



УДК 339.565:656.13(476)

**ФОРМИРОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОСНОВ РАЗВИТИЯ
ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В ОБЛАСТИ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Р.Б. Ивуть, А.С. Зиневич

**FORMATION OF ECONOMIC- ORGANAZING BASICS OF TRANSIT CAPACITY
DEVELOPMENT IN THE REPUBLIC OF BELARUS IN THE FIELD OF ROAD
TRANSPORTATIONS**

R.B. Ivuts, A.S. Zinevich

Аннотация. В статье излагается авторская разработка подхода к формированию организационно-экономических основ развития транзитного потенциала Республики Беларусь. Сформированы ключевые направления действий по обеспечению наращивания автомобильного транзита грузов по территории страны, реализация которых предполагается во взаимодействии с сопредельными государствами и международными транспортными организациями. Новизна подхода состоит в выработке следующих основных направлений в проектируемом процессе развития: нормативно-правового, инфраструктурного, транспортно-логистического, таможенно-логистического и информационно-финансового аспектов.

Ключевые слова: *международный транзит грузов; транзитный потенциал; автомобильная перевозка; логистическая система; транспортно-логистический центр (ТЛЦ); таможенная логистика; информационные технологии в логистике.*

Abstract. In the paper the authoring is stated of the approach for economic-organizing basics forming of transit capacity development in the Republic of Belarus. The key areas of activities are formulated to ensure the rise of road freight transit throughout the county's territory, which should be carried out in concert with adjacent states and international transport organizations. The novelty of the approach includes working out the following areas in the development process projected: normative-legal, infrastructural, transport-logistic, customs-logistic and informational-financial aspects.

Key words: *international cargo transit; transit capacity; road transportation; logistics system; transport-logistic centre; customs logistics; information technologies in logistics.*

Введение. Сегодня в условиях ускоряющейся экономической глобализации опыт развитых стран свидетельствует о возрастании роли института международного транзита и превращении транзитного потенциала страны в важнейший ресурс её национальной экономики. На современном этапе становления международных рыночных отношений развитие транзита призвано стать одним из приоритетов при планировании перспектив транспортного комплекса государства наряду с удовлетворением внутреннего спроса.

Выгодное географическое положение Республики Беларусь на пути между мировыми центрами деловой активности предопределяет её роль ключевого связующего звена в создании новой системы транспортных связей на Евразийском континенте. Пересечение в Республике Беларусь двух Трансъевропейских транспортных коридоров под номерами II и IX (с ответвлением IXB), а также перенос общей границы на внешние контуры Таможенного союза Евразийского экономического союза (ЕАЭС) создают предпосылки для ускорения переориентации на территорию республики транзитных грузопотоков, идущих сегодня по альтернативным маршрутам. Экономико-географическая компактность территории

Республики Беларусь обуславливает широкое использование автомобильного транспорта как наиболее универсального вида, в том числе в международном сообщении. Обслуживая многие виды международных экономических отношений, он является важнейшим источником валютных поступлений в республике: услуги автомобильного транспорта в настоящее время формируют 25-30% положительного сальдо баланса услуг Республики Беларусь [1, с.58].

Вышеуказанные факты свидетельствуют о высоком транзитном потенциале Беларуси, реализация которого может в значительной мере способствовать интенсификации экономического развития государства. Однако прежде чем перейти к формированию комплекса мероприятий по развитию транзитных автомобильных грузоперевозок в стране, следует конкретизировать теоретический подход к определению понятия «транзитный потенциал» применительно к стране либо региону.

Сущность транзитного потенциала страны. В современном мире повсеместный рост транзитных международных грузопотоков напрямую связан с развитием мировой экономики по глобальной модели. С позиций экономической глобализации исследовательский интерес представляет концепция транзитного потенциала транспортной системы (страны, региона). Термин «транзитный потенциал транспортных систем» заимствован современной экономической наукой из практики и привлёк внимание специалистов в контексте роста объёмов международных перевозок. В процессе усложнения глобальных логистических цепей поставок товаров и услуг и расширения системы мирохозяйственных связей повышается актуальность рассмотрения транзитного потенциала как механизма включения страны в мировую экономику и дополнительного источника экономического роста, обеспечивающего высокую конкурентоспособность организаций страны и стимулирующего повышение уровня благосостояния её населения.

В широком смысле *транзитный потенциал* представляет собой возможности транспортно-логистической системы страны по обслуживанию международных транзитных потоков грузов и пассажиров, т.е. транспортных потоков, следующих из одного иностранного государства в другое по территории рассматриваемой страны без взимания таможенных пошлин, налогов и применения к объекту перевозки мер национальной государственной экономической политики [2]. Содержание понятия «транзитный потенциал» включает рассматриваемые в качестве экономического ресурса транспортно-экспедиционные, логистические и иные сопутствующие услуги (включая придорожный сервис), в ходе оказания которых улучшаются экспортные показатели страны, обеспечивая повышение доходов государства и его предприятий транспортно-логистической отрасли.

