

БАРЬЕРЫ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Н. Г. Кудряшов

Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, cygnetnika@mail.ru

Рассмотрено современное состояние транспортно-логистической отрасли Республики Беларусь, выявлены проблемные аспекты функционирования транспортно-логистической системы, обозначены направления совершенствования транспортно-логистической деятельности.

Ключевые слова: транспортно-логистический центр; индекс эффективности логистики LPI; транспортно-логистическая система; транспортно-логистические услуги.

BARRIERS AND PROBLEMS OF THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS INDUSTRY IN THE REPUBLIC OF BELARUS

N. Kudrashou

Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, cygnetnika@mail.ru

The article deals with the current state of the transport and logistics industry of the Republic of Belarus, problematic aspects of the functioning of the transport and logistics system are determined; directions for the improvement of transport and logistics activities are identified.

Key words: transport and logistics center; Logistics Performance Index (LPI); transport and logistics system; transport and logistics services.

Международный рынок транспортно-логистических услуг является достаточно сформированным. Республике Беларусь необходимо прочно занять свое место в международных внешнеторговых потоках, включая транзитное сообщение. Для успешной интеграции нашей страны в общемировые товарные потоки ведется интенсивная работа в рамках Концепции развития логистической системы на период до 2030 года и Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016-2020 годы. Среди приоритетных задач выделяются увеличение объема и повышение качества логистических и транспортно-экспедиционных услуг, рост доходов от транзита грузов через

территорию республики, рост позиции Республики Беларусь в мировом рейтинге по индексу эффективности логистики LPI до уровня не ниже 50 [1, с.2]. Выполнение этих задач должно осуществляться на фоне совершенствования правовых и экономических условий, развития транспортной и складской инфраструктуры.

В ходе реализации программных документов достигнуты определенные результаты: введены в эксплуатацию 58 логистических центров, на территории которых действуют 66 таможенных складов и складов временного хранения общей площадью порядка 460 тыс. кв. м, 18 пунктов таможенного оформления, 6 контейнерных терминалов. Площадь складов общего пользования составляет порядка 875 тыс. кв. м. Объем услуг, оказываемых логистическими операторами, ежегодно увеличивается, в 2019 году он составил 291 млн руб., что на 31,2 % больше запланированного [2, с.10].

Эффективное использование транспортно-логистического потенциала Республики Беларусь является стратегической задачей, поскольку страна расположена на перекрестке главных транспортных путей, которые связывают крупнейшие региональные рынки: страны Европейского союза со странами-членами ЕАЭС и странами Юго-Восточной Азии, страны Балтийского побережья с черноморским побережьем. Транспортно-логистическая система Республики Беларусь находится в стадии развития. Функционирует сеть логистических центров, учитывается опыт зарубежных стран, внедряются современные технологии. Определенное распространение получили технология удаленного выпуска, бестранзитная технология ввоза товаров. Стал возможен выпуск до подачи декларации – данная процедура доступна уполномоченным экономическим операторам и охватывает около 10 % товаров. Внедряются технологии автоматической регистрации и автоматического выпуска.

Республика Беларусь активно участвует в международных транспортно-логистических проектах. Индустриальный парк «Великий камень» претендует на роль крупнейшего транспортно-логистического хаба в евразийском регионе. На территории парка развернута деятельность по различным направлениям: комплексная логистика, телекоммуникации, контейнерный терминал, электронная коммерция, производство и многие другие; сдана в эксплуатацию первая очередь логистического центра, а в поселке Болбасово Оршанского района реализуется инвестиционный проект по строительству мультимодального промышленно-логистического комплекса. Создана объединенная транспортно-логистическая компания (далее – ОТЛК), в которую вошли представители стран-членов Единого экономического

пространства (далее – ЕЭП) ЕАЭС. Она стала одним из немногих действующих бизнес-проектов в рамках интеграционных процессов ЕАЭС. ОТЛК направлена на консолидацию инфраструктурных отраслей, ее создание сформировало инфраструктурную платформу для реализации других масштабных экономических проектов в рамках ЕАЭС.

Несмотря на определенные успехи для республики возникли определенные вызовы в сфере транспорта и логистики. Среди внешних факторов, которые очевидно повлияют на функционирование белорусской транспортно-логистической системы, можно выделить перераспределение товарных потоков стран Азиатско-Тихоокеанского региона и Европейского союза с центрально-европейского направления на южно-европейское, а также изменение экспорта товаров Российской Федерации и Республики Казахстан с рынка ЕС на Азиатско-Тихоокеанский регион. Результатом данных процессов будет уменьшение товарных потоков через территорию Республики Беларусь и снижение доходов от транзита грузов. Аналогичная угроза сохраняется в результате принятия взаимных санкций, прежде всего между Российской Федерацией и странами-членами Европейского союза.

