

**V.A. Skorikov, R.B. Ivut**

## **ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC FOUNDATIONS AND CHARACTERISTICS OF DEVELOPMENT OF TRANSIT ROAD TRANSPORTATION IN REPUBLIC OF BELARUS**

**Valery Skorikov** – Master of Economics at Belarus State University of Economics, Minsk (Belarus); **e-mail:** skorikovv@mail.ru.

**Roman Ivut** – Head of the Department of Economics and Logistics of Belarus National Technical University, Doctor of Economics, professor, Minsk (Belarus); **e-mail:** eut\_atf@bntu.by.

*We consider organizational and economic foundations of developing transit road transportation in the Republic of Belarus and analyze their influence on the increase in transit freight traffic. Guidelines to secure and increase the transit with bordering states and international organizations when developing the transit potential of Belarus are given.*

*The analysis of the transport and logistics infrastructure of the republic reveals the prerequisites for further increase in transit road transportation via Belarus being a transit bridge between Europe and Asia.*

**Keywords:** transit road transportation; logistics; logistics system; transport and logistics center; transportation and logistics services.

**В.А. Скориков, Р.Б. Ивуть**

## **ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ И ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

**Валерий Александрович Скориков** – магистр экономики УО «Белорусский государственный экономический университет», г. Минск (Беларусь); **e-mail:** skorikovv@mail.ru.

**Роман Болеславович Ивуть** – зав. кафедрой экономики и логистики Белорусского национального технического университета, доктор экономических наук, профессор, г. Минск (Беларусь); **e-mail:** eut\_atf@bntu.by.

*В статье рассмотрены организационно-экономические основы развития транзитных автомобильных перевозок в Республике Беларусь и проанализировано их влияние на увеличение транзитных грузоперевозок. Намечены пути для обеспечения и наращивания транзита с сопредельными государствами и международными организациями в рамках процесса развития транзитного потенциала Республики Беларусь.*

*Анализ транспортно-логистической инфраструктуры республики выявляет предпосылки для дальнейшего наращивания транзитных автомобильных перевозок через Беларусь, объективно играющую роль транзитного моста между Европой и Азией.*

**Ключевые слова:** транзитные автомобильные перевозки; логистика; логистическая система; транспортно-логистический центр; транспортно-логистическое обслуживание.

Опыт зарубежных стран свидетельствует, что сегодня в условиях глобализации рациональное использование транзитно-транспортных возможностей страны стимулирует 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 Беларуси. При этом в условиях завершения реализации таких программных документов, как Стратегия и Государственная программа

развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 гг., весьма актуальным становится формирование организационно-экономических основ дальнейшего развития транзитных автомобильных перевозок в стране, процесс которого в обобщённом виде структурно отражён на рис. 1.

*Правовая основа.* Эффективность перевозочного процесса в транзитном сообщении и оптимизация использования автотранспортных средств во многом зависят от действующей нормативно-правовой базы. Сегодня в Республике Беларусь представляется 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 способствовало бы сокращению времени оформительских операций и по-

вышению качества экспортных транспортных услуг.

Целесообразно также *сближение требований* белорусских нормативных актов с законодательством Европейского союза в сфере транспортировки грузов. Особое внимание должно быть уделено техническим стандартам, касающимся автотранспортных средств и инфраструктуры для международного транзита.

*Инфраструктурная основа.* Важным направлением повышения транзитной привлекательности Беларуси выступает *реконструкция и модернизация автомобильных дорог и иной дорожной инфраструктуры*, необходимой для осуществления транзита грузов по территории страны. Совершенствование инфраструктуры предполагает *увеличение объёмов придорожного сервиса* и включает строительство гостиниц, кафе, автозаправочных станций, станций технического обслуживания, пунктов экстренной помощи на дорогах, а также их доведение до уровня стандартов по придорожному обслуживанию, принятых на международных трассах.