Анализ научных публикаций ряда российских (Н.О. Дунаевой [2], О.Н. Ларина [3], С.М. Резера [4], А.П. Суходолова [5]) и белорусских (Р.Б. Ивутья [6], Н.Г. Кудряшова [7]) учёных в рамках их исследований концепции транзитного потенциала позволяет с достаточной степенью обоснованности выделить два типа и пять групп факторов, оказывающих влияние на развитие транзитного потенциала конкретной страны. Использование функционального подхода позволяет определить, что реализация транзитного потенциала зависит от двух типов факторов:

– *экзогенно заданных* – факторов внешней среды, на которые субъект управления совсем не влияет или оказывает опосредованное воздействие (включая геоэкономические и геополитические факторы);

– *эндогенно заданных* – факторов внутренней среды, на которые направлены меры макроэкономической политики государства (включая инфраструктурные, технологические и экономико-правовые факторы).

В целом факторы реализации транзитного потенциала страны систематизированы в виде указанных типов и групп на рис. 1. Важно подчеркнуть, что при формировании предлагаемого в статье комплекса мероприятий по развитию транзитного потенциала страны приоритетное значение имеют эндогенно заданные факторы.



Рисунок 1 – Система факторов реализации транзитного потенциала страны

Следует отметить, что все основные виды транспорта сегодня используются в мировой практике международных транзитных перевозок. Тем не менее, для внутриконтинентальной страны с компактной территорией и отсутствием прямого выхода к морю (какой является Республика Беларусь) приоритетным направлением транспортной политики в области транзита призвано стать развитие международных автомобильных грузоперевозок.

Текущее состояние транзитного рынка Республики Беларусь. Географическое положение Республики Беларусь в центре Европы предопределяет её транспортную политику, в том числе в области транзита. Не имея прямого выхода к морю, являясь внутриконтинентальным государством, республика призвана играть роль транзитного коридора. Кратчайшие пути, соединяющие страны Западной Европы с СНГ и странами Азии, а также Южную и Центральную Европу с северо-западными регионами России и Скандинавией, пролегают по территории Беларуси. В целях развития транзитного потенциала страны Правительством Республики Беларусь в 2010 г. утверждены Стратегия и Государственная программа развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011-2015 гг., которыми установлены основные цели, задачи и параметры, определяющие эффективное использование транзитного потенциала страны.

Одним из основных индикаторов действенности мер по развитию международного транзита и, как следствие, повышению степени реализации транзитного потенциала Беларуси является динамика общих доходов от транзита всеми видами транспорта по территории страны, которая отражена за ряд лет в форме сопоставления с заданиями соответствующих государственных программ на рис. 2.

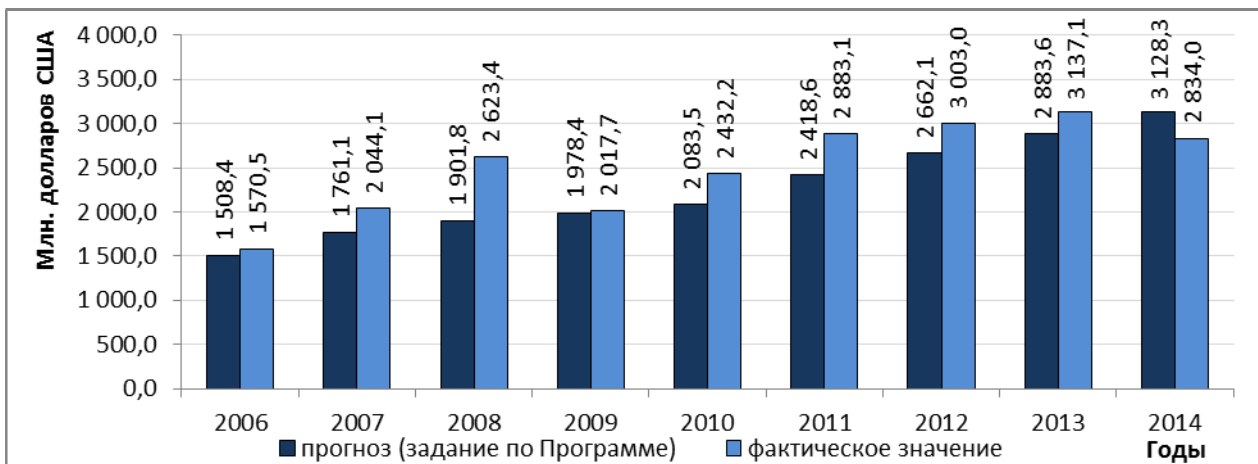


Рисунок 2 – Общие доходы, полученные от транзита по территории Республики Беларусь, 2006-2014 гг.

Данные на рис. 2 свидетельствуют о планомерном увеличении транзитных доходов Беларуси в 2009-2013 гг., которое наблюдалось после спада впоследствии Мирового экономического кризиса 2008 года. В 2013 г. сумма транзитных доходов страны превысила 3,1 млрд. долларов США, что на 4,5% выше уровня 2012 г. и на 8,8% выше задания по Программе. Однако в 2014 г. впервые программное задание не было выполнено: по уточнённым данным общие доходы республики от транзита снизились на 9,7% к значению 2013 г. и составили 90,6% от прогноза [8], поскольку не удалось нивелировать негативное влияние на динамику транзита грузов по территории Беларуси экономических санкций США и Европейского союза (ЕС) в отношении Российской Федерации, а также ответного торгового эмбарго России в отношении ряда товаров из стран Евросоюза. В свою очередь, отчисления в бюджет от транзита в 2014 г. составили почти 460 млн. долларов США, или 119,4% к прогнозному значению. В целом, реализация мероприятий по эффективному использованию транзитного потенциала республики позволила получить доходы от транзита

за 2011-2014 гг. в размере около 11,9 млрд. долларов США [8], или 106,9% к плану, установленному Государственной программой на данный период. Сложившаяся структура доходов Беларуси от транзитных перевозок показана на рис. 3 [9, с.173].

