

ТАМОЖЕННАЯ И ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

Е. А. Минюк

Статья посвящена анализу инфраструктуры таможенной и транспортной логистики. Дана характеристика нынешнего состояния объектов инфраструктуры. Обосновывается необходимость их модернизации. Рассмотрены международные программы, в рамках которых реализуется реконструкция и строительство таможенных пунктов пропуска. Освещены основные положения Программы развития логистической системы, подведены ее итоги на современном этапе.

Введение. Республика Беларусь – важный транспортный и коммуникационный центр, расположенный на пересечении железнодорожных и автомобильных магистралей, систем связи, газо- и нефтепроводов, а также водных и воздушных путей сообщения между Западной Европой и Азией. В силу своего геоэкономического положения страна имеет большой потенциал развития логистической сферы. Ежегодно через территорию нашей республики следует свыше 100 млн. т европейских грузов, из них около 90% между Россией и ЕС. Однако транзитный потенциал Беларуси далеко не исчерпан. Белорусские транспортные коридоры имеют загрузку не более чем на 25-40% от их реальной способности. Согласно оценкам международных экспертов, в индустриально развитых странах логистическими услугами обеспечивается от 15 до 25% ВВП, в то время как в Республике Беларусь это показатель составляет лишь 7%.

Необходимо подчеркнуть, что наша страна все же заинтересована самостоятельно оказывать грузоперевозчикам весь комплекс

транспортно-логистических услуг. Но для того, чтобы зарабатывать на транзите, создавая благоприятные условия для работы участников внешнеэкономической деятельности нужна современная таможенная и транспортная инфраструктура, отвечающая международным стандартам.

Таким образом, объектом исследования данной статьи является транспортно-логистическая и таможенная инфраструктура Республики Беларусь. В качестве предмета исследования выступают экономические отношения, возникающие в процессе взаимодействия субъектов таможенно-логистической инфраструктуры с участниками ВЭД и таможенными органами. Автором были поставлены и решены следующие задачи:

1. дать характеристику современного состояния объектов таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры;
2. обосновать необходимость их модернизации;
3. изучить пути формирования инфраструктуры таможенной и транспортной логистики.

Информационной базой для решения данных задач послужили материалы, полученные на основе анализа документов официальной статистики, нормативных правовых актов Республики Беларусь, в частности, Постановлений Совета Министров Республики Беларусь: Программа развития логистической системы Республики Беларусь до 2015 г., Стратегия развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011 – 2015 гг., Государственная программа развития транзитного потенциала республики на 2011 – 2015 годы, Государственная программа «Дороги Беларуси» на 2006 – 2015 годы и др. Были использованы учебно-методические пособия отечественных и зарубежных авторов, а также статьи периодических изданий и информационные ресурсы сети Интернет.

Основная часть. Формирование современной инфраструктурной среды как ответ на вызов времени является не только актуальной, но и важной проблемой, от решения которой зависит эффективность логистической деятельности в Беларуси.

При разработке модели таможенной инфраструктуры мы исходим из некоторых ограничительных критериев ее формирования:

- сама модель должна носить универсальный характер, что дает экономию средств и сил и выстраивание ее в едином ключе национальных государственных интересов;
- данная модель должна впитать опробованные мировой практикой нормативы в ее построении;
- учесть особую специфику работы таможенной службы Беларуси в современных экономических условиях [3, с. 371].

На данный момент инфраструктура функционирующих пунктов пропуска по многим параметрам не отвечает современным требованиям. Этим объясняется напряженная обстановка, которая сложилась на ряде международных пунктов пропуска. Повышение эффективности работы пунктов пропуска, таможен, возможно на основе применения современных информационных технологий; использования программного и информационного обеспечения; а также; внедрения и эксплуатации программного обеспечения и баз данных нормативно-справочной информации.

Так, основные направления развития инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска определены Концепцией развития инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь до 2015 г. и реализуются в рамках Комплексной программы на 2011–2015 гг. Программой предусмотрено реконструкция и строительство 11 автодорожных пунктов пропуска: окончание строительства автодорожного пункта пропуска "Домачево", грузового терминала "Козловичи-2", новое строительство автодорожного пункта пропуска "Песчатка" на границе с Республикой Польша; реконструкция с увеличением пропускной способности автодорожных пунктов пропуска "Привалка", "Каменный Лог" на границе с Литовской Республикой; "Григоровщина", "Урбаны" на границе с Латвийской Республикой; "Верхний Теребежов", "Мохро", "Новая Гута" и новое строительство автодорожного пункта пропуска "Комарин" на границе с Украиной. Более того, данная программа предполагает оборудование данных пунктов пропуска современными техническими средствами таможенного контроля. В рамках реализации Программы для граждан, пересекающих границу, будут созданы комфортные условия при ее пересечении. Будут построены и оборудованы пункты питания и торговые объекты, что немаловажно для лиц пересекающих границу [9].

