

Этот вывод подтверждает введение запрета на ввоз в Российскую Федерацию сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия, страной происхождения которых являются США, страны ЕС, а также Канада, Австралия и Норвегия. Ответные санкции со стороны России еще более усугубили проблему автомобильного транзита через Республику Беларусь.

В сложившихся условиях следует, прежде всего, сделать вывод о необходимости диверсификации географии автомобильных перевозок. Оказать влияние на транзит из/в Российскую Федерацию республика не может. Поэтому важнейшее значение для увеличения транзита через Беларусь имеют перевозки грузов по Новому Шелковому пути минуя территорию Российской Федерации. Однако решение данного вопроса в ближайшей перспективе не представляется возможным ввиду необходимости вложения огромных инвестиций в развитие инфраструктуры Нового Шелкового пути на всем его протяжении, а не только на белорусском участке. Еще одно направление – развитие экспортных перевозок грузов, связанное с введением в эксплуатацию индустриального парка «Великий камень», что позволит расширить географию экспорта как в Западную Европу, так и в Российскую Федерацию. Выход из создавшегося положения есть, но он требует не только затрат капитала, но и времени для реализации этого перспективного процесса.

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕЕ РАЗВИТИЯ

Молокович Анатолий Денисович

Белорусский государственный университет,
Институт бизнеса и менеджмента технологий, Минск
molokovitch@sbmt.by

Современный этап развития мировой экономики характеризуется острой конкурентной борьбой за сферы влияния на основных товарных рынках. Глобализация обуславливает хотя и незначительный, но все же рост национальных и региональных экономик.

Согласно аналитическому обзору «Global Market Outlook 2017», в 2017 г. мировое сообщество столкнется со структурными и циклическими изменениями, сохранив при этом не всегда стабильный баланс в мировой экономике. Постепенно снижавшийся с 2010 г. глобальный экономический рост составил в 2015–2016 гг. примерно 3,2%. Незначительный рост мировой экономики обусловлен замедлением роста ВВП развитых, а также развивающихся стран. Так, несмотря на то, что ВВП Европы вырос в 2015 г. на 2,0% после денежно-кредитного стимулирования экономики и более низких цен на нефть, по результатам 2016 г. ожидается, что рост составит только 1,7%, а в 2017–2018 гг. – 1,62%. Причиной снижения экономических показателей называют решение Великобритании выйти из ЕС.

За это время также упал экономический рост США. Прогнозируется, что к 2018 г. он восстановится и составит 2,5%. Практически остановился рост ВВП

Японии. Рост самой крупной развивающейся экономики Китая также продолжает замедляться. Ожидается, что в 2016 г. нижний целевой показатель роста в 6,5% окажется выше, однако к 2018 г. он будет равен 6,0%. Индийская экономика движется вперед с прогнозируемым ростом 6,6% и 7,4% в 2016 и 2017 гг. соответственно [1].

Мировая торговля в это время будет набирать обороты, незначительно обгоняя рост мирового ВВП (табл. 1).

Таблица 1. Динамика ВВП, торговли мира и отдельных стран, %, согласно прогнозу МВФ от января 2017 г.

Прирост к предыдущему году, %	Факт	Оценка	Прогноз от января 2017 г.	
	2015	2016	2017	2018
ВВП мира	3,2	3,1	3,4	3,6
Развитые страны	2,1	1,6	1,9	2
США	2,6	1,6	2,3	2,5
Еврозона	2	1,7	1,6	1,6
Япония	1,2	0,9	0,8	0,5
Великобритания	2,2	2	1,5	1,4
Развивающиеся страны	4,1	4,1	4,5	4,8
Россия	-3,7	-0,6	1,1	1,2
Китай	6,9	6,7	6,5	6
Индия	7,6	6,6	7,2	7,7
Вьетнам	6,7	6,7	-	-
Мировая торговля (товары и услуги)	2,7	1,9	3,8	4,1
Развитые страны	4	2	3,6	3,8
Развивающиеся страны	0,3	1,9	4	4,7

Таким образом, растущие экономики Китая, Вьетнама, Индии, а также развитых европейских государств, требуют все больше сырьевых ресурсов, а европейские страны, производящие современную высокотехнологичную продукцию машиностроения, будут обеспечивать потребности развивающихся экономик того же Китая, России, Казахстана, Беларуси и других постсоветских республик. Следовательно, объемы перевозок грузов продолжают свой рост.

