимается во внимание. Процедуры, которые можно проходить параллельно, рассматриваются как одновременные. Время ожидания между процедурами, например, во время разгрузки груза, принимается во внимание.

Расходы. Учитываются все официальные сборы, взимаемые с 20-футового контейнера, связанные с завершением процедуры экспорта или импорта товаров. К ним относятся: расходы на документы, административные сборы за таможенное оформление и технический контроль, складные и погрузочно-разгрузочные расходы, оплата внутренних перевозок. В расчет не принимаются тарифы и торговые пошлины.

В рейтинге DB-2016 в расчете показателя «международная торговля» произошли значительные изменения. Теперь условный сценарий фокусируется на приоритетном для каждой страны экспортном товаре (для Беларуси это калийные удобрения) и на наиболее распространенном товаре для импорта (для всех стран это автозапчасти), а также на ведущих торговых партнерах по экспорту и импорту для каждой страны.

Таблица 7.4

Позиции Беларуси, стран ЕАЭС и соседних государств по показателю «международная торговля» в DB-2016

	Беларусь	Литва	Польша	Украина	Россия	Казахстан
Место	25	19	1	109	70	122
Экспорт						
(часов/долл.)	4/87	3/28	1/0	96/292	425/500	132/430
(часов)	5/148	9/158	0/0	96/1125	133/574	133/574
Домашний транспорт (часов/долл.)		1/73	14/100	5/300	13/774	48/281
Импорт						
(часов/долл.)	4/0	1/0	1/0	168/292	42,5/500	6/0
(часов)	1/0	0/0	0/0	52/100	96/1125	2/0
Домашний транспорт (часов/долл.)	4/229	4/290	14/1000	5/300	15,3/744/1	281/1595

Источник: www.worldbank.org.

Стоит отметить большую степень проникновения логистики в сферу ведения бизнеса. В таблице 7.5 перечислены индикаторы, схожие при определении эффективности логистики и ведения бизнеса.

Таблица 7.5

Индикаторы эффективности бизнес-процессов

Индикаторы эффективности логистики (LPI)	Индикаторы эффективности ведения бизнеса DB для категории «международная торговля»
Эффективность процесса таможенного оформления	Документы на импорт (количество)
Конкурентоспособность цены поставок	Время на импорт (в днях)
Возможность отслеживать грузы	Стоимость импорта (USD/контейнер)
Качество торговой и транспортной инфраструктуры	–
Компетентность и качество логистических услуг	–
Частота, с которой поставки достигают получателя в запланированные или ожидаемые сроки	–

Источник: собственная разработка по данным Всемирного банка.

Система регулирования предпринимательской деятельности действует на всей цепочке создания добавленной стоимости, которая формируется в определенной логистической среде. Эффективность международной торговли для стран с высоким рейтингом Всемирного банка и некоторых других государств показана на рисунке 7.6.

Проверим наличие связи между коэффициентами эффективности логистики и ведения бизнеса с помощью коэффициента корреляции Пирсона:

$$R_{X,Y} = (M[XY] - M[X]M[Y]) \Big/ \sqrt{(M[X^2] - M[X])^2}\ \sqrt{(M[Y^2] - (M[X])^2} = 0{,}84$$

Рисунок 7.6. Связь коэффициентов эффективности логистики LPI и ведения бизнеса DB, 2014 г.

Источник: собственная разработка по данным рейтингов Всемирного банка.

Значение коэффициента 0,84, близкое к единице, свидетельствует о наличии сильной связи между рассматриваемыми параметрами. Положительное значение коэффициента подразумевает, что при увеличении одной переменной растет значение и другой. Таким образом, анализ подтверждает объективные предпосылки для совместной координации и улучшения условий для сферы бизнеса и сферы логистики.

8. Рекомендации по совершенствованию транспортно-логистической системы и мероприятия по интеграции белорусских логистических операторов в мировую транспортно-логистическую систему

Главная стратегическая цель национальных логистических операторов – комплексное логистическое обслуживание белорусских экспортеров в страны ЕС, ЕАЭС, СНГ, Грузии, а также обслуживание транзитных потоков через территорию Беларуси и импорта белорусских организаций.

Основными целями эффективного функционирования транспортно-логистической системы на территории Беларуси являются:

- привлечение дополнительных грузопотоков в транспортные коридоры, проходящие по территории страны;
- максимальное использование существующих возможностей всех видов транспорта;
- ускоренное движение грузов во внутриреспубликанском и международном сообщениях и обеспечение беспрепятственного прохождения грузов через стыковые пункты транспортных узлов

Для достижения целей эффективного функционирования транспортно-логистической системы необходимо соблюдение ряда следующих принципов:

- создание органа управления, призванного обеспечить формирование государственной политики в сфере логистики, и содействовать ее реализации;
- предложение клиентам максимально полного перечня транспортных и сопутствующих современных логистических услуг и организация комплексного транспортно-логистического обслуживания, организация работы в стране 3PL-, 4PL-, в перспективе и 5PL-логистических провайдеров;