Таким образом, реализация Комплексной программы к 2015 году обеспечит создание в Беларуси таможенной инфраструктуры, отвечающей современным международным требованиям и благоприятных условий для всех субъектов хозяйствования и физических лиц, пересекающих таможенную границу. Более того, в полном объеме позволит обеспечить пропуск прогнозируемого транспортного потока на период вплоть до 2020 года.

Нельзя не уделить внимание тому факту, что для строительства и реконструкции объектов таможенной инфраструктуры ГТК на постоянной основе привлекает средства международной технической помощи ЕС, который с 2005 г. в рамках программы ТАСИС начал реализацию европейской политики добрососедства. Необходимо подчеркнуть, что на реализацию нескольких проектов уже израсходовано 27,1 млн евро. На эти средства, к примеру, осуществлена реконструкция пункта пропуска «Каменный Лог» (1,34 млн евро). Также в рамках программы ТАСИС проведена модернизация 24 пунктов пропуска, а в пяти из них («Козловичи», «Брузги», «Берестовица» на границе с Польшей, «Бенякони», «Котловка» на границе с Литвой) установлены мобильные инспекционно-досмотровые комплексы (ИДК) на общую сумму 7,2 млн евро, которые позволяют производить таможенный контроль контейнеров, полуприцепов, рефрижераторов и цистерн без вскрытия [10, с. 10].

В 2007 году вышеупомянутая Программа ТАСИС Евросоюза была заменена новой Программой трансграничного сотрудничества Европейского Инструмента Добрососедства и Партнерства, которая в свою очередь делилась на два направления: «Польша – Беларусь – Украина» и «Латвия – Литва – Беларусь». Таким образом, в рамках Программы трансграничного сотрудничества Добрососедства и Партнерства «Польша – Беларусь – Украина», рассчитанной на 2007 – 2013 гг. ГТК были реализованы следующие проекты:

- «Строительство и оснащение оборудованием автодорожного пункта пропуска «Песчанка» (10,9 млн. евро);
- «Строительство перебазируемой рентгеновской сканирующей системы контроля транспортных средств в автодорожном пункте пропуска «Брузги» (2,45 млн. евро) [14, с. 14].

Что касается Программы Добрососедства и Партнерства «Латвия – Литва – Беларусь» были реализованы проекты строительства и осна-

щения оборудованием пунктов пропуска «Привалка» на границе с Литвой и «Григоровщина» на границе с Латвией. Общая сумма средств международной технической помощи составила 5 млн. евро. Основная цель заключается в внедрении технологии неинтрузивного досмотра [14, с. 17].

Реализация данных проектов позволила увеличить пропускную способность пунктов пропуска, что в свою очередь привело к увеличению объемов грузопотока и уменьшению убытков перевозчиков Беларуси и стран ЕС в связи с простоем. Реализация проектов способствовала повышению безопасности грузопотока, а именно предотвращению ввоза-вывоза контрабанды. В настоящее время в рамках программы ЕС «Восточное партнерство» (2013–2014 гг.) осуществляется проект «Создание электронной системы обмена предварительной информацией между таможенными органами Республики Беларусь и Украины» [10, с. 15].

Помимо развития таможенной инфраструктуры и внедрения новейших технологий, набирает обороты такое направление привлечения международной технической помощи, как обучение сотрудников таможенных органов Беларуси [14, с. 17]. На регулярной основе проводятся обучающие визиты в страны ЕС, приглашаются эксперты для обучения в Беларуси.

В рамках реализации Комплексной программы таможенная инфраструктура значительно приблизилась к международным стандартам. Во-первых, улучшились условия для граждан, пересекающих границу. Во-вторых, пункты пропуска прекрасно оснащены технически. Приведенная ниже таблица раскрывает пропускные возможности каждого из модернизированных пунктов пропуска в отдельности.