Расположение республики в центре Европейского континента позволяет ей стать связующим звеном между странами Европы и Азии и обеспечить беспрепятственное движение транзитных грузопотоков по основным транспортным коридорам, проходящим через Беларусь. Анализ показал, что в докризисный период сформировались достаточно устойчивые транзитные грузопотоки через территорию Беларуси в направлении Запад – Восток. Например, в течение 2008–2014 гг. объемы перевозок транзитных грузов железнодорожным транспортом колебались в пределах от 50,6 млн т в 2008 г. до 38,3 млн т в 2015 г. Положение существенно изменилось с вхождением Беларуси в затяжной кризисный период. Начиная с 2013 г. железнодорожный транзитный товаропоток начал снижаться и уже в 2015 г. он сократился по сравнению с 2014 г. – на 13,2 процентных пункта (рис. 1).

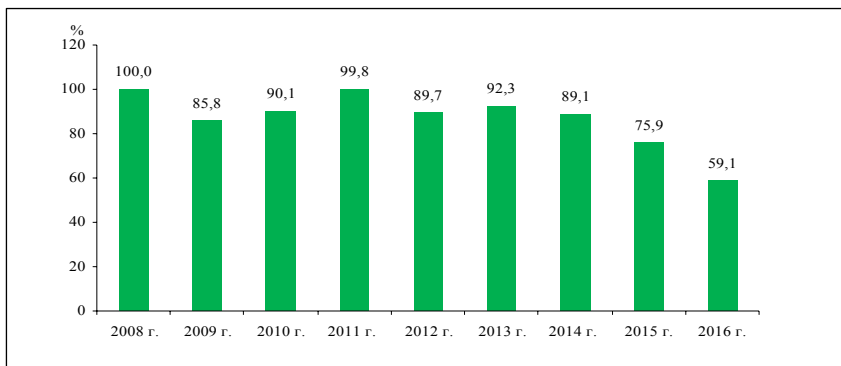


Рисунок 1. Объемы перевозок транзитных грузов железнодорожным транспортом (2008 г. – 100%)

Тенденция падения сохранилась и в следующем году. Так за первую половину 2016 г. объем перевозок грузов по железной дороге сократился еще на 20,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В целом же за прошлый год по железной дороге было перевезено на 22,4% грузов меньше, чем годом ранее.

Традиционно максимальный грузопоток через территорию республики идет из Российской Федерации (в 2015 г. 90,7%). Он направляется в Литву, Латвию и Польшу. Через Республику Беларусь в 2015 г. в направлении Латвии проследовало 53,8% общего грузопотока, Российской Федерации – 22,9%, Литвы – 9,8%, Польши и далее государств ЕС – 9,7% грузов. В направлении Латвии перевозятся, в основном, белорусский сырьевой экспорт. Основная причина сокращения общего объема транзита по Белорусской железной дороге – снижение перевозок российских экспортных грузов, объем которых, как отмечалось ранее, составляет более 90% всего транзита. В основном это навалочные и наливные грузы: каменный уголь, нефть и нефтепродукты, а также черные металлы, которые все в большем объеме перевозятся морским транспортом через балтийские порты России. Также на снижение объема транзита через Беларусь повлияло снижение темпов роста экономик России, Китая и стран ЕС, а также политическое противостояние России и Украины.

