

# ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ РОСТА ТРАНЗИТНЫХ ПОТОКОВ ЧЕРЕЗ РЕСПУБЛИКУ БЕЛАРУСЬ

Резник Александр Сергеевич

Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ  
г. Минск, Республика Беларусь

*The objective conditions of the Republic of Belarus determine its focus on its entry into the world economic system. The strategic location of Belarus allows it to be a profitable “bridge” for the transit between the EU and the Asia-Pacific region. The transit between the EU and Russia, Kazakhstan and China carried out on the territories of Belarus, Ukraine and other Baltic countries.*

Для Республики Беларусь существует ряд факторов, оказывающих влияние на развитие транзитного потенциала страны:

- геоэкономические факторы, связанные с выгодностью географического положения страны и ее ролью в глобальном и региональных экономических сообществах;
- геополитические факторы, обусловленные политическими рисками и, как следствие, безопасностью транспортных коридоров, пролегающих по территории страны;
- инфраструктурные факторы (проявляющиеся в уровне развития сети объектов транспортной, логистической и таможенной инфраструктуры в стране);
- технологические факторы, связанные с внедрением современных транспортных, информационных, таможенных технологий и логистических методов управления процессами транспортировки;
- экономико-правовые факторы, определяемые экономической политикой государства, а также совокупностью внутренних и международных законодательных актов в области международных перевозок и транзита.

Развитие международного транзита грузов и рынка транспортно-логистических услуг в Беларуси во многом предопределяется наличием на ее территории важнейшего

инфраструктурного элемента — сети автомобильных дорог общего пользования длиной 86,6 тыс. км, в том числе около 75,0 тыс. км (86,6 %) дорог с твердым покрытием. Плотность дорожной сети республики составляет 417 км на 1000 км территории и является одной из самых высоких среди стран СНГ (для сравнения, в европейской части России этот показатель составляет порядка 200 км, а в европейских странах с развитой сетью автодорог — в среднем равен 906 км). Территорию республики пересекают два трансъевропейских транспортных коридора: II (Запад — Восток) и IX (Север — Юг) с ответвлением IXВ. Указанные транспортные коридоры для Беларуси являются транзитными. Сегодня оценки экспертов свидетельствуют о том, что пропускная способность автодорог Беларуси по основным направлениям используется примерно лишь на одну треть. Около 70% всего объема автомобильных перевозок составляют транзитные грузы: 90% этих грузов направлялись в Россию, 3% - в Казахстан.

Отечественным автоперевозчикам все труднее конкурировать на мировом рынке, в том числе из-за конфронтации России с Евросоюзом и сохраняющейся разрешительной системы в ЕАЭС, что приводит к сокращению транзита, падению доходности перевозок и росту расходов.

К проблемам логистической инфраструктуры также можно отнести то, что часто объекты, заявленные как логистические центры, представляют собой просто склады. Чаще всего, застройщики просто сдают в них площади крупным арендатором, а все «логистические услуги» ограничиваются разгрузкой/погрузкой и охраной территории. Это связано, прежде всего, с нежеланием инвестора налаживать качественный логистический сервис, внедрять автоматизированную систему управления складом, набирать штат квалифицированных логистов, недостаток которых ощущается сегодня в Беларуси, а также желанием «отбить» вложенные деньги как можно быстрее, в данном случае — путем арендной платы. Но у такого бизнеса нет будущего, поскольку спрос на простое хранение со стороны крупных дистрибьюторов меньше, чем на логистику, и окупаемость, соответственно, увеличивается в несколько раз.

Вопрос качества логистических услуг также актуален. В части оказания логистических услуг белорусские логистические центры проигрывают своим ближайшим соседям. Логистические центры оказывают отдельные виды логистических услуг, причем их стоимость условно небольшая, но не конкурентная. Логистические центры в Польше, Литве предлагают логистические услуги дешевле, а сервис лучше. И как следствие причиной строительства собственного логистического центра часто становится и несовершенство отечественного рынка логистических складских услуг, обусловленное нехваткой складских площадей, высокими тарифами на логистические услуги, отсутствием складов в регионах и пока еще низким уровнем обслуживания, предлагаемым логистическими посредниками. Возникают сложности и при открытии пункта таможенного оформления (ПТО) на территории логистического центра, согласованием и строительством отвода железнодорожной ветки для последующего создания интермодального терминала.

Белорусским логистическим операторам нужно повышать комплексность и качество оказываемых логистических услуг, формировать комплексные тарифы на обслуживание, а не тарифицировать каждое действие с грузом, внедрять современные информационные технологии.

Исходя из анализа тарифов на логистические услуги, многие логистические центры тарифицируют каждое из осуществляемых действий, а не взимают плату за услугу в целом, как это происходит в ближайших европейских странах. Ведь логистический оператор, специализирующийся на оказании комплекса логистических услуг, должен это делать дешевле и качественнее чем сам его клиент, иначе производственные компании, ритейл, дистрибьюторы преимущественно будут «строить» собственную логистическую инфраструктуру, а не пользоваться услугами профессионалов.

Анализ законодательства Республики Беларусь о международных грузоперевозках свидетельствует о его направленности на обеспечение развития как государственного, так и негосударственного секторов транспорта и ограничения

монополизма в данной области, закрепление в качестве приоритета обеспечения безопасности транспортной деятельности, исключение дискриминации и создание равных условий субъектам при осуществлении данного вида деятельности, на обеспечение эффективного государственного контроля в указанной области.

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

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

1. Отсутствие гармонизации базового законодательства в сфере автотранспортной деятельности.

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

2. Слабо унифицированные технические стандарты и технологические нормы в сфере перевозок пассажиров и грузов. Из общего числа соглашений и конвенций ЕЭК ООН, затрагивающих сферу автомобильного транспорта и процедуры пересечения границ.

4. Информационные системы в логистике.

Информационные системы в логистике предполагают быструю адекватную реакцию на требование рынка, слежением за временем доставки, оптимизацию функций в цепях доставки и снабжения и другое. Но и здесь возникают трудности и проблемы создания

информационных систем на предприятии. Одной из первых проблем – отсутствие сбора информации на предприятиях. В основном информация носит не точный, не оперативный и не преемственный характер. Также отсутствие информационного взаимодействия между поставщиками и потребителями становятся следующей проблемой создания хорошо отлаженных логистических информационных систем.

На решение проблемных вопросов, связанных с транзитным потенциалом нашей страны, направлена Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016-2020 гг. Программой предусмотрен рост объема логистических услуг к 2020 году в 1,5 раза по отношению к 2015 году. При этом общая складская площадь логистических центров различной функциональности к 2020 году вырастет в 1,6 раза. Рост доходов от транзита нефти, природного газа и транзита в сфере транспорта (за исключением трубопроводного), предусмотрен до \$1,5 млрд к 2020 году. План мероприятий программы включает 51 пункт. В частности, планируется развитие конкурентной среды для деятельности логистических операторов, в том числе за счет либерализации рынка транспортных услуг, совершенствование таможенного регулирования в отношении логистических центров, имеющих статус уполномоченного экономического оператора. Будет организована работа по увеличению количества услуг, оказываемых логистическими центрами, а также развитию сопутствующих услуг на их территории. Сократится количество транспортных документов, необходимых для выполнения международных автомобильных перевозок грузов. Развитие получит система электронных паспортов товаров в товаропроводящих сетях. Кроме этого, предусмотрено расширение использования электронного документооборота в логистической деятельности, внедрение принципа "одна остановка". Также предполагается создание национальной интеллектуальной системы мониторинга товарно-транспортных потоков на базе современных информационно-коммуникационных технологий.