

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В ЛИТВЕ

Маргарита Рыбакова

Статья посвящена анализу развития транспортной логистики в Литовской Республике, а также сотрудничеству между Литвой и Беларусью в данной сфере. Освещены перспективы белорусско-литовского сотрудничества в сфере логистики.

Введение. Логистика в Литовской Республике сегодня – приоритетная отрасль национальной экономики, которая имеет ключевое значение в стратегии развития этого балтийского государства в XXI в. Безусловно, глобальный финансово-экономический кризис негативно повлиял на деятельность литовских логистических компаний. В 2008-2012 гг. был зафиксирован серьезный спад объемов перевозок и складского хранения грузов, существенно сократились транзитные перевозки. Но сейчас эксперты прогнозируют восстановление и рост литовского рынка логистических услуг.

Для этого имеются объективные предпосылки. Через Литву проходит 6 автомагистралей и 2 железнодорожных транспортных коридора европейского и евразийского значения. 9-й международный («критский») коридор Организации содружества железных дорог (Клайпеда – Шяуляй – Вильнюс – Минск – Орша – Смоленск – Москва), проходящий через Литву, Беларусь, Россию соединяет Европу и страны СНГ с государствами Азиатско-Тихоокеанского региона и Юго-Восточной Европы, порты Балтийского и Черного морей с Тихим океаном. Большое значение имеет также «Калининградский грузовой транзит» – важная составляющая транзитных перевозок российских грузов через территорию Литвы в/из Калининграда для его жизнеобеспечения. Особую роль играет морской транспорт: литовские порты (Клайпеда и др.) обслуживают потребности Беларуси и Украины. Согласно рейтингу Всемирного банка в 2010 г. Литва занимала 45-е место по индексу развития логистики (LPI). В 2012 г. она несколько ухудшила свои позиции – оказалась на 58-м месте [1].

Сегодня ЕС заинтересован в более тесной интеграции транспортно-логистических систем стран ЕС с прилегающими к нему странами. Вице-министр транспорта Литвы Ч. Шикшнялис считает, что на данный момент Литва развивается по двум приоритетным направлениям транспортной политики: развитие инфраструктуры международных транспортных

коридоров «Север – Юг» и «Северо-Запад (Балтика) – Восток».

Основная часть. В Литве принята долгосрочная стратегия развития национальной транспортной системы до 2025 г., предполагающая создание четырех центров логистики в местах расположения международных транспортных коридоров – в Вильнюсе, Клайпеде, Каунасе и Шяуляе. При указанных ТЛЦ будет комплексно использоваться автомобильный, железнодорожный и воздушный транспорт. Вкладываются значительные ресурсы в развитие собственной транспортной системы и логистики. В последние годы в эту отрасль было инвестировано 3,5 млрд. евро. Почти 1,5 млрд. евро будет выделено из фондов ЕС, остальные 2 млрд. – из бюджета Литвы [2].

Литва достаточно эффективно использует свои геоэкономические преимущества. После вступления в ЕС в стране значительно вырос объем автоперевозок. По этому виду услуг Литва занимает одно из ведущих мест в Европе, конкурируя с Голландией, Германией, Польшей. Литовское правительство создает равные условия деятельности для всех компаний, а частный сектор занимается непосредственным строительством помещений складирования и других объектов, необходимых для логистической деятельности. В то же время имеется и около 60 частных логистических объектов, которые развиваются без специальных государственных преференций и льгот на основе различных таможенных, земельных, арендных и других видов предписаний [3].

Логистическое образование в Литве насчитывает уже 15 лет. По престижности эта специальность стабильно входит в первую пятерку. Большого оттока специалистов в этой области за рубеж в Литве не наблюдается. К примеру, Вильнюсский технический университет им. Гедиминаса – одна из немногих государственных высших школ Литвы, где готовят бакалавров и магистров логистики на университетском уровне. Университет является членом Ассоциации логистики Литвы. Литва также заключила соглашения о сотрудничестве со многими университетами мира, участвует в международных конференциях и проектах, например, Framework, Interreg для исследователей стран бассейна Балтийского моря и т.д.

Официальный Вильнюс стремится стать стратегическим партнером Беларуси в транспортно-логистической сфере в Балтийском регионе и имеет для этого необходимую инфраструктуру и институциональную основу. В качестве примера успешного белорусско-литовского сотрудничества следует назвать организацию комбинированных грузоперевозок специализирован-

ным поездом «Викинг», а также скоростного пассажирского железнодорожного движения по маршруту Вильнюс – Минск.