Падение объемов перевозки транзитных грузов железнодорожным транспортом имело место также в сопредельных прибалтийских странах. Так, в 2015 г. через Латвию проследовало на 1,3% транзитных грузов меньше, чем в 2014 г., а через Литву – на 3,8% меньше. Тенденция снижения перевозок транзитных грузов железнодорожным транспортом также продолжилась в этих странах и в 2016 г. Однако цифры показывают значительно меньшее падение транзита через Латвию и Литву по сравнению с его снижением через Беларусь. Это связано с тем, что республика незначительно снизила физические объемы своего сырьевого экспорта через прибалтийские порты.

В создавшихся условиях необходимо не допустить падения транзитных грузопотоков, а также разработать новые конкурентоспособные транспортно-

логистические схемы для переключения транзитных грузопотоков с альтернативных маршрутов, расширять практику организации перевозок ускоренными контейнерными поездами, как по сложившимся маршрутам, связывающим государства – члены ЕС с государствами – членами ЕАЭС, Китаем и Юго-Восточной Азией, так и вновь организуемым.

Развитию железнодорожных перевозок грузов может способствовать введение ОАО «Российские железные дороги» с 1.03.2017 г. скидки в размере 25% на транзитные перевозки нефтепродуктов со станций Барбасово и Новополоцк Белорусской железной дороги в направлении припортовых станций Октябрьской железной дороги.

Понижающий коэффициент 0,75 или скидка в 25%, распространяется на перевозки бензина, дизельного топлива и мазута в цистернах. Дисконт будет действовать до конца 2018 г.

До сих пор нефтепродукты из Беларуси в направлении портов Российской Федерации не транспортировались из-за более высокой стоимости перевозки по сравнению с перевозками в порты Клайпеды и Вентспилса. Размер скидки был рассчитан таким образом, чтобы стоимость транспортировки в российские порты Балтийского бассейна была сопоставимой либо более выгодной по сравнению с транспортировкой в литовский или латвийский порт. Введение понижающего коэффициента позволяет нивелировать дополнительное расстояние при транспортировке по территории России, которое на 40% больше.

Тем не менее расчеты показывают, что скидка в 25% обеспечит ОАО «РЖД» дополнительный доход в размере около 8 млрд руб. Для объединения это крайне важно, так как из-за переключения на трубопровод железнодорожная сеть потеряла порядка 4,5 млн т сырой нефти и около 1 млн т дизельного топлива. Еще одна причина появления скидки – это ответ на санкции, введенные Евросоюзом.

Аналогичная ситуация сложилась на рынке автомобильных перевозок. Это подтверждают следующие цифры. В 2015 г. было выполнено на 19,6% меньше транзитных поездок грузовых автомобилей, принадлежащих иностранным перевозчикам, чем в 2014 г. При этом наибольшее количество транзитных поездок выполнили перевозчики из Российской Федерации (51,9%), Польши (25,6%), Литвы (8,9%), Украины (3,4%) (рис. 2).

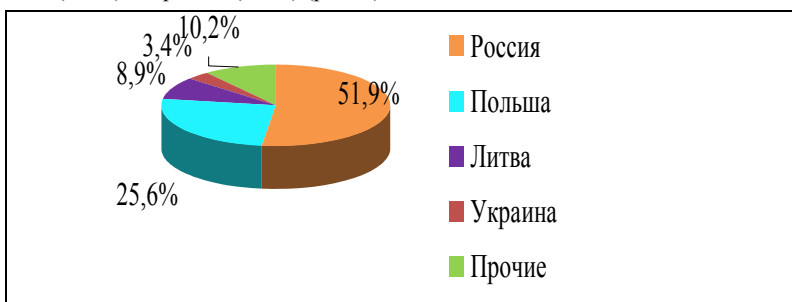


Рисунок 2. Структура транзитных поездок иностранных грузовых автомобилей через территорию Республики Беларусь

Аналогичная тенденция сохранилась и в 2016 г. Однако несколько изменилась структура перевозок в пользу Российской Федерации за счет снижения доли польских перевозчиков.

Снизилось не только количество транзитных поездок, но упали и объемы перевозок грузов с 13,95 млн т в 2014 г. до 11,45 млн т в 2015 г., что составило 17,9%. Объем транзитных перевозок, выполненных белорусскими перевозчиками, за 2015 г. составил только 1,7 млн т, что на 6,6% меньше чем в 2014 г.