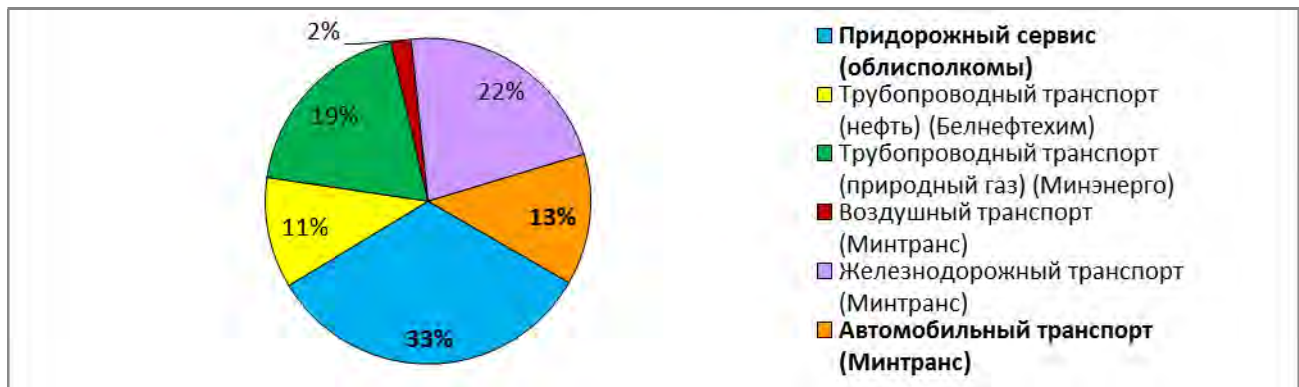


Рисунок 3 – Структура доходов от перевозки транзитных грузов в Беларуси

Наибольший удельный вес – 33% – имеют доходы от услуг придорожного сервиса. Доходы от доставки транзитных грузов и пассажиров автотранспортом составляют только 13%. Тем не менее, конфигурация и площадь территории Беларуси обуславливают высокую востребованность автотранспорта при осуществлении транзита. В 2013 г. общий объём транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом в стране составил 16,1 млн. т, увеличившись за год на 8,1%. Далее в 2014 г. последовало снижение показателя на 3% по внешним причинам. Динамика объёма транзитных грузоперевозок автомобильным транспортом в Беларуси за 2009-2014 гг. представлена в табл. 1 [6].

Таблица 1 – Объём транзитных автомобильных грузоперевозок по территории Беларуси

Показатель	Значения по годам					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Общий объём транзитных автомобильных грузоперевозок, млн. т	9,252	11,169	13,263	14,890	16,100	15,610
в том числе выполнено резидентами Республики Беларусь	1,504	1,672	1,871	2,381	2,691	2,600

Важнейшую роль в обеспечении транзитной привлекательности Республики Беларусь играет развиваемая на её территории логистическая система макроуровня. В настоящее время в республике функционируют 37 субъектов хозяйствования, оказывающих логистические услуги различной направленности и функциональности. Результаты работы логистических центров страны в 2011-2014 гг. по данным Национального статистического комитета Республики Беларусь представлены в табл. 2 [10, с.12].

Таблица 2 – Объём логистических услуг, оказанных логистическими центрами Беларуси

Показатель	Значения по годам				2014 к 2013, %
	2011	2012	2013	2014	
1	2	3	4	5	6
Объём логистических услуг, млрд. бел. руб.	1 333,3	741,1	768,3	935,0	121,7
в том числе оказанных:					
– на транспортно-логистических центрах	–	–	545,3	429,9	78,8
– на оптово-логистических, торгово-логистических центрах	–	–	223,0	206,2	92,5
– логистическими операторами на арендованных структурных элементах логистического центра	–	–	–	1,5	–

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5	6
– логистическими операторами на складах и (или) других объектах	–	–	–	297,4	–
Объём логистических услуг по обработке транзитных грузов на территории Республики Беларусь, млрд. бел. руб.	–	–	40,8	174,6	в 4,3 раза
Площадь логистических центров республики, тыс. м ² (справочно)	376,5	435,8	907,4	1 138,5	125,5

В валютном исчислении объём логистических услуг по обработке транзитных грузов на логистических центрах Республики Беларусь в 2014 г. составил 17,1 млн. долларов США. При этом за год переработано свыше 200 тыс. т транзитных грузов [10, с.7].

Несмотря на позитивную динамику роста объёмов логистической переработки транзитных грузов, эксперты Интеграционного комитета Евразийского экономического сообщества оценили реализацию транзитного потенциала Республики Беларусь лишь в 50%, Российской Федерации – в 68%, Республики Казахстан – в 28% [11].

Структура предлагаемой разработки. В настоящее время для Республики Беларусь, находящейся в условиях завершения реализации таких программных документов, как Стратегия и Государственная программа развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011-2015 гг., а также Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г., высокую актуальность приобретает формирование организационно-экономических основ дальнейшего развития транзитного потенциала страны в области автомобильных перевозок. Указанный процесс в разрезе его различных функциональных элементов структурно отражён на рис. 4.