Реализация белорусско-литовско-украинского проекта «Викинг» началась в феврале 2003 г. В проекте участвуют управления железных дорог, стивидорные компании и порты стран-участниц межгосударственного соглашения. С 2003 г. по 2012 г. объемы перевозки грузов «Викингом» увеличились в десятки раз. Преимущества проекта – ускоренная доставка грузов, упрощенные процедуры таможенного контроля, снижение транспортных издержек на 30–50% по сравнению с перевозкой автомобильным транспортом. Недавно к проекту присоединилась и Латвия, поэтому на сегодняшний день грузы можно возить в Ригу и обратно по очень низким тарифам. «Викинг» открывает дополнительные возможности транспортировки груза для стран Юго-Восточной Европы, Азии и Кавказа. Секретариат этого транспортного коридора объявил о намерении связать его с Китаем. В мае 2008 г. Беларусь, Литва и Украина заключили трехстороннее соглашение о развитии перевозки грузов по маршруту «Балтийское море – Черное море». Согласно этому соглашению стороны обязуются выстраивать транспортную политику и осуществлять правовое регулирование железнодорожных перевозок в соответствии с нормами ЕС [4].

На современном этапе можно отметить динамичное развитие белорусско-литовского торгово-экономического сотрудничества: возрастают объемы взаимного товарооборота. Сегодня Литва является одним из ведущих европейских партнеров Беларуси во внешней торговле. По итогам последних двух лет объем взаимной торговли между нашими странами увеличился на 32,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 295,9 млн. долларов США.

Опираясь на опыт Литвы, Беларусь начала создание сети ТЛЦ, чтобы возвести надежный транзитный «мост» между Европой и странами евразийского интеграционного объединения. Сегодня Литва не только важный торговый партнер Беларуси, но одновременно и место привлечения белорусских инвестиций. Основными формами участия субъектов хозяйствования Беларуси в литовском бизнесе являются учреждение совместных предприятий и открытие торговых представительств. В Беларуси сегодня действуют 400 предприятий с литовским капиталом, а в Литве более 200 белорусских. В 2008–2009 гг. литовские компании заявили 7 проектов на территории Беларуси, в первую очередь это строительство торговых комплексов, транспортно-логистических объектов. Сегодня таких проектов

уже насчитывается более 15, а заявленная сумма литовских и европейских инвестиций в них превышает 500 млн. евро. В числе заинтересованных в сотрудничестве с белорусскими партнерами следует упомянуть такие компании, как инвестиционная группа «УКИО», торговая компания «Сенукай», группы компаний «Вичюнай», «Биовелла». Литовские бизнесмены накопили большой опыт в строительстве, сфере развития инфраструктуры, розничной торговли, логистике. Все эти отрасли являются востребованными в Беларуси. Налаживаются контакты госучреждений Республики Беларусь, отвечающих за развития транспортно-логистической отрасли с Ассоциацией автомобильных перевозчиков Литвы «Линава», Литовской национальной ассоциации экспедиторов «Линека», крупнейшим логистическим оператором в области автоперевозок «Вингес Терминалас», лидером литовской торгово-розничной сети «Норфа». Литва также является привлекательной страной для белорусских бизнесменов. Основными формами участия наших субъектов хозяйствования в литовском бизнесе являются учреждение совместных предприятий и открытие своих представительств. Что касается интересов белорусских компаний, то они достаточно обширны и разносторонни. За примерами далеко ходить не надо. Так, компания «Трансхема» работает на литовском рынке с 2006 г. и успешно продвигает продукцию нефтехимической отрасли Беларуси на рынки Литвы и других стран-членов ЕС. Более того, компания оказывает комплексные услуги по экспедированию белорусских грузов в Литве. В качестве примера можно также упомянуть производителя дорожной и строительной техники «Амкодор», который выкупил Польшский завод сельхозмашиностроения в 20 км от Вильнюса. На предприятии, где будет создано более 100 рабочих мест, планируется выпускать до 1000 единиц спецтехники в год с последующей реализацией на рынке Балтийского региона. И такие примеры можно найти в любой сфере бизнеса [5].