Наибольший объем транзитных автомобильных перевозок приходится на Российскую Федерацию. Так, за период с 2010 по 2015 г. доля российских перевозчиков была практически на одном уровне: 91,4–93,6%. Имеет место ярко выраженный однополярный вектор в транзитных перевозках через Республику Беларусь, что влечет за собой повышенные риски при неблагоприятной экономической ситуации в российской экономике (рис. 3).



Рисунок 3. Транзитные автомобильные перевозки через Республику Беларусь

Этот вывод подтверждает введение запрета на ввоз в Российскую Федерацию сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия, страной происхождения которых являются США, страны ЕС, а также Канада, Австралия и Норвегия. Ответные санкции со стороны России еще более усугубили проблему автомобильного транзита через Республику Беларусь.

В сложившихся условиях следует, прежде всего, сделать вывод о необходимости диверсификации географии автомобильных перевозок. Оказать влияние на транзит из/в Российскую Федерацию республика не может. Поэтому важнейшее значение для увеличения транзита через Беларусь имеют перевозки грузов по Новому Шелковому пути. Однако решение данного вопроса в ближайшей перспективе не представляется возможным ввиду необходимости вложения огромных инвестиций в развитие инфраструктуры Нового Шелкового пути на всем его протяжении, а не только на белорусском участке. Еще одно направление – развитие экспортных перевозок грузов, связанное с введением в экс-

плуатацию индустриального парка «Великий камень», что позволит расширить географию экспорта как в Западную Европу, так и в Российскую Федерацию. Выход из создавшегося положения есть, но он требует не только затрат капитала, но и времени для реализации этого перспективного процесса.

Органы государственного управления проводят постоянную системную работу по сохранению транзитных грузопотоков через Беларусь, благодаря росту товарообмена стран Евросоюза с азиатскими государствами. Динамичное развитие интеграционных процессов, происходящих в рамках Таможенного союза Беларуси, России и Казахстана, а также ЕАЭС, расширило возможности Республики Беларусь по развитию логистики и транзита грузов в европейско-азиатском направлении.

Быстрыми темпами развивается сотрудничество в сфере логистики железнодорожного транспорта с соседними государствами. Примерами могут служить: международный комбинированный поезд «Викинг», следующий по маршруту Клайпеда – Минск – Ильичевск; специализированный контейнерный поезд «Монгольский вектор» – по маршруту Брест – Наушки – Улан-Батор; контейнерный поезд ZUBR – по маршруту Таллин – Рига – Минск – Ильичевск; контейнерный поезд «Меркурий» – по маршруту Клайпеда – Калининград – Минск – Москва. Поезд «Викинг» отправляется еженедельно, «Монгольский вектор» – три раза в месяц, «Зубр» и «Меркурий» – по мере формирования состава. В сентябре 2016 г. открыт новый маршрут контейнерного поезда со сборными грузами: Колядичи – Ланьчжоу. Всего через Беларусь следует 21 специализированный контейнерный поезд. Преимущества контейнерных поездов очевидны. Так, расстояние от порта Гамбург до портов Китая составляет около 21 тыс. км, при этом срок доставки грузов морем составляет 30–40 суток, в то время как переключение потока грузов в этом направлении на железнодорожный транспорт сокращает время доставки в 3 раза.

Работа, проводимая в Республике Беларусь по развитию логистики, оценена в рамках индекса эффективности логистики Всемирного банка на уровне 74-го места в 2010 г., 91-го – в 2012 г., 99-го – в 2014 г. и 120-го – в 2016 г., то есть положение в логистике согласно статистике постоянно ухудшается.