■ повышение информированности руководителей предприятий и организаций о развитии рынка транспортно-логистических услуг, преодоление низкого уровня доверия к сторонним компаниям, тем самым увеличение привлекательности транспортно-логистического аутсорсинга;

■ инвестирование и проектирование ТЛЦ с привязкой к специфике товаров, для которых предназначены помещения;

■ максимальная стандартизация и унификация документов, применяемых участниками логистической схемы, с целью создания единого информационного пространства стран ЕАЭС и основных партнеров (Китая и ЕС), построение работы на основе мировых стандартов и международных договоров;

■ единая маркетинговая стратегия и тактика всей сети ТЛЦ, совместное исследование рынков и маркетинговых мероприятий, обеспечивающих формирование спроса на комплексные транспортные услуги на территории стран;

■ географическая распределенность ТЛЦ с целью максимального охвата рынка транспортно-логистических услуг;

■ организация сотрудничества с российскими и международными организациями, занимающимися вопросами формирования логистических схем доставки грузов;

■ отмена принципа резидентства при таможенном оформлении товаров на таможенной территории стран таможенного союза и разрешительной системы на автоперевозки из третьих стран в рамках ЕАЭС;

■ создание эффективного информационного взаимодействия между государственными органами экспортно-импортного контроля, полный уход от систем контроля, основанных на бумажных технологиях;

■ интеграция с мировыми ТЛЦ и обеспечение информационного обмена с ними.

Таким образом, формирование национальной транспортно-логистической системы должно идти по следующим направлениям:

■ повышение конкурентоспособности и общее снижение издержек потребителей транспортно-логистических услуг за счет внедрения новых видов и форм обслуживания потребителей на основе создаваемых ТЛЦ, позволяющих расширить ассортимент логистических услуг и улучшить их качество;

■ увеличение объемов перевозок в связи с удобным географическим положением Беларуси и пролеганием кратчайших путей доставки грузов по территории страны, что приведет к росту экспорта транспортных услуг, увеличит масштабы и спектр логистического обслуживания;

■ вложение значительных инвестиций в информационные системы и технологии, что позволит повысить скорость обработки грузов и оптимизировать существующие грузопотоки и, как результат, снизить издержки всех участников транспортно-логистической системы товародвижения.

Реализация предложенных мер может способствовать прогрессу в реализации транспорто-логистического потенциала Беларуси, укреплению положения белорусских компаний на международном пространстве, привлечению инвестиций, образованию новых инновационных рабочих мест.

Общий транспортно-логистический потенциал Республики Беларусь приведен в форме свот-анализа на рисунке 8.1.

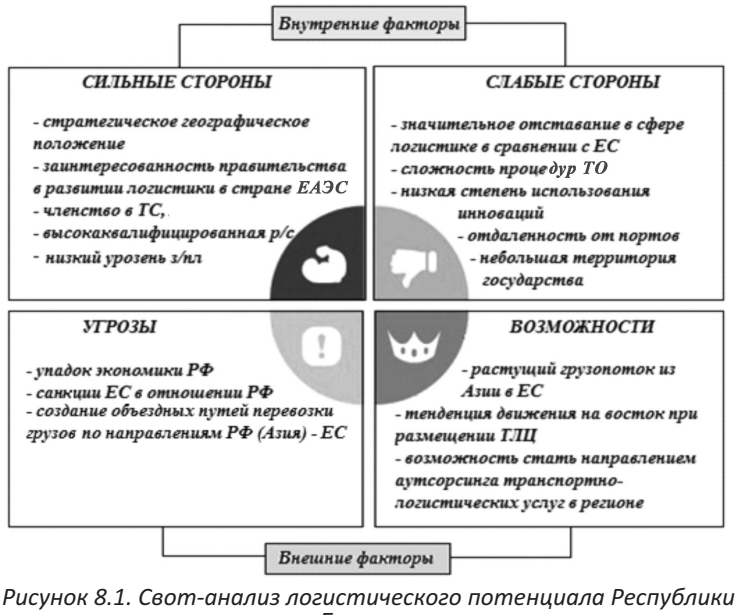

Рисунок 8.1. Свот-анализ логистического потенциала Республики Беларусь

Источник: собственная разработка.

Следует отметить, что мощный инвестиционный бум строительства транспортно-логистической инфраструктуры, который сейчас наблюдается в Беларуси, судя по количеству вводимых в эксплуатацию ТЛЦ и реализуемых проектов, а также медленное налаживание комплексного логистического сервиса могут повлечь в ближайшем будущем банкротства логистических провайдеров, чьи логистические центры построены без детального технико-экономического обоснования. Сейчас Беларуси требуются качественные ТЛЦ с полным циклом современных логистических услуг, что позволит экспортерам и импортерам при передаче логистики на аутсорсинг минимизировать транспортно-логистические затраты в конечной цене товара, а качественная переработка транзитного грузопотока белорусскими ТЛЦ – увеличить доходы страны от транзита и повысить транзитную привлекательность ее территории.