Таблица 1 – Пропускная способность до и после реконструкции пунктов пропуска [10, С.15]

Участок границы	Пункт пропуска	Пропускн. способность автомобилей (в сутки)	
		До реконструкции	После реконструкции
Бел-польск.	«Варшавский мост»	1700	2700
	«Козловичи» с терминалом «Козловичи-2»	700	4000
	«Брузги»	1000	5000
	«Берестовица»	1700	3800
	«Домачево»		2250
Бел-литовск.	«Каменный Лог»	1000	2060
	«Бенякони»	400	1000

	«Котловка»	300	1000
Бел.-украинск.	«Мокрань»	550	825
	«Новая Рудня»	650	895
	«Новая Гута»	200	1640

На данный момент реально каждые сутки границу пересекает порядка 25 300 автомобилей. Но в условиях неуклонного роста товаропотока этот показатель не может оставаться на прежнем уровне. В 2015 г. запланировано увеличение пропускной способности всех автодорожных пунктов пропуска до 38 000 транспортных средств в сутки.

Таким образом, к настоящему времени сделано многое, однако впереди еще больше планов и задач. Таможенные органы и далее намерены создавать инфраструктуру, отвечающую международным требованиям, а также нормам санитарной, пожарной безопасности, позволяющую установить новейшие технические средства таможенного контроля. Поскольку внедрение новейших технологий позволяет упростить порядок производства таможенных операций, сделать прохождение границы максимально комфортным и быстрым, особое внимание по-прежнему будет уделяться техническому оснащению пунктов пропуска локальными вычислительными системами, системами видеонаблюдения и охранной периметральной сигнализацией, досмотровым оборудованием, современными системами инженерного оборудования.

Что же касается формирования транспортно-логистической инфраструктуры, следует отметить, что серьезным шагом на пути укрепления Беларуси, как крупного игрока в логистике, в целях развития и модернизации логистической инфраструктуры в Беларуси является принятие в 2008 году Программы развития логистической системы до 2015 г. Программой предусмотрено задействовать 36 земельных участков для строительства и размещения логистических центров, из которых 20 отведены под создание транспортно-логистической инфраструктуры.

В настоящее время в Беларуси функционирует 15 логистических центров общей площадью более 292 тыс. кв. м. (см. рис.1). Шесть из них являются государственными либо с долей государства в уставном капитале, остальные созданы за счет привлечения иностранных инвестиций и частного бизнеса Беларуси.

Все логистические центры относятся к высшим классам «А» и «В», т.е. отвечают международным стандартам, восемь располагают пунктами таможенного оформления. Необходимо отметить, что крупнейшим 3 PL-оператором Республики Беларусь

является РУП «Белтаможсервис», который производит как отдельные логистические операции, так и взаимосвязанные элементы комплекса логистических услуг: транспортные, экспедиторские, складские услуги, услуги по предоставлению обеспечения уплаты таможенных платежей и составлению транзитных деклараций, услуги таможенного представителя, информационные и страховые услуги [6].

В реализацию логистических проектов в общей сложности привлечено около 350 млн. долларов США. Создано порядка 1,5 тыс. новых рабочих мест. Заявленный объем инвестиций до 2016 г. в эту отрасль ожидается более 900 млн. долларов США. Наибольшее количество инвестиций – около 270 млн. долларов США – привлечено Минской областью [5].

Сегодня в республике работает также множество транспортно-экспедиционных компаний, в частности ООО «КрафтТрансЭкспресс», ООО «Интертрансавто», ООО Трансгрупплогистик», ООО «Милетцер&Мюнх», AsstrA и др. [13, с. 36].

По оценкам Института экономики НАН Беларуси, суммарный грузооборот ТЛЦ общего пользования к 2015 году может составить 25-30 млн. тонн в год. Если удастся реализовать все, что предусмотрено Программой, то страна за счет развития логистики получит к 2015 году не менее 20% ВВП. К слову, в других странах Европы это показатель уже находится на уровне 20-30 и более процентов ВВП [7, с. 31].

С целью создания современной логистической инфраструктуры 1 января 2011г. введены в действие новые государственные стандарты: СТБ 2047-2010 «Логистическая деятельность. Термины и определения» и СТБ 2046-2010 «Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию». Требования к складским помещениям транспортно-логистических центров регламентированы СТБ 2133 «Классификация складской инфраструктуры». Современные складские помещения транспортно-логистических центров должны соответствовать классу «А» или «В».