Так, по субиндексу «эффективность процесса таможенного оформления» Беларусь переместилась с 87 позиции на 136. Несмотря на то, что Государственный таможенный комитет Республики Беларусь уделяет данному вопросу большое внимание, результат оказался прямо противоположным. Многие импортеры оценивают отношения с таможей как «сложные», так как для таможенной очистки необходимо предоставлять множество документов, доказывать стоимость ввезенного товара для уплаты таможенных пошлин. Бывают случаи конфискации товаров и транспортных средств на таможенной границе ЕАЭС. Осложняет таможенные процессы огромное количество нормативных правовых актов, регулирующих таможенные правоотношения.

Вместе с тем заслуживает внимания внедрение электронного декларирования и электронного информирования при перемещении товаров через таможенную границу Таможенного союза, внедрение электронной очереди на границе, процедур автоматического выпуска товаров и другие новшества. Однако пока основная функция белорусской таможи – фискальная.

Положение в таможенных процедурах должно измениться с принятием Таможенного кодекса ЕАЭС. Согласно данному документу таможенное оформление на внешних границах ЕАЭС будет унифицировано и условия перемещения товаров упростятся. Однако по новому кодексу у белорусской и российской сторон имеются разногласия. Суть их в разных подходах к функционированию свободных экономических зон (СЭЗ) и спорных вопросах на энергоносители, а также на поставляемые в Российскую Федерацию продовольственные товары. Так, Россия пошла по пути ликвидации СЭЗ и настаивает на том, что должен быть общий режим для всех СЭЗ внутри союза. Такое решение не устраивает белорусскую сторону. Согласно договору о создании китайско-белорусского индустриального парка, ему предоставлены льготы на 50-летний срок. Однако исключений для этого парка в кодексе не предусмотрено. Россия не приемлет 50-летний переходный период, а Беларусь не желает отказываться от проекта с Китаем. Кроме того, непонятна ситуация с белорусско-российским газовым и продовольственным конфликтами. Имеются сложности с Таможенным кодексом стран – участниц Таможенного союза, который фактически так и не начал нормально работать.

По показателю «качество торговой и транспортной инфраструктуры» Беларусь переместилась с 86-го на 135-е место, несмотря на интенсивное развитие складской и дорожной инфраструктуры. На 1 августа 2016 г. количество логистических центров в стране достигло 39, а общая площадь их складов – 650 тыс. кв. м. Имеются провалы и по другим показателям.

В целом уровень развития логистики в Беларуси ниже, чем в Латвии, Литве, Польше, Казахстане и России. В этой связи руководством страны поставлена задача по реализации комплекса мер, которые позволили бы подняться в этом рейтинге, по крайней мере, на прежние места. Для этого в первую очередь необходимо усовершенствовать законодательство республики, уменьшить количество формальностей во внутренних и пограничных терминалах, упростить условия получения всевозможных разрешений и сертификатов.

Как отмечалось выше, наиболее сложным местом в транспортно-логистической системе Беларуси является ее государственная граница. В настоящее время на границе функционирует только 24 автодорожных пункта пропуска, которые оснащены средствами технического контроля, компьютеризированы и подключены к информационным линиям, что позволяет применять новые формы и способы таможенного контроля и таможенного оформления товаров, основанные на современных электронных технологиях. Новые технологии позволяют уменьшить время таможенного оформления и контроля за счет использования электронного обмена информацией между таможенными органами и участниками внешнеэкономической деятельности. Введено обязательное предварительное информирование о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным и железнодорожным транспортом. Согласно данного решения, уполномоченные экономические операторы должны представлять информацию в отношении ввозимых товаров не менее, чем за два часа до их ввоза на таможенную территорию Таможенного союза.

Таможенные органы государств – членов Таможенного союза, на территории которого расположено место прибытия товаров и транспортных средств,

в течение двух часов с момента получения предварительной информации обязаны провести ее анализ с использованием системы управления рисками. Далее таможенные органы проводят сопоставление сведений, содержащихся в транспортных и коммерческих документах, представленных перевозчиком, со сведениями, содержащимися в предварительной информации. В случае представления предварительной информации в требуемом объеме, она используется в качестве электронной копии транзитной декларации при отсутствии расхождения предварительной информации и сведений, содержащихся в документах, используемых в качестве транзитной декларации. Принятие решения о выпуске данных товаров осуществляется не позднее двух часов с момента регистрации транзитной декларации при условии отсутствия риска несоблюдения норм законодательства Таможенного союза.