Рисунок 4 – Организационно-экономические основы развития транзитного потенциала Республики Беларусь в области автомобильных перевозок

Необходимость реализации данной разработки подтверждается опытом зарубежных стран, в которых рациональное использование транзитно-транспортных возможностей в условиях глобализации уже имеет стратегическое значение, стимулируя ускоренное развитие сопряжённых отраслей и сфер экономики. Иными словами, выбор транспортной стратегии государства, в том числе и в сфере международного транзита, во многом предопределяет эффективность социально-экономического развития страны. Современное состояние транзитного рынка в республике и сопредельных странах подтверждает необходимость и эффективность проведения государственной политики по развитию транзита, призванной обеспечивать привлечение дополнительных грузопотоков для их логистической обработки, позволяя в полной мере реализовать потенциал транспортно-логистических центров.

Транзитная политика страны должна постоянно совершенствоваться с учётом влияния различных эндогенных и экзогенных факторов – как экономического, так и политического характера. А значит, работа по развитию транзитного потенциала страны должна иметь комплексный и непрерывный характер, вовлекая все заинтересованные государственные органы, неправительственные ассоциации и научные организации. Предлагаемый в статье комплекс мероприятий призван содействовать формированию направлений транзитной политики как самой Республики Беларусь, так и стран-партнёров по ЕАЭС.

Нормативно-правовой элемент. Эффективность перевозочного процесса в транзитном сообщении и оптимизация использования автотранспортных средств во многом зависят от действующей нормативно-правовой базы. В настоящее время вопросы, связанные с транзитом, крайне актуальны и находятся на повестке дня Национального собрания и Правительства Республики Беларусь. Тем не менее, уже сегодня необходима реализация ряда мер законодательного характера для повышения транзитной привлекательности Республики Беларусь (прежде всего – в области автомобильного транзита):

1. Видится необходимым ускорение процессов по совершенствованию законодательства в сфере международных перевозок и транспортной логистики, особенно в части создания отдельных законодательных актов по регулированию отношений при автомобильной транзитной перевозке грузов. Сведение всех действующих актов в сфере транспортно-логистической деятельности в отдельный нормативно-правовой документ в виде кодекса также способствовало бы сокращению времени оформительских операций и повышению качества экспортных транспортных услуг.

2. Сближение требований белорусских нормативных актов с законодательством ЕС союза в сфере транспортировки грузов должно стать приоритетом в политике белорусского государства. При этом основное внимание необходимо уделять техническим стандартам, касающимся транспортных средств и инфраструктуры для международного транзита, а также нормам при перевозке опасных грузов и мерам фитосанитарного контроля.

3. В условиях формирования единого транспортно-логистического рынка в рамках Таможенного союза ЕАЭС крайне актуально ускорить процесс унификации и согласования требований в области международных перевозок и логистики, изложенных в нормативно-правовых актах стран-участниц указанного межгосударственного объединения, формируя тем самым эффективную нормативную базу для функционирования единого транспортного пространства ЕАЭС.

4. Некоторые нормативно закреплённые, но устаревшие на сегодня меры, которые рассматриваются как препятствия для транзита, должны быть устранены в кратчайшие сроки. В первую очередь, это касается обязательного конвоирования отдельных видов товаров, которое должно быть отменено как можно скорее [12, с.10]. Должна осуществляться инвентаризация специфических требований к транзитным поездкам, которые не соответствуют международной практике. Эти требования должны быть либо улучшены, либо полностью отменены.

5. Необходимо на государственном уровне содействовать интеграции страны в мировые экономические и политические блоки, такие как Всемирная торговая организация

(ВТО) и ЕС. Любой вид соглашения о свободной торговле со странами региона призван оказывать позитивное влияние на торговлю, транзит и экономическое благосостояние. Визовые соглашения с ЕС также играют важную роль в контексте развития транзитного потенциала Беларуси.

6. Видится целесообразным более тесное сотрудничество Республики Беларусь с сопредельными государствами вне ЕАЭС – Латвией, Литвой, Польшей и Украиной – на правительственном уровне в целях одновременной реализации технических и других норм пересечения границы во всех вышеуказанных странах.

7. Необходимо проводить дальнейшее совершенствование таможенных правил: обеспечивать дальнейшее упрощение процедур, снижение объёма бумажной работы, ускорение обработки информации с использованием информационных технологий и конкретных программных решений. В наибольшей мере это касается проверки таможенной стоимости импортируемых товаров [12, с.10]. Указанные меры должны найти отражение в новой редакции Таможенного кодекса Таможенного союза ЕАЭС.

Возможности Беларуси обеспечить рост объёмов транзитных грузоперевозок по её территории зависят не только от улучшения нормативно-правовой базы, но и от устранения физических препятствий для транзита, таких как низкая пропускная способность пограничных пунктов пропуска, а также недостаточная развитость транспортной и логистической инфраструктуры. Мероприятия в данной области рассмотрены в рамках следующих элементов процесса развития.

Инфраструктурный элемент. Важным направлением повышения транзитной привлекательности Беларуси выступает реконструкция и модернизация автомобильных дорог и иной дорожной инфраструктуры, необходимой для осуществления транзита по территории страны.

Чтобы привлечь большее количество международных автомобильных перевозчиков, необходимо повысить уровень стандартов качества дорожного покрытия, от которых зависит конкурентоспособность дорог республики в сфере международного транзита. Улучшение качества дорог оказывает влияние на увеличение срока службы автомобилей, что, в свою очередь, способствует снижению себестоимости перевозок через уменьшение затрат на ремонт транспортных средств [9, с.107].

