

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ИННОВАЦИИ В ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКЕ – ПУТЬ РАЗВИТИЯ В УСЛОВИЯХ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ НЕСТАБИЛЬНОСТИ

Пильгун Татьяна Владимировна

Белорусский национальный технический университет

Гедрис Константин Иванович

Белорусская железная дорога
г. Минск, Республика Беларусь

It is pointed out that the requirements of an efficient transport logistics go beyond individual organizations. In order to provide quality transportation services to promote transit, export and, import goods, the joint productive work of all participants in the transport and logistics chain is required. The employees of railway transport together with customs and border authorities are working on technologies that will reduce delay time of freight cars at border crossings due to the operations necessary for the clearance of goods.

Современные мировые тенденции развития экономических процессов, характеризующиеся нестабильностью в глобальном масштабе, динамичная трансформация рынков производства и переориентация основных направлений распределения товаров требуют применения инновационного подхода к развитию транспортной логистики в границах не только одного государства, но целого региона.

Расположение Беларуси на перекрестке важных транспортных коридоров и на границе Европейского и Евразийского экономического союза предопределило её роль связующего звена между странами Европы и Азии, что ставит задачу перед транспортными предприятиями соответствовать всем современным требованиям в области транспортно-логистической деятельности и, в первую очередь, в части применения инновационных технологий.

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 18.07.2016г. № 560 утверждена Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016-2020 годы. В сравнении с предыдущей программой развития логистической системы до 2015 года, которой предусматривалось в большей степени создание и развитие инфраструктурных объектов для предоставления логистических услуг, в настоящее время поставлены качественно новые задачи и цели, суть которых повышение комплексности логистических услуг, эффективное использование созданной логистической инфраструктуры и, соответственно, усиление транзитного потенциала страны. Большинство мероприятий новой программы предусмотрено совершенствование существующих логистических технологий, а также активное развитие и применение инновационных технологий в оказании транспортно – логистических услуг.

Мероприятия Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала Республики Беларусь на 2016-2020 годы предполагают комплексный подход в транспортной логистике, концентрирующий основные направления деятельности:

целенаправленная работа по оптимизации перевозочного процесса;

внедрение информационных технологий;

международное сотрудничество по вопросам информационного взаимодействия.

Следует отметить, что необходимость совершенствования технологий не теряет актуальности на протяжении нескольких десятилетий, на транспортных предприятиях развиваются и внедряются инновационные технологические решения. В качестве примера можно привести железнодорожный транспорт, на котором активно внедряются технологии, направленные на совершенствование перевозочного процесса и ускорение продвижения грузопотоков.

Железнодорожный транспорт является важным звеном транспортного комплекса Республики Беларусь, обеспечивает 68%

грузооборота и 30% экспорта транспортных услуг страны. Доля международных перевозок железнодорожным транспортом составляет более 70%. Сформированы устойчивые направления грузопотоков: в страны Балтии, между странами бассейнов Балтийского и Черного морей, в страны Европы.

Существенное влияние на структуру грузопотока оказывает мировая тенденция контейнеризации грузовых перевозок.

Вместе с, уже ставшими традиционными, контейнерными поездами в сообщении с Германией, Польшей, Чехией и Литвой: «Монгольский вектор», «Восточный ветер», «Меркурий», «Викинг», «Зубр» происходит постепенная переориентация контейнеропотока в сообщении Европа-Китай-Европа с морских маршрутов на сухопутные.

Прогнозируется дальнейшее увеличение объема перевозок ускоренными контейнерными поездами. В сравнении с 2014 годом количество поездов только в сообщении Китай-ЕС-Китай в 2015 году возросло в 1,8 раза. По итогам работы за 9 месяцев 2016 г. в сообщении Европа – Китай – Европа перевезено грузов в 2,4 раза больше аналогичного периода прошлого года.

Для Белорусской железной дороги увеличение объемов перевозок китайских внешнеторговых грузов является одним из стратегических направлений работы. В рамках данной концепции происходит значительное углубление сотрудничества всех участников рынка транспортно-логистических услуг: грузовладельцев, терминалов, экспедиторских компаний и перевозчиков.

Все более актуальным для грузов с высокой добавленной стоимостью и низкой транспортной составляющей становится вопрос сокращения сроков доставки.

Это особенно касается контейнерных ускоренных поездов.

В настоящее время маршрутная скорость от станции Красное на границе с Россией до Бреста достигает 1400 км/сутки, время следования по Беларуси составляет менее 12 часов. А вот время нахождения контейнеров в Брестском железнодорожном узле, связанное с операциями таможенного оформления экспорта и импорта грузов, пограничного, ветеринарного, фитосанитарного

контроля на госгранице Республики Беларусь, составляет 9 часов с перегрузом на белорусской стороне и 6 часов без перегруза.

Таким образом, при обеспечении высокой маршрутной скорости движения контейнерных поездов ключевым направлением развития перевозок грузов ускоренными контейнерными поездами становится совершенствование технологии переработки контейнеропотока на таможенной границе ЕАЭС – в Брестском железнодорожном узле.

В настоящее время требования к построению эффективной транспортной логистики выходят за рамки отдельных организаций. В целях предоставления качественных и технологичных транспортных услуг по перемещению товаров, а особенно транзитных и экспортных, требуется совместная эффективная работа всех участников транспортно-логистической цепочки. Это не только транспортные организации-перевозчики, но и органы государственного управления, имеющие отношение к транспортному процессу, совершающие таможенные операции, досмотр транспортных средств и грузов, пограничный, ветеринарный, фитосанитарный виды контроля на госгранице Республики Беларусь и таможенной границе ЕАЭС. Поэтому ключевой задачей для Белорусской железной дороги в настоящее время является совместная с пограничными и таможенными органами разработка и внедрение технологий, которые позволят значительно сократить простои грузовых вагонов в железнодорожных пунктах пропуска и на межгосударственных передаточных станциях.