В национальной нормативно-правовой базе установлен принцип свободы транзита: введен перечень документов, которые перевозчик обязан предъявить на границе. Кроме того, определены четыре критерия, на основании достоверности которых таможенные органы имеют право задерживать груз: наименование товара, его количество, вес брутто и число грузовых мест.

Положительную роль по повышению транзитной привлекательности сыграло упразднение транспортного и других согласованных видов контроля на внутренних межгосударственных границах стран – участниц Таможенного союза, что повысило скорость движения транзитных транспортных средств.

Особое внимание при реализации политики по наращиванию транзитного потенциала уделяется развитию инфраструктуры на международных транспортных коридорах. Протяженность автомобильных дорог с несущей способностью 11,5 т на ось по состоянию на 01.01.2016 г. составляла 1 776 км, 10 т – 12 178 км, 6 т – 1 888 км. Максимальная скорость движения по второму транспортному коридору по территории Беларуси составляет для грузового транспорта 100 км/час, в то время как в России только 90 км/час.

В росте транзитного потенциала и повышении доступности удаленных регионов заинтересована не только Беларусь, но и европейские экспортеры. В этой связи в рамках программы региона Балтийского моря комиссией Европейского Союза был утвержден международный проект «Amber Coast Logistics» (ACL), который завершился в 2014 г. В проекте принимали участие шесть стран: Германия, Дания, Польша, Литва, Латвия и Беларусь, которые были представлены 19 партнерами, в том числе 3 партнера из Беларуси. Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ был одним из исполнителей и одновременно национальным координатором проекта. Данный проект направлен на расширение объемов торговли между странами Балтийского морского региона и Беларусью, Россией, Казахстаном и Украиной за счет повышения доступности в удаленных районах этих стран, применения мультимодальных систем грузоперевозок, формирования новых транспортных коридоров, информирования перевозчиков об особенностях транспортной политики в странах-партнерах, а также упрощения таможенных процедур пересечения границ.

В рамках проекта было проведено исследование нормативно-правовых актов в сфере международных грузовых перевозок, в том числе таможенное законодательство, действующее в странах Евросоюза и Беларуси. В частности,

проведен анализ международных правовых актов, заключенных между государствами – участниками Содружества Независимых Государств, законодательных актов Республики Беларусь в сфере международных грузоперевозок, таможенные правила, соглашения о торговле товарами между ЕС и Беларусью. Исследования показали, что в целом законодательные акты Республики Беларусь гармонизированы с аналогичными актами Евросоюза. Тем не менее до сих пор имеются определенные проблемы, такие как:

- отсутствие совместного таможенного контроля с таможенными органами Литвы на всех пунктах пропуска по принципу «Одна остановка»;

- отсутствие совместной инспекции товара ADR таможен и МЧС до начала перевозки;

- крайне зарегулированная таможенная процедура по вопросу вывоза брака и ввоза нового оборудования по условиям старой сделки;

- низкая пропускная скорость передачи данных при электронном предварительном информировании таможенных органов для ввоза/вывоза товара в/из/через Республику Беларусь;

- сложный порядок декларирования таможенной стоимости товаров;

- необходимость сокращения срока проведения таможенного контроля и выпуска товаров в логистическом центре (ЛЦ) с момента принятия полного пакета документов, применяя при этом Европейскую технологию таможенного оформления «Доверительного отношения»;

- многократное завышение цены на размещение груза в транспортно-логистических центрах;

- законодательно не закреплена доступность к информации о подготавливаемых нормативных документах ведения внешнеэкономической деятельности, процедурах таможенного, фитосанитарного, карантинного и других видов оформления и контроля;

- отсутствие услуг по сертификации или санитарному контролю и выдаче свидетельств во внутренних таможенных постах, для чего необходимо обращаться в центральный орган этих структур;