Для повышения транзитной привлекательности территории республики должна быть полностью реализована работа по приведению автомобильных дорог, входящих в международный транспортный коридор № IX и его ответвление IXB, в соответствие с требованиями ЕС по нагрузке на ось в 11,5 тонн и общей массе автопоезда с 5 и более осями, а также по сокращению времени проведения контрольных процедур в пограничных пунктах пропуска.

Важнейшую роль также призван сыграть проект по строительству второй кольцевой автомобильной дороги вокруг города Минска в 2014-2016 гг., при реализации которого предусмотрено использование современной технологии укладки цементно-бетонного покрытия. Общая длина четырёхполосной магистрали составит 160 км. Одно из преимуществ цементобетонного дорожного полотна – его гарантийный срок эксплуатации 25 лет (для асфальтобетонных дорог – 5-8 лет). Запланированная скорость движения по второй кольцевой автомобильной дороге составляет 120 км/ч, прогнозная интенсивность транспортного потока – 11-24 тыс. автомобилей в сутки [6].

Совершенствование инфраструктуры включает также меры по увеличению объёмов придорожного сервиса путём строительства и введения в эксплуатацию гостиниц, кафе, автозаправочных станций, станций технического обслуживания, пунктов экстренной помощи на дорогах, а также их доведения до уровня стандартов по придорожному обслуживанию, принятых на международных трассах. Необходимо, в частности повысить комплексностью услуг, оказываемых указанными объектами, до общеевропейского уровня – 7-10 видов услуг на объекте.

Транспортно-логистический элемент. В настоящее время формирование и развитие на территории Республики Беларусь транзитно-привлекательной национальной логистической системы, отвечающей ряду важных принципов, занимает центральное по значимости место среди задач развития транзитных автомобильных перевозок через территорию страны. Указанная проблема носит комплексный характер и содержит в себе как теоретические, так и практические аспекты. С теоретической точки зрения, требуется конкретизация понятия логистической системы на уровне и в масштабах страны, т.е. национальной логистической системы (НЛС). Указанный термин не нашёл чёткого трактования в Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. и мало освещён в отечественной научной литературе по логистике.

Целесообразно закрепить следующее определение: *национальная логистическая система* – это система, реализующая управление потоками и потоковыми процессами в масштабах государства, основанная на принципах и правилах логистики [13]. Необходимо также дополнить представленную дефиницию уточнением роли государства при развитии национальной логистики, выделив три её важных составляющих:

- государственное регулирование логистических процессов, в том числе их правовое обеспечение (по отраслям, видам деятельности);
- создание и эксплуатация транспортной инфраструктуры (по отраслям, видам деятельности);
- стимулирование развития логистических проектов (по регионам, отраслям, видам деятельности) [13].

В современных условиях глобализации и перехода к рыночной экономике при формировании транспортной политики Республики Беларусь важнейшую роль играет развитие такого инфраструктурного элемента транспортного комплекса страны, как развитая национальная логистическая система. Опыт формирования логистических систем макроуровня в зарубежных странах показывает, что их функционирование обеспечивает снижение транспортной составляющей в конечной цене товара на 10-12%, а суммарные затраты товаропроизводителей, связанные с транспортно-логистическими услугами, – на 10-30% [14]. В условиях сильной конкуренции за транзитные грузопотоки со стороны Украины, стран Балтии и портов Российской Федерации одним из путей развития транзита может стать снижение транспортно-логистических издержек. Для этого необходим логистический подход при организации перевозки, включающий определение не транспортных расходов, а показателя «логистических издержек», который позволит учесть изменение конкурентоспособности перевозимого товара в части транспортных издержек.

Регламентация практической работы по формированию и развитию национальной логистической системы Республики Беларусь, эффективной с точки зрения привлечения транзитных грузопотоков и с позиций транспортной логистики, должна проводиться с точки зрения её соответствия следующим четырём принципам:

- *комплексность* – повышение комплексности оказываемых транспортно-логистических услуг и развитие института аутсорсинга на логистическом рынке страны;
- *мультимодальность* – обеспечение широких возможностей обслуживания мультимодальных грузоперевозок в транспортно-логистических центрах (ТЛЦ) страны;
- *трансграничность* – формирование в стране сети трансграничных ТЛЦ для терминальной обработки транзитных грузопотоков;
- *международное сотрудничество* – расширение практики взаимодействия белорусских ТЛЦ с объектами зарубежной логистической инфраструктуры в целях их интеграции в международную транспортно-логистическую сеть.

Таможенно-логистический элемент. Управляя транзитными грузопотоками, мы неизбежно сталкиваемся с таможенным элементом, который формирует самостоятельную отрасль логистики – *таможенную логистику* – со своими принципами, методами, инструментами [15, с.166]. Целью таможенной логистики в управлении внешнеторговыми

потоками является создание системы таможенно-тарифного и нетарифного регулирования, обеспечивающей минимизацию временных и финансовых затрат на прохождение товарными потоками таможенных границ и позволяющей согласовывать интересы всех объектов внешнеэкономической деятельности. Современные требования к логистике начала XXI в. отводят немаловажную роль применению новейших технологий при взаимодействии таможни и бизнеса [16]. В целях решения организационных задач, связанных с развитием таможенной логистики в Беларуси, важную роль призваны играть современные передовые *таможенные технологии* (прежде всего – информационные), к которым относятся:

- предварительное электронное информирование таможенных органов;
- декларирование товаров в электронной форме;
- удалённый выпуск товаров как результат развития интернет-декларирования;
- неинтрузивный контроль;
- институт уполномоченного экономического оператора;
- принципы «одна остановка» и «одно окно».