Большой интерес у деловых кругов Беларуси вызвала существующая система документооборота ВЭД и логистической деятельности. В Республике Беларусь, кроме договора отношения сторон, документооборот регулируются следующими нормативными и законодательными актами: Налоговым кодексом Республики Беларусь, Инструкцией о порядке заполнения ТТН (товарно-транспортной накладной) и ТН (товарной накладной) и т.д. Отличительной особенностью в документообороте литовских логистических центров в сравнении с белорусскими является то, что ТТН и ТН не являются бланками строгой отчетности. Отношения сторон соглашения в Литве регу-

лируются самим договором, который выступает основным документом. Он же регламентирует взаимоотношения в ходе совершения хозяйственной операции и устанавливает необходимый документообмен: единицу измерения хозяйственной операции, форму подачи и подтверждения факта совершения хозяйственной операции. Данная система позволяет повысить производительность труда в ТЛЦ, сократить трудоемкость совершаемых операций, что, безусловно, положительно влияет на конкурентоспособность [4].

Пилотный белорусско-литовский проект в этой сфере – строительство с 2010 г. совместного ТЛЦ в Ракове (площадью 10 га). К этому соглашению вместе с компанией «БелВингесЛогистик» и Минским облисполкомом присоединились литовские фирмы «Вингес Терминалас» и «Алвора», а также белорусский «Белинтертранс». В первую очередь строительства ТЛЦ было инвестировано 14,5 млн. евро; во вторую – 7 млн. евро. Общая площадь складских помещений в нем 16,5 тыс. кв. м; количество паллетомест – 20 тыс. В ТЛЦ предусмотрено 30 загрузочных площадок, а также 2 площадки для погрузки-разгрузки нестандартных грузов. Его первая очередь была сдана в 2011 г., но неожиданно возникли разногласия между партнерами. Взаимные претензии сегодня труднопреодолимы, а их истоки следует искать в финансовом обвале в Беларуси в начале 2011 г. В тот момент белорусская сторона пригласила к сотрудничеству другую литовскую компанию «Алвору» и совместно с ней завершила строительство первой очереди ТЦЛ. Конфликт явно затянулся, из-за чего бизнес компании «Вингес Терминалас» по сей день несет большие убытки [6].

Серьезные подвижки произошли при осуществлении таможенного и пограничного контроля пассажирских поездов, курсирующих между столицами Литвы и Беларуси. Благодаря оптимизации процедур таможенного и пограничного контроля удалось на полчаса сократить время нахождения этих поездов в пути. На литовской стороне прохождение погранично-таможенных процедур будет перенесено непосредственно на Вильнюсский вокзал, где будут оборудованы рабочие места для пограничников и таможенников, система рентгеновского контроля багажа, камеры наблюдения за движением людей. Досмотр пассажиров и проверка документов на белорусской стороне будет производиться во время движения поезда на участке Молодечно – Гудогай. Отметим, что за 2012 г. по железной дороге между Беларусью и Литвой было перевезено более 295 тыс. пассажиров. Это на 51,7% больше, чем в 2011 г. [7].

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Рейтинг литовской логистики [электронный ресурс] – Режим доступа: <www.cargonews.lt> Дата доступа: 01.04.2013.
2. Дорога в европейский дом // Белорусы и рынок. 2013, 3 апр.— [Электр. ресурс] – Режим доступа: www.belmarket.by – Дата доступа: 03.04.2013.
3. Дирекция Клайпедского осударственного порта – [Электр. ресурс] –Режим доступа: www.portofklaipeda.lt – Дата доступа: 03.04.2013.
4. Беларусь активизировалась на рынке Литвы // Бизнес-журнал. – [Электр. ресурс] – Режим доступа: <http://www.delo.by>. – Дата доступа: 25.03.2013.
5. Первые инвестиции в центр логистики // Новости Литвы на русском языке [Электр. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kurier.lt>. – Дата доступа: 29.03.2012.
6. О деле «Вингес Терминалас»: Деловые новости – [Электр. ресурс] – Режим доступа: www.vz.lt – Дата доступа: 09.04.2013.
7. В Вильнюс за 2 часа // Комсомольская правда (офиц. сайт) – [Электр. ресурс] – Режим доступа: www.kp.by – Дата доступа: 03.04.2013.

The development of transport logistics in the Republic of Lithuania (Margarita Rybakova).

The article is devoted to the analysis of the development of transport logistics in the Republic of Lithuania, as well as the cooperation between Lithuania and the Republic of Belarus in this field. The prospects of the Belarusian-Lithuanian cooperation in the field of logistics are highlighted.

Статья поступила 10 мая 2013 г.

e-mail автора: zemchuzyna@list.ru