- необходимость представления в различные государственные органы страны документов, которые не имеют к ним прямого отношения: например, в органы по выдаче гигиенического сертификата – копию внешнеэкономического договора с CMR-накладной и отметкой таможи о размещении товара в зоне таможенного контроля;

- завышенные требования к оформлению оригиналов документов на защищенной от подделок бумаге, на типовом бланке и т. д.;

- множество заверенных производителем, поставщиком, перевозчиком, экспедитором, нотариусом, выдавшим органом и т. д. копий документов;

- необходимость предоставления документов, которые несут в себе исключительно познавательно-информационный характер (документы получения платежа по аккредитиву, для распределения транспортных расходов, документы по валютным операциям, подтверждения резидентства, упрощения таможенного оформления и т. д.);

- крайне завышенная административная ответственность за последствия представления ненадлежащих (ошибочных) документов в области внешнеэконо-

мической деятельности. Мера ответственности – от крупного штрафа до полной конфискации товара или транспортного средства;

– множество других менее значимых проблем.

Поэтому данные несоответствия необходимо в ближайшее время устранить.

В рамках проекта впервые был разработан индекс транзита на базе основных критериев законодательных актов. Данные критерии сгруппированы по пяти направлениям: таможенное оформление, технические требования, доступ к сети и тарифная политика, требования к водителям транспортных средств, специальные требования.

В первую группу включены четыре критерия:

1. Предотгрузочная инспекция: в какой период действовала, на какие страны распространялась и сколько стоила, насколько широко и для каких групп товаров она применялась и была ли обязательной?

2. Таможенные сборы: как изменялась величина сборов за таможенное оформление товаров?

3. Таможенная стоимость: как изменялась процедура определения данной стоимости при перемещении товаров через границу?

4. Таможенный контроль: в каком году он был окончательно упразднен на границе с Российской Федерацией? Отсутствовал ли данный контроль в каких-либо годах исследуемого периода?

Во вторую группу включены четыре критерия:

1. Ограничения на движение транспортных средств: в какие годы применялись ограничения на движение в дневное время как в весенний, так и летний периоды?

2. Максимальная допустимая нагрузка на ось: менялись ли общие требования по максимально допустимой нагрузке на ось, какова была максимальная допустимая нагрузка на ось в период действия ограничений? Распространялись ли ограничения на все дороги?

3. Размеры транспортных средств: менялись ли общие требования по размерам транспортных средств?

4. Тахографы: как менялись правила использования тахографов, чем отличались от европейских?

В третью группу включены четыре критерия:

1. Сбор за проезд по дорогам общего пользования: как изменялась величина данного сбора с иностранных перевозчиков?

2. Плата за проезд: как менялась величина платы за проезд по автомобильной дороге М1/Е30?

3. Другие сборы: применялись ли какие-либо другие сборы к перевозчикам за проезд по территории Беларуси?

4. Плата за проезд тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств: как менялась данная плата по автомобильным дорогам общего пользования?

В четвертую группу включены два критерия:

1. Сборы с водителей транспортных средств: применялась ли уплата каких-либо сборов (экология, медицинская страховка и др.) с водителей транспортных средств (кроме визы)?

2. Режим труда и отдыха водителей: изменялись ли требования к режиму труда и отдыха водителей?

В пятую группу включены три критерия:

1. Таможенное сопровождение: к каким товарам применялось обязательное сопровождение и как менялась его стоимость?

2. Виды контроля: какие существенные изменения имели место при проведении ветеринарного и фитосанитарного контроля (требования к предоставляемым документам, сложность и стоимость процедур)?

3. Запреты: применялись ли какие-либо меры ограничительного характера к транзиту отдельных видов грузов, таких как отходы и опасные грузы?

Всего исследованием было охвачено 17 критериев за пять лет. По результатам обработки исходных данных построена корреляционная модель зависимости объемов грузопотоков в/из/через Республику Беларусь и данными критериями. На основе разработанной модели составлен прогноз роста объемов грузоперевозок до 2020 г. в результате реализации комплекса разработанных мероприятий по устранению имеющихся проблем в области международных грузоперевозок, а также более глубокой гармонизации законодательных актов Беларуси и Евросоюза.