Нельзя не отметить и тот факт, что темпы развития транспортно-логистической инфраструктуры Беларуси во многом зависят от притока в эту сферу иностранных инвестиций. С этой целью Минтранс уделяет первостепенное внимание координации работы по

их привлечению для создания ТЛЦ. Например, бельгийским инвестором реализуется инвестиционный проект по созданию ТЛЦ в районе Национального аэропорта «Минск». Национальный аэропорт проводит реконструкцию аэровокзального комплекса в современный международный пассажирский транзитный терминал, также запланировано строительство второй взлетно-посадочной полосы [1].

Кроме того, осуществляется модернизация железнодорожных станций Колядичи, Степянка, Могилев, а также расширяются и переоборудуются производственных мощностей международных логистических операторов СООО «Брествнештранс» и ОАО «Белмагистральавтотранс».

Сегодня отечественные и зарубежные деловые круги заинтересованы в государственно-частном партнерстве при организации на территории Беларуси бизнеса логистических услуг не только в рамках реализации проектов на земельных площадках, включенных в Программу. Так, вне Программы реализуются более 15 инвестиционных проектов на сумму около 19,2 млн. долл. США. В частности, крупные инвестиционные ресурсы задействованы в строительстве четырех современных транспортно-логистических комплексов: СООО «ЕВРО АЗИЯ ТЕРМИНАЛ» (Брестская обл.), СООО «Лососно» (Гродненская обл.), ООО «М-Логистик-Сити» (Минская обл.) [1].

Заключен инвестиционный договор комплексного развития ОАО «Оршанский авиаремонтный завод», включающий в себя создание крупного промышленно-логистического парка с центром международной торговли. В результате в течение 2012–2016 годов инвестиции на реконструкцию и модернизацию производственных мощностей завода составят более 12 млн долларов США, благодаря чему будет создано 300 новых рабочих мест. Реализуется также инвестиционный проект по строительству портового терминала на реке Днепр.

Что касается инфраструктуры автомобильного транспорта в Республике Беларусь она достаточно развита. Однако с целью создания условий для дальнейшего динамичного развития транспортной отрасли Министерством транспорта и коммуникаций реализуется Программа «Дороги Беларуси» на 2006-2015гг. Ее основными задачами является: модернизация дорог на всех направлениях международных транспортных коридоров; строительство

объектов придорожного сервиса; повышения качества дорожных работ на основе внедрения достижений научно-технического прогресса и развития дорожно-строительной индустрии [4, с. 86].

С целью равномерного размещения объектов придорожного сервиса в 2010г. была разработана и утверждена Генеральная схема развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2015года, согласованная со всеми заинтересованными сторонами. В схеме указаны места на автодорогах, в которых уже ведется строительство, а также предлагаемые для размещения объекты с перечислением их обязательного состава.

Таким образом, очевидно, что Минтранс делает все возможное по совершенствованию условий развития транспортно-логистической инфраструктуры. В итоге это позволит более эффективно использовать экономический потенциал республики и создать условия для ее интеграции в мировую экономическую систему, полнее использовать преимущества ее географического положения, привлечь дополнительные инвестиции, создать новые рабочие места, увеличить объем грузоперевозок и повысить конкурентоспособность выпускаемой продукции.

Заключение. Несмотря на большое количество целей и задач, которые стоят перед Правительством, вопросы развития таможенной инфраструктуры всегда в приоритете. Так, в настоящее время в рамках Комплексной программы на 2011–2015 годы ведется реконструкция и строительство 11 автодорожных пунктов пропуска, а также их оборудование современными техническими средствами таможенного контроля. Более того для субъектов хозяйствования и лиц, пересекающих границу, будут созданы комфортные условия (построены и оборудованы пункты питания и торговые объекты). Необходимо подчеркнуть и тот факт, что для строительства и реконструкции объектов таможенной инфраструктуры ГТК на постоянной основе привлекает средства международной технической помощи ЕС. На данный момент можно утверждать, что за последние годы таможенная инфраструктура значительно приблизилась к международным требованиям: улучшились условия пересечения границы; пункты пропуска прекрасно оснащены технически, в частности, в пяти из них установлены ИДК; но, пожалуй, самый

главный результат проводимых реконструкций – увеличение пропускной способности границы.