Для организации взаимодействия с европейской таможенной и транспортно-логистической системой необходимо:

■ организовать взаимодействие с европейской таможенно-транзитной системой и расширить деятельность по предварительному информированию таможенных органов ЕС и предоставлению гарантий. Увеличение доходов от этого направления услуг требует регистрации филиалов в ЕС (Германия, Польша) с их включением в реестр европейских таможенных экспедиторов;

■ инициировать вступление Беларуси в Европейскую логистическую ассоциацию (European Logistics Assotiation – ELA) (Украина и Россия – уже члены ELA);

■ вступить в Международную ассоциацию экспедиторов FIATA;

■ вступить в Europlatform (Европейская ассоциация «грузовых деревень» – ТЛЦ). Основная цель Европлатформы – продвижение и расширение концепции развития и интеграции ТЛЦ на европейском пространстве и во всем мире (Украина и ее отдельные логоператоры – члены Europlatform).

С целью организации взаимодействия с транспортно-логистическими организациями ЕАЭС необходимо:

■ получить статус уполномоченного экономического оператора, таможенного перевозчика и владельца ВХС в ЕАЭС;

■ активное участие в переговорах по созданию в ЕАЭС единой системы анализа и управления рисками – САУР ЕАЭС, аналогичной САУР ЕС и гарантийной системы ТС. Организация оказания услуг по обеспечению уплаты таможенных пошлин, налогов при перевозке по территории ЕАЭС резидентами и нерезидентами ЕАЭС:

– внедрение системы анализа рисков при таможенном транзите;

– организация обращения сертификатов формы «С2»;

– организация страхования рисков перевозчиков (CMR-страхование);

– получение банковской гарантии выполнения обязательств по договорам поручительства;

■ оперативное обновление информации в базах данных Комиссии ЕАЭС (реестры ВХС, таможенных перевозчиков) и публикация их на сайте ЕАЭС;

■ создание программного модуля генерации электронных статистических деклараций во внешней и взаимной торговле на единой таможенной территории;

■ вступление в Евроазиатскую логистическую ассоциацию (EALA);

■ подготовка к строительству (аренда) зарубежных ТЛЦ для комплексного обслуживания белорусских экспортеров.

Организация взаимодействия с логистическими операторами Украины:

■ Стратегические направления взаимодействия с логоператорами Украины – обслуживание грузопотока «Юг – Север», который состоит из потоков в Беларусь, страны Балтии, Финляндии и др. из портов Черного моря (Турция, Грузия, Армения, Азербайджан) и сухопутных грузов юга Европы: Турция, Румыния, Болгария, Молдова. До нормализации отношений Грузии и России значителен грузооборот Беларуси с этой страной;

■ участие в украинско-литовском проекте NCTS;

■ выбор партнерских логоператоров в коридоре «Юг – Север» и заключение с ними договоров (возможные варианты: в Украине – ЗАО «Пласке», в Литве – ООО «BALAGVA», в Латвии – «Парекс Брокер Систем»).

Создание совместных ТЛЦ с ведущими мировыми логистическими операторами: крупные мировые логоператоры (3PL, 4PL) с целью ускорения продвижения грузов арендуют складские помещения, помогут участвовать в совместных проектах с заключением партнерских соглашений по совместному строительству дополнительных модулей в строящихся ТЛЦ с ведущими мировыми компаниями (такое сотрудничество позволило бы перенять опыт современных логистических операторов и соответствовало бы международной практике – работе в одном ТЛЦ многих независимых компаний).

Прогнозируется повышение спроса на услуги по консолидации перевозок (при неполной загрузке), а также рост спроса на рейсовые международные и внутренние грузовые перевозки. Это требует изучения вопроса организации регулярных автопоездов (например, Минск – Гамбург) для обслуживания периодичных поставок; растет спрос на консолидированные перевозки грузов дорогостоящих товаров и товаров, требующих специального обращения (европейские товары класса «люкс» для России, Казахстана, стран Средней Азии и, возможно, Западного Китая).

Партнерство с ритейлерами: прогнозируемый приход в Беларусь европейских розничных сетей, привыкших к внешним транспортно-логистическим услугам, резко увеличит спрос на них. В Великобритании, например, около 60% спроса на транспорто-логистические услуги приходится на ритейлеров. Следует учитывать, что ритейлеры предъявляют очень жесткие требования к надежности и точности трансграничных поставок.

Внедрение онлайновых технологий (электронный обмен данными): необходимо синхронизировать с ИТ-реинжинирингом и внедрением современных стандартов и технологий: ASYCUDA, электронного обмена данными, EDIFACT, EANCOM, IFCSUM, штриховой идентификации товаров – EAN128, контейнерных – UCC 128 и радиочастотных – RFID-метки, навигационных систем Inmarsat-C, Euteltracs, GPS/Navstar, Белтрансспутник.

Внедрение технологий менеджмента качества ISO 9001: внедрение и сертификацию системы менеджмента качества ISO 9001 необходимо синхронизировать с ИТ-реинжинирингом бизнес-процессов.