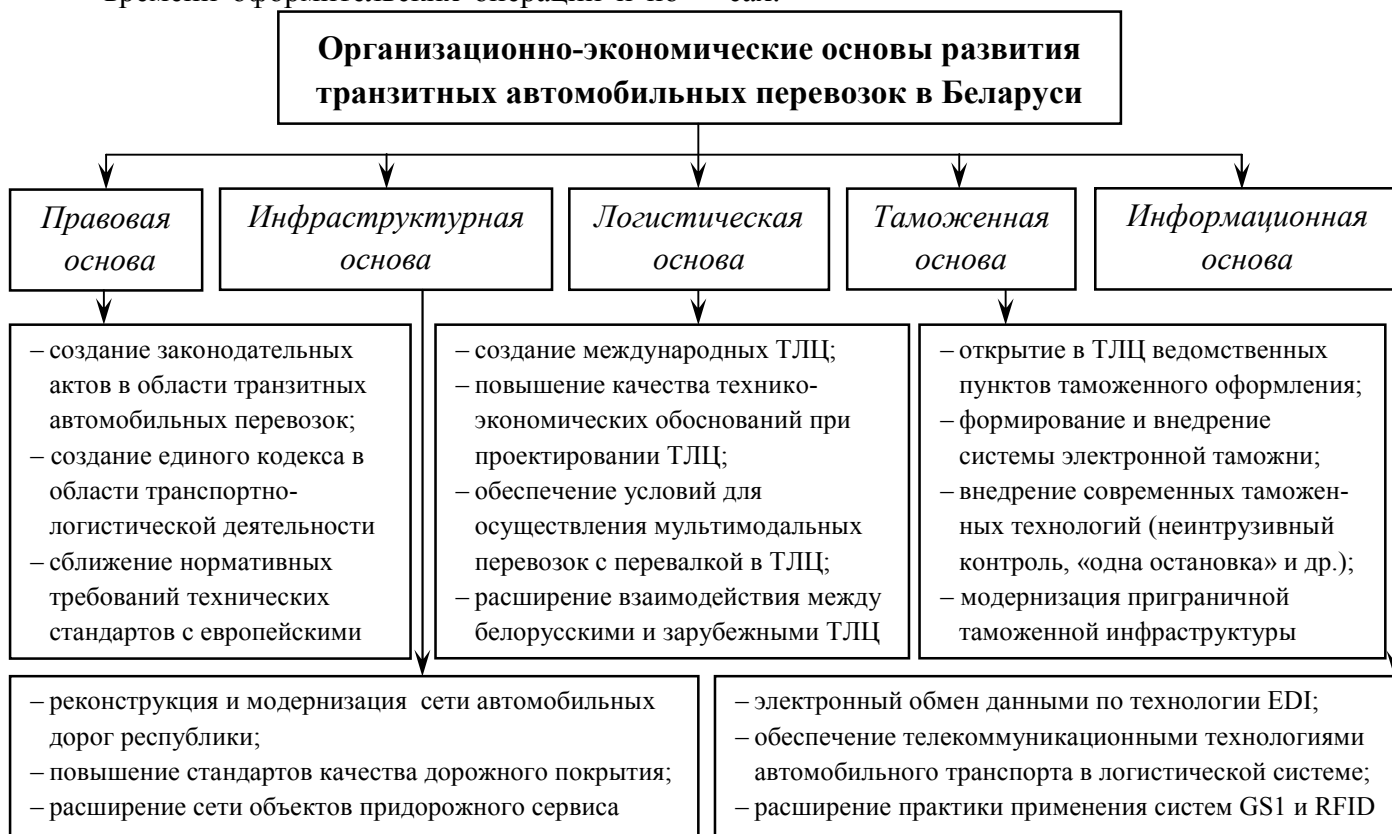


Рис. 1. Организационно-экономические основы развития автомобильного транзита

Чтобы привлечь большее количество международных автоперевозчиков, 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.

*Логистическая основа.* В рамках привлечения транзитных грузопотоков, тяготеющих к терминальной обработке на территории республики, важнейшую роль играет такой инфраструктурный элемент транспортного комплекса Беларуси, как *развитая транспортно-логистическая система*, базовой основой которой призваны стать существующие *транспортно-логистические центры (ТЛЦ)*, а также строящиеся современные объекты логистической инфраструктуры в местах пересечения важнейших транспортных путей, в том числе в крупных городах. Функционирование сети ТЛЦ призвано обеспечить формирование эффективных схем доставки грузов, минимизацию транспортных издержек и диверсификацию предоставляемых транспортно-логистических услуг. Всё это позволит привлечь дополнительные транзитные грузопотоки на территорию республики, ведь обработка транзитного грузопотока является одной из задач транспортно-логистических центров.

Дальнейшее создание многофункциональных ТЛЦ в Беларуси в рамках Программы развития логистической системы должно осуществляться с учётом исправления допущенных при планировании отдельных просчётов. К ним можно отнести нерациональную специализацию, отсутствие подъездных железнодорожных путей (необходимых для расширения практики мультимодальных перевозок), недостаточное внимание водному и воздушному транспорту и др. Успешному ТЛЦ необходим доступ по меньшей мере к двум видам транспорта (автомобильному и железнодорожному), но предпочтительно

иметь доступ к трём видам (в т.ч. и к внутренним водным путям). Наличие терминала для комбинированных перевозок является важной предпосылкой для успешной работы ТЛЦ. Таким образом, требуется *более детальная проработка технико-экономических обоснований* при проектировании логистических центров для дальнейшего привлечения инвестиций в развитие транспортно-логистической системы государства.

Нарастить транзитный грузопоток по транспортно-логистической системе Республики Беларусь возможно также за счёт совершенствования технологии перевозок грузов прямыми ускоренными автопоездами, в том числе с использованием контейнеров [2. С. 108].

Вместе с тем, в настоящее время на действующих ТЛЦ требуется *увеличение набора качественных и доступных услуг логистической направленности*, сопоставимых с аналогичными услугами, предоставляемыми в логистических центрах сопредельных государств (Польши, Литвы, России и др.). При этом сможет расширяться взаимодействие между белорусскими и зарубежными субъектами транспортно-логистической деятельности с учётом специфики направленности основных транзитных грузопотоков в рамках транспортно-логистической системы. Схема указанного взаимодействия показана на рис. 2.

С целью привлечения транзитных товарных потоков через территорию Республики Беларусь необходимо также стимулировать *создание международных логистических центров*, которые будут представлять собой комплексные сооружения, построенные в непосредственной близости к важным объектам существующей транспортной инфраструктуры [8. С. 11].

При реализации предложений по созданию возможностей для переработки в транспортно-логистических центрах Беларуси части транзитного грузопотока существует возможность получить некоторые объёмы транзита для последующей доставки белорусскими перевозчиками.