Чтобы активизировать работу по повышению эффективности транспортно-логистической деятельности, необходимо продолжать развитие системы электронной таможни, поскольку одной из функций «электронной таможни» выступает контроль международного транзита. К мероприятиям по оптимизации таможенного регулирования также относятся открытие в логистических центрах ведомственных пунктов таможенного оформления, сокращение сроков проведения таможенных операций при отправлении транзитных грузов, упрощение документооборота.

Важным направлением обеспечения развития транзитного потенциала Беларуси призвано стать создание преференциальных условий проезда транзитом через республику по сравнению с условиями проезда через территории сопредельных государств. Речь идёт о совершенствовании технологий пограничного контроля и выполнения таможенных, ветеринарных, фитосанитарных процедур.

В организационном плане целесообразно продолжить реконструкцию и строительство новых объектов приграничной инфраструктуры необходимой пропускной способности. Требуется также оснастить автодорожные пункты пропуска специальными сканирующими устройствами (мобильными инспекционно-досмотровыми комплексами неинтрузивного контроля). Оснащение всех пунктов таможенного оформления подобными техническими приспособлениями позволит производить вскрытие грузового пространства автотранспортных средств при таможенном досмотре не более чем 0,5% от общего объёма товаров, перемещаемых транзитом.

Для транзитной переработки грузов в ТЛЦ Беларуси необходима отмена принципа «резидентства» при декларировании товаров в Таможенном союзе ЕАЭС. В случае его отмены грузы после помещения в Беларусь под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления приобретут статус *товаров Таможенного союза*, что позволит их беспрепятственно перевозить по территории стран-участниц указанного объединения.

Актуально также применение статуса *уполномоченного экономического оператора* для транзита. В Беларуси уже проводится ряд экспериментов, в рамках которых отрабатывается возможность доставки товаров по процедуре таможенного транзита в зоны таможенного контроля, созданные такими субъектами, помещение товаров под таможенную процедуру таможенного транзита в пунктах пропуска непосредственно на каналах движения, осуществления грузовых операций в зонах таможенного контроля, созданных субъектами хозяйствования, при транзите товаров [15, с.173].

Что касается реализации и развития принципов «одна остановка» и «одно окно», то нужно отметить, что это не просто технологии, – это стратегия, выработанная Всемирной таможенной организацией, в русле которой таможенные органы Республики Беларусь призваны совершенствовать всю свою работу, так как реализация этих принципов позволяет значительно упростить и ускорить выполнение таможенных формальностей.

В целом все инструменты и технологии в области таможенной логистики в Республике Беларусь должны постоянно совершенствоваться, выступая прочным фундаментом для того, чтобы субъекты логистической деятельности, имея достаточную информацию о таможенном регулировании, активно использовали возможности оптимизации и адаптации схем транзитного перемещения товаров через территорию страны.

Информационно-финансовый элемент. Ключевым аспектом развития транзитного потенциала Беларуси выступает информационное обеспечение транзитной привлекательности страны путём внедрения современных информационных технологий сопровождения транспортных и логистических процессов и других систем информатизации. В логистических центрах республики должна предлагаться наиболее передовая IT-инфраструктура и решения, отсутствие которых является барьером при обработке международных грузопотоков. Сюда относятся интеллектуальные транспортные системы на основе передовых технологий, т.е. EDI, коммуникационные и информационные системы.

Для обеспечения чётко организованной системы обмена информацией необходимо внедрение высокоскоростных средств передачи данных. Система *EDI (Electronic data interchange)* является передовой технологией для подобной коммуникации. Схема реализации системы EDI при международной поставке с участием автомобильного перевозчика представлена на рис. 5 [17].



Рисунок 5 – Вариант схемы реализации функционирования системы EDI с автомобильным перевозчиком

Удобство использования электронного обмена данными состоит в том, что EDI имеет коммуникационную основу, к которой каждый клиент (автомобильный перевозчик, логистический провайдер и др.) подключается однократно и приобретает почти неограниченную возможность общаться с иными участниками международной цепи поставок, невзирая на особенности их учётных систем, документооборота, квалификации персонала и т.д.

В целях создания единой централизованной информационной базы, обеспечивающей устойчивое взаимодействие субъектов макрологистической системы (как на национальном, так и на международном уровне), видится необходимым:

- расширение практики применения белорусскими логистическими операторами современных технологий с использованием электронного документооборота в рамках концепции EDI, связывающего всех контрагентов транспортно-логистического процесса;
- формирование и внедрение в практику стандартов электронного документооборота, в первую очередь на базе UN/EDIFACT;

- унификация программного обеспечения в основе информационных систем транспортно-логистических центров страны;
- определение и закрепление на законодательном уровне юридического статуса электронных документов;
- формирование коммуникаций для обеспечения устойчивой многоканальной связи между транспортно-логистическими центрами, таможенными органами и другими участниками рынка;
- организация постоянно действующей системы по сбору, обработке и анализу информации о региональных и транзитных грузопотоках и перевозках;
- организация достаточно открытой системы сбора, обработки, анализа и обмена информацией о самих участниках транспортно-логистической деятельности (грузоотправителях, грузополучателях, транспортных и транспортно-экспедиционных предприятиях и других логистических организациях) [18, с.413].