На основании составленного прогноза объемов грузоперевозок определены пять наиболее перспективных транспортных коридоров между регионом Балтийского моря и странами Таможенного союза и Украиной. Это *коридор А* – Вентспилс – Рига – Москва, *коридор В* имеет два направления: 1 – Рига – Вильнюс – Минск – Киев, 2 – Рига – Смоленск, *коридор С* – маршрут по Балтийскому морю между его южными портами, *коридор D* – Клайпеда – Вильнюс – Минск – Москва, *коридор E* – Гамбург – Берлин – Варшава – Минск – Москва. С использованием данных транспортных коридоров разработаны мультимодальные транспортные цепочки, которые позволяют снизить экологическую нагрузку на окружающую среду благодаря переключению грузопотоков с автомобильного транспорта на морской и железнодорожный.

Проведенные исследования существующих транспортных цепочек показали, что потенциал Республики Беларусь используется в незначительной степени. В основном все грузы следуют в Москву либо в Московскую область, где они проходят таможенную очистку, обрабатываются и затем отправляются грузополучателям обратно в Беларусь, а также Казахстан и Украину. Такие маршруты сложились в результате огромных объемов грузопотоков, следующих в Москву, благодаря чему импортеры получают большие скидки, перекрывающие дополнительные транспортные расходы из-за увеличения длины маршрута. В данном регионе сформировалась развитая логистическая инфраструктура с широким спектром оказываемых логистических услуг. Однако существующие мощности логистических центров уже сейчас сильно перегружены, и дальнейшее их развитие приведет к росту совокупных логистических издержек вследствие увеличения нагрузки на всю инфраструктуру: автомобильные и железные дороги, пассажирский транспорт, энергосистему, системы жизнедеятельности и т. п. Последствия такого развития – сложная экологическая обстановка, нехватка трудовых и финансовых ресурсов для дальнейшего развития логистической инфраструктуры.

Поэтому необходимо изменить существующие транспортные цепочки, используя в полной мере географическое положение Республики Беларусь. Для этого создана сеть крупных логистических центров, в которых оказывается весь комплекс логистических услуг.

По состоянию на 1.01.2017 г. в республике было создано 39 логистических центров, из которых 20 построено в соответствии с Программой развития логистической системы Республики Беларусь до 2015 г. и 19 логистических центров вне данной программы. Одиннадцать ЛЦ располагают на своей территории складами временного хранения, таможенными складами, а также пунктами таможенного оформления. Восемь логистических центров являются мультимодальными, то есть имеют подъездные пути двух и более видов транспорта.

Правительство продолжает уделять данному направлению развития экономики должное внимание, о чем свидетельствует принятая Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 гг., а также Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 гг.

Особо актуально развитие логистической деятельности в Беларуси в связи с созданием ЕАЭС. В новых условиях экономически целесообразно производить доставку товаров из Западной Европы на логистические центры Беларуси, производить здесь их таможенную очистку, обработку грузов и отправлять их в страны – члены ЕАЭС по более низким тарифам. Также эффективен обратный процесс, связанный с доставкой товаров из стран – членов ЕАЭС на логистические центры Республики Беларусь, где будет производиться их таможенное оформление и отправка в страны Западной Европы под таможенным контролем. При этом будут использованы новые мультимодальные схемы грузоперевозок, обеспечивающие более низкие совокупные затраты и более высокую экологичность доставки.

Переориентация основных грузопотоков как в направлении запад – восток, так и север – юг через Беларусь обеспечит развитие транспортной отрасли страны, позволит сформировать современную инфраструктуру придорожного сервиса вдоль основных транспортных коридоров и поддерживать их на современном европейском уровне.

Литература

1. Режим доступа: <http://www.avcadvisory.ru/blog/perspektivy-razvitiya-glavnykh-mirovykh-ekonomik-v-2017-godu>.