Рост цен на топливо, и, как следствие, увеличение транспортно-логистических издержек, вызовут изменения в налоговом законодательстве Российской Федерации. В результате решения российских властей о поступательном снижении экспортной пошлины на нефть до 0 процентов и повышении налога на добычу природных ископаемых потери бюджета Беларуси могут составить порядка 10 млрд долл. США.

Барьером для дальнейшего развития и совершенствования транспортно-логистической системы Беларуси можно назвать принцип резидентства, предусмотренный Таможенным кодексом ЕАЭС. Его суть состоит в том, что участник внешней экономической деятельности вправе подать декларацию на товар только в той стране-члене ЕАЭС, резидентом которой он является. Данная проблема не дает Республике Беларусь реализовать полностью свой геоэкономический и транзитный потенциал, что особенно актуально в рамках формирующегося Евразийского экономического союза. Данный принцип также увеличивает как временные, так и материальные затраты импортеров и уменьшает потенциальные доходы транспортно-логистических компаний.

Транспортно-логистическая система Беларуси характеризуется достаточно высоким уровнем затрат. Среднее значение расходов на логистику в мире составляет около 10 % ВВП (в США и Европе –

около 8,5 %), для Беларуси этот показатель превышает 20 %. Основные статьи роста расходов составляют коммунальные и эксплуатационные расходы (рост тарифов на природный газ, водо- и теплоснабжение, электроэнергию). Увеличение затрат оказывает негативное влияние на рентабельность деятельности логистических центров. Так, в 2018 г. средняя рентабельность составила 7 %, в то время как в 2017 г. она составляла 11,6 % [3, с. 7].

Существуют определенные сложности с заполнением и эффективным использованием логистических центров. Многие центры являются подразделениями торговых организаций, либо их площади предоставляются в аренду как складские помещения. В таком случае о полноценном функционировании таких центров говорить не приходится ввиду отсутствия операций по созданию добавленной стоимости (переработка, сборка, упаковка и др.). Данное обстоятельство усложняется высокой конкуренцией, которую создают логистические центры и операторы в соседних странах-членах ЕС, а также сложностью технических регламентов в рамках ЕАЭС.

Среди основных направлений, которые будут способствовать повышению эффективности функционирования транспортно-логистической системы Беларуси и устранению барьеров для ее развития, можно выделить цифровизацию логистических процессов и широкое внедрение информационных технологий в сферу международных перевозок; повсеместное использование электронного документооборота; разработку комплекса мер, которые будут способствовать повышению эффективности и прозрачности использования различных типов разрешений на перевозки грузовым автомобильным транспортом; устранение административных преград в сфере транспортного контроля в ЕАЭС; упрощение таможенных операций и процедур при перемещении товаров через таможенную границу и ускорение порядка прохождения границы; сокращение количества перевозочных разрешительных документов на экспортно-импортные операции.

Для осуществления комплексного транспортно-логистического обслуживания необходимы либерализация всех сфер транспортной деятельности, отказ от дискриминационного регулирования, создание условий для здоровой конкуренции, поддержание открытости и прозрачности рынка транспортных услуг. Крайне важны высокая степень информационной открытости, привлечение инвестиций, постоянный диалог государства и бизнеса, использование всех выгод от участия в международных проектах.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Концепция развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года [Электронный ресурс] : Постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 28 дек. 2017 г., № 1024 // Совет Министров Республики Беларусь : [сайт]. [2018]. URL: <http://www.government.by/upload/docs/file71d8be5815e54098.PDF> (дата обращения: 15.03.2020).
2. Транспортный комплекс Республики Беларусь: состояние и перспективы его развития [Электронный ресурс] : Материалы для членов информационно-пропагандистских групп // Минский городской исполнительный комитет : [сайт]. [2020]. URL: https://minsk.gov.by/ru/actual/view/209/2020/inf_material_2020_02.shtml (дата обращения: 17.03.2020).
3. Антюшеня Д. М. Развитие транзитной привлекательности логистической системы Беларуси [Электронный ресурс] // Новости науки и технологий. 2019. № 4. URL: http://belisa.org.by/pdf/2019/Science_news_4_51.pdf (дата обращения: 17.03.2020).