Кроме того, содействовать развитию логистики транзитных грузов на территории страны могут расширение использования в сфере транспортно-экспедиционного обслуживания систем штрихового кодирования GS1 и радиочастотной идентификации RFID, а также обеспечение включения транспорта в глобальную логистическую систему путём использования геоинформационных систем и систем глобального позиционирования (в частности, GPS и ГЛОНАСС).

В сфере информатизации таможенной логистики актуально формирование и развитие единой автоматизированной информационной системы (ЕАИС) таможенных органов ЕАЭС с учётом опыта ЕС в данной сфере. Так, для обслуживания международного таможенного транзита в 2008 г. в ЕС запущен проект *NCTS-МДП (New Computerized Transit System)*, основной задачей которого является приведение сведений, указанных в книжке МДП при осуществлении транзитных автомобильных перевозок, в соответствие с требованиями Таможенного кодекса ЕС.

Для полной реализации транзитного потенциала Республики Беларусь предстоит также расширить существующие *финансовые коридоры*. Предусматривается диверсификация банковских услуг на основе освоения новейших информационных технологий; разработка информационно-маркетинговой стратегии, ориентированной на комплексное развитие и продвижение безналичных расчётов; укрепление устойчивости национальной валюты и применение более гибких механизмов формирования обменного курса; выработка стратегии размещения банкоматов и пунктов обмена валют [6].

Международное сотрудничество. В завершение формирования организационно-экономических основ развития транзитного потенциала Республики Беларусь в области автомобильных перевозок следует отметить, что в рамках реализации каждого из элементов исследуемого процесса целесообразно расширение международного сотрудничества в области обеспечения транзита с сопредельными государствами и международными организациями.

Основными проблемами и барьерами на пути межгосударственного сотрудничества в рамках ЕАЭС и СНГ в области автомобильного транзита выступают следующие виды ограничений:

- *инфраструктурные*: пропускная и провозная способность транспортных путей, перерабатывающая способность логистических центров, складских комплексов и терминалов;
- *фискально-административные*: гармонизация правил и норм перевозки грузов;
- *технические*: унификация предельных весовых параметров (нагрузок) дорожной сети, используемой для международных автомобильных перевозок в государствах-участниках ЕАЭС и СНГ, с параметрами, применяемыми в странах ЕС.

Для решения указанных задач межгосударственное сотрудничество Беларуси со странами региона должно осуществляться, прежде всего, по следующим направлениям:

- взаимодействие с сопредельными государствами в рамках программ трансграничного сотрудничества;
- координация действий в части развития инфраструктуры транспортных коридоров, проходящих по территории Республики Беларусь;
- проведение совместной маркетинговой работы по привлечению дополнительных грузопотоков в транспортные коридоры на территории Беларуси;
- обеспечение строительства международных транспортно-логистических центров в рамках формируемой единой логистической сети стран ЕАЭС;
- совершенствование взаимодействия в области проведения пограничного, таможенного, транспортного и иных видов контроля;
- совместная работа по развитию современных информационных технологий, а также по модернизации существующих международных коммуникационных и финансовых коридоров.

В настоящее время проделана значительная работа по формированию Планов совместных действий в рамках реализации инфраструктурных проектов по развитию автомобильных и железных дорог, входящих в состав транзитного транспортного коридора IXВ «Киев – Минск – Вильнюс – Каунас – Клайпеда/Калининград», согласованы этапы развития маршрута поезда комбинированного транспорта «Викинг», предусматривающие присоединение к данному проекту Турции и Сирии.

Важное место в развитии транзитных автомобильных перевозок через территорию Республики Беларусь занимает реализация Программы трансграничного сотрудничества Европейского инструмента добрососедства «Латвия-Литва-Беларусь». Стоимость проекта составляет 2,8 млн. евро, из которых 2,5 млн. евро выделяются ЕС. В рамках сотрудничества таможенных служб Республики Беларусь и Литовской Республики сформирована рабочая группа по вопросам разработки проекта по реконструкции пунктов пропуска «Каменный Лог», «Мядининкай» и получения финансирования на эти цели из средств европейских программ.

Перспективным направлением международного сотрудничества выступает также участие Беларуси в реализации проекта «Один пояс, один путь», призванного соединить Китай со странами Европы путём создания автомобильных и железнодорожных трасс, а также логистических парков. Реализация сухопутной части проекта предполагает создание до нескольких сотен инфраструктурных объектов. Общий объем инвестиций в индустриальный парк «Великий Камень» на территории Беларуси оценивается в 500 млн. долларов США. Площадь нового логистического парка составит около 94 га [19]. Планируется, что спектр предоставляемых парком логистических услуг будет значительно шире, чем у стандартных логистических центров. В частности, на его территории будут предусмотрены площади для контейнерной грузопереработки. В перспективе парк должен стать полноценным «сухим портом».

Заключение. На сегодня международный рынок транспортно-логистических услуг сформирован, хотя и продолжает динамично развиваться. В этих условиях перед Республикой Беларусь стоит достаточно непростая задача – занять свою нишу в международных (внешнеторговых и транзитных) грузопотоках. Находясь на пути из Европы в Азию, Беларусь имеет предпосылки для наращивания транзитных перевозок автомобильным транспортом и объективно призвана играть роль транзитного моста в отношении между ними. Республика обладает существенным конкурентным преимуществом – она может обеспечить более короткое время доставки грузов, пересечение транзитным потоком меньшего числа границ. Важную роль также играет геополитический аспект транзита – какие бы политические, экономические изменения не происходили, избранный, развитый и закреплённый на практике транспортный транзитный маршрут остаётся стабилизирующим долговременным фактором в отношении между странами – его участниками и пользователями.



СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Транспорт и логистика Республики Беларусь 2014: справочно-информационное издание / под редакцией Н.В. Горбеля. Мн.: Центр «БАМЭ-Экспедитор», 2014. 86 с.
2. Дунаева Н.О. Управление модернизацией транспортной инфраструктуры региона для реализации транзитного потенциала: дис...канд. экон. наук: 08.00.05, 08.00.14. М., 2009. 170 с.
3. Ларин О.Н. Развитие транзитного потенциала автотранспортных систем регионов: монография. М.: ВИНТИ РАН, 2010. 343 с.
4. Резер С.М. Управление транспортным комплексом за рубежом. М.: Наука, 1988. 328 с.
5. Суходолов А.П. Транзитный потенциал России // Сибирское отделение Российской академии наук [Электронный ресурс]. URL: <http://www-sbras.nsc.ru/HBC/2002/n12/f09.html>.
6. Ивуть Р.Б., Зубрицкий А.Ф., Зиневич А.С. Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования её транспортно-логистической системы // Новости науки и технологий, 2015. № 1. С. 19-33.
7. Кудряшов Н.Г., Нечай А.А. Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке // Журнал международного права и международных отношений, 2012. № 3. С. 92-98.
8. Андрей Кобяков: наращивание транзитного потенциала Беларуси является приоритетной задачей для Правительства // Информационно-аналитический портал Союзного государства [Электронный ресурс]. URL: <http://soyuz.by/news/politics/15787.html> (дата обращения: 01.10.2015).
9. Булавко В.Г. Формирование показателей оценки инновационной конкурентоспособности транспортно-логистической системы. Мн.: ГИУСТ БГУ, 2013. 272 с.
10. Транспорт и логистика Республики Беларусь 2015: справочно-информационное издание / под редакцией Н.В. Горбеля. Мн.: Центр «БАМЭ-Экспедитор», 2015. 73 с.
11. Жужлев Г.Е. Инвестиции в транспортную инфраструктуру для реализации транзитного потенциала ЕврАзЭС // РИА НОВОСТИ [Электронный ресурс]. URL: <http://strategy2020.rian.ru/load/366078051> (дата обращения: 01.10.2015).
12. Транзит грузов автомобильным транспортом через Беларусь: состояние и перспективы до 2025 г. [Электронный ресурс] / Д. Бабицкий, Е. Трубович. Мн., 2013. URL: http://case-belarus.eu/wp-content/uploads/2013/10/ACL_PPfinal_2013.pdf
13. Ермаков И.А., Петухов Д.В. Постановка проблемы развития национальной логистической системы // Логистика, 2014. № 11. С. 56-59.
14. Ивуть Р.Б., Стефанович Н.В., Мойсак О.И. Повышение индекса эффективности логистической системы Республики Беларусь // Вестник БНТУ, 2011. № 5. С. 77-81.
15. Организационно-экономический механизм управления логистическими системами на транспорте и в дорожном хозяйстве: монография / Р.Б. Ивуть, В.В. Равино и др. Астрахань: АГТУ, 2012. 404 с.
16. Кузнецова Т.В., Огирчук Д.А. Роль таможенной логистики во внешне-экономической деятельности Республики Беларусь // Труд. Профсоюзы. Общество, 2014. № 3. С. 26-30.
17. Тумель С. Электронный обмен накладными по технологии EDI // Компас экспедитора и перевозчика, 2014. № 6. С. 18-22.
18. Зиневич А.С., Старжинский В.П. Применение современных информационных технологий в развитии логистической системы Республики Беларусь // Информационные технологии в технических и социальных системах: сб. материалов науч.-тех. конф.. Мн.: РИВШ, 2015. С. 412-414.
19. Ядченко В. Шелковый путь белорусской логистики // Белорусы и рынок, 2015. № 20, от 25.05.2015. С. 10.



ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Ивуть Роман Болеславович

Белостокский технический университет, г. Белосток, Республика Польша, доктор экономических наук, профессор кафедры маркетинга и предпринимательства факультета менеджмента,

E-mail: atfeco@tut.by.

Ivuts Raman Boleslavovich

Bialystok University of Technology, Bialystok, the Republic of Poland, Doctor of Science in Economics, Professor of the Marketing and Entrepreneurship Department of the Faculty of Management,

E-mail: atfeco@tut.by.

Зиневич Алексей Сергеевич

Белорусский национальный технический университет, г. Минск, Республика Беларусь, магистр экономических наук, аспирант кафедры «Экономика и логистика» автотракторного факультета,

E-mail: zas1992@yandex.ru.

Zinevich Alexey Sergeevich

Belarusian National Technical University, Minsk, the Republic of Belarus, postgraduate student of the Economics and Logistics Department of the Automotive and Tractor Faculty, Master of Economics,

E-mail: zas1992@yandex.ru.

Корреспондентский почтовый адрес и телефон для контактов с авторами статьи:
220013, г. Минск, ул. Я. Коласа, 12, БНТУ, АТФ, каб. 318. Ивуть Р.Б, Зиневич А.С.
8(10375 17)331-50-49