Необходимо отметить, что Республиканской программой развития логистической системы и транзитного потенциала Республики Беларусь на 2016-2020 годы предусматривается соответствующее мероприятие: разработка мер по сокращению простоя вагонов при проведении контрольных операций с грузовыми поездами на станциях в железнодорожных пунктах пропуска и на межгосударственных передаточных станциях.

Актуальность данного мероприятия подтверждается введением новой методологии Всемирного банка, применяемой в рейтинге «Ведение бизнеса», которая учитывает суммарное время,

необходимое для прохождения трех этапов (соблюдение требований к документарному оформлению, соблюдение пограничных и таможенных требований и транспортировка товаров внутри страны), необходимых при экспорте или импорте товаров.

В рейтинге Всемирного банка «Ведение бизнеса 2016» Беларусь поднялась с 57 позиции на 44.

В таблице приведены индикаторы критерия «Международная торговля» - одного из составляющих рейтинга «Ведение бизнеса 2016».

Индикатор	Беларусь (DB-44) ³	Литва (DB-20) ³	Латвия (DB-22) ³	Польша (DB-25) ³
Время на экспорт: пограничный и таможенный контроль (часы) ¹	5	9	24	0
Время на экспорт: оформление документов (часы) ²	4	3	2	1
Время на импорт: пограничный и таможенный контроль (часы) ¹	1	0	0	0
Время на импорт: оформление документов (часы) ²	4	1	1	1

¹Временные затраты на соблюдение требований пограничного и таможенного контроля включают время на получение, подготовку и сдачу документов в ходе прохождения пограничного и таможенного контроля, таможенного оформления и досмотра в порту или на границе.

² Временные затраты на оформление документов включают затраты, связанные с получением документов, подготовкой документов, оформлением документов, предъявлением документов, а также предоставлением документов.

Однако при мониторинге временных индикаторов, приведенных в таблице, груз принимался выборочно: при оценке импортных операций рассматриваются стандартизированные поставки автозапчастей в объеме 15 метрических тонн из крупнейшей страны – экспортера; при экспорте – груз с наибольшим конкурентным преимуществом. Поэтому можно предположить, что временные показатели в таблице не характерны для остальных грузов, отклонения в большую сторону могут быть значительными, что и подтверждается при поэлементном анализе простоя вагонов в железнодорожных пунктах пропуска.

В настоящее время Государственным таможенным комитетом и Белорусской железной дорогой проводится работа по улучшению условий для ускорения пропуска поездов через госграницу. В 2015 году была создана совместная рабочая группа для анализа ситуаций с задержками на границе транзитных грузов для совершения должностными лицами таможенных органов таможенных операций и подготовки предложений по совершенствованию таможенного администрирования железнодорожных перевозок грузов. Принят Меморандум об ускорении совершения железнодорожных и таможенных операций в отношении контейнеров, перемещаемых организованными поездами, основными целями которого являются:

улучшение условий ведения бизнеса для участников внешнеэкономической деятельности;

расширение взаимодействия в интересах развития логистики в Республике Беларусь и развития транзитных перевозок железнодорожным транспортом;

упрощение и повышение эффективности таможенного контроля, оперативности и прозрачности таможенных процедур.

На железнодорожном транспорте внедряется автоматизированная система организации и осуществления перевозок на основе электронных юридически значимых перевозочных документов.

Работа автоматизированной системы осуществляется на основе устоявшихся принципов подготовки и организации грузовой перевозки. Одна из основных целей применения электронных юридически значимых перевозочных документов – уменьшения времени создания, передачи и обработки перевозочных документов.

В Республике Беларусь создана нормативная база для применения электронных юридически значимых документов на основе электронной цифровой подписи (ЭЦП), основанная на Законе Республики Беларусь «Об электронном документе и электронной цифровой подписи». 30 актов законодательства, технических нормативных актов, постановлений Правительства, в том числе Устав железнодорожного транспорта общего пользования, Правила перевозок грузов, а также Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС) устанавливают возможность и порядок использования электронных перевозочных документов на основе ЭЦП.

В настоящее время в Республике Беларусь все железнодорожные перевозочные документы во внутривнутриреспубликанском сообщении переведены в форму электронного перевозочного документа. В международном сообщении электронный перевозочный документ применяется при передаче порожних частных вагонов и контейнеров с Литвой, порожних частных вагонов с Россией. С Украиной проходит процесс тестовых железнодорожных перевозок с использованием электронных юридически значимых документов с ЭЦП.

С польской стороны у отдельных лицензированных перевозчиков имеются намерения в части организации контейнерных перевозок с использованием электронных перевозочных документов.

Белорусская железная дорога готова полностью перейти на использование электронных перевозочных документов в международном сообщении, однако необходимо решить вопрос с таможенными органами, которые еще не могут принимать электронные юридически значимые документы и работать с ними.

В настоящее время электронное взаимодействие таможенных органов и транспортных предприятий при осуществлении международных перевозок грузов железнодорожным транспортом заключается в предварительном электронном декларировании товаров, подлежащих пересечению госграницы. И только после обработки бумажных перевозочных документов по результатам таможенного контроля принимается решение об отправлении поезда.

Основой для внедрения электронных перевозочных документов при организации международных перевозок должен стать технологический процесс информационного взаимодействия с таможенными органами и другими участниками перевозочного процесса, совершающими контрольные операции с грузами и поездами на границе.

Расширение информационного взаимодействия всех участников перевозочного процесса позволит найти эффективные технологические решения по сокращению времени обработки документов за счет упрощения и автоматизации операций в ходе перевозки железнодорожным транспортом.