В 2008 г. была принята Госпрограмма развития логистической системы до 2015 г., реализуется Программа «Дороги Беларуси» на 2006–2015 гг., утверждена Генеральная схема развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2015 г. Введены в действие новые государственные стандарты, где регламентированы требования к техническому оснащению ТЛЦ и складских помещений. Однако темпы развития транспортно-логистической сферы в Беларуси во многом зависят от притока иностранных инвестиций. Следует также отметить, что сегодня отечественные и зарубежные деловые круги заинтересованы в государственно-частном партнерстве по строительству на территории Беларуси ТЛЦ на земельных площадках, не включенных в Программу. В настоящее время в стране функционирует уже 15 ТЛЦ, все они отвечают международным стандартам.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Белорусская транспортно-логистическая инфраструктура // Вестник промышленности бизнеса и финансов. – 2014. - №1 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://365-tv.ru/index.php/analitika/belarus/321-beloruskaya-transportno-logisticheskaya-infrastruktura> – Дата доступа: 30.10.2014.
2. Государственная программа развития транзитного потенциала РБ на 2011 – 2015 годы: Постановление Совета Министров РБ, 20 декабря 2010г., №1852 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.pravo.by/main.aspx?guid=3871&p0=C21100669&p2={NRPA}> – Дата доступа: 30.10.2014.
3. Кузнецова, А.И. Инфраструктура: Вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход / А.И. Кузнецова. – Изд. 2-е. – Москва: КомКнига, 2010. – 456с.
4. Курочкин, Д.В. Транспортная логистика: практ. пособие / Д.В. Курочкин. – Минск: ФУАинформ, 2013. – 272с.
5. Логистические центры Беларуси // Новости Ассоциации межд. экспедиторов и логистики «БАМЭ-Экспедитор» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.baif.by/novosti/logisticheskie-tsentry-belarusi/> – Дата доступа: 30.10.2014.
6. Логистические центры Республики Беларусь // Новости Гомельского городского исполнительного комитета [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gorod.gomel.by/News/14-0528/Логистические_центры_Республики_Беларусь.aspx – Дата доступа: 01.11.2014.

7. Никитенко, П.Г. Логистика как фактор эффективности / П.Г. Никитенко // Белорусская думка. – 2009. – №11. – С. 28-32.
8. О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: Постановление Совета Министров РБ, 29 августа 2008 г., №1249 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.pravo.by/main.aspx?guid=3871&p0=C20801249&p2={NRPA}> – Дата доступа: 30.10.2014.
9. Правительством РБ утверждена Комплексная программа развития инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска на Гос. границе РБ на 2011-2015 годы // Новости ГТК [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://gtk.gov.by/ru/press-center/news/pravitelstvom-respubliki-belarus-utverzhdena-kompleksnaja-programma-razvitija-infrastruktury-avtodorozhnyx-punktov-propuska-na-gosudarstvennoj-granitse-respubliki-belarus-na-2011--2015-gody_i_3213.html – Дата доступа: 30.10.2014
10. Рудненко, С. Белорусский участок: оборудование, оснащение, совершенствование / Сергей Рудненко // Таможенный вестник. – 2013. – №5. – С.11-17.
11. СТБ 2046-2010. Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию = Транспартна-лагістычны цэнтр. Патрабаванні да тэхнічнага аснашчэння і транспартна-экспедыцыйнага абслугоўвання: изд. офиц. / белНИИТ “Транстехника”. – введ. 2011-01-01. – Минск: Госстандарт, 2010. – V, 12 с.
12. Стратегия развития транзитного потенциала РБ на 2011 – 2015 годы: Постановление Совета Министров РБ, 9 августа 2010г., №1181 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.government.by/upload/docs/pdp2011_2015.pdf – Дата доступа: 31.10.2014.
13. Транспорт и логистика, 2013 / Министерство транспорта и коммуникации РБ, Министерство торговли РБ, Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ». – 5-е изд. – Минск: БАМЭ-Экспедитор, 2013. – 151с.
14. Фридрих, А. Стратегия обновления / А. Фридрих // Таможенный вестник. – 2013. – №4. – С.14-16.

Customs and transport logistics forming infrastructure tendencies in the Republic of Belarus (Yelena Minyuk)

The article is devoted to the infrastructure analysis of customs and transport logistics and contains: the description of current state of infrastructure; the proof of its modernization necessity; the considering of the international programs within which the reconstruction and construction of customs checkpoints are being realized; the highlighted key provisions of the Logistics System Development Programme and summarizing of its current stage results.

e-mail автора для контактов: helenaminyuk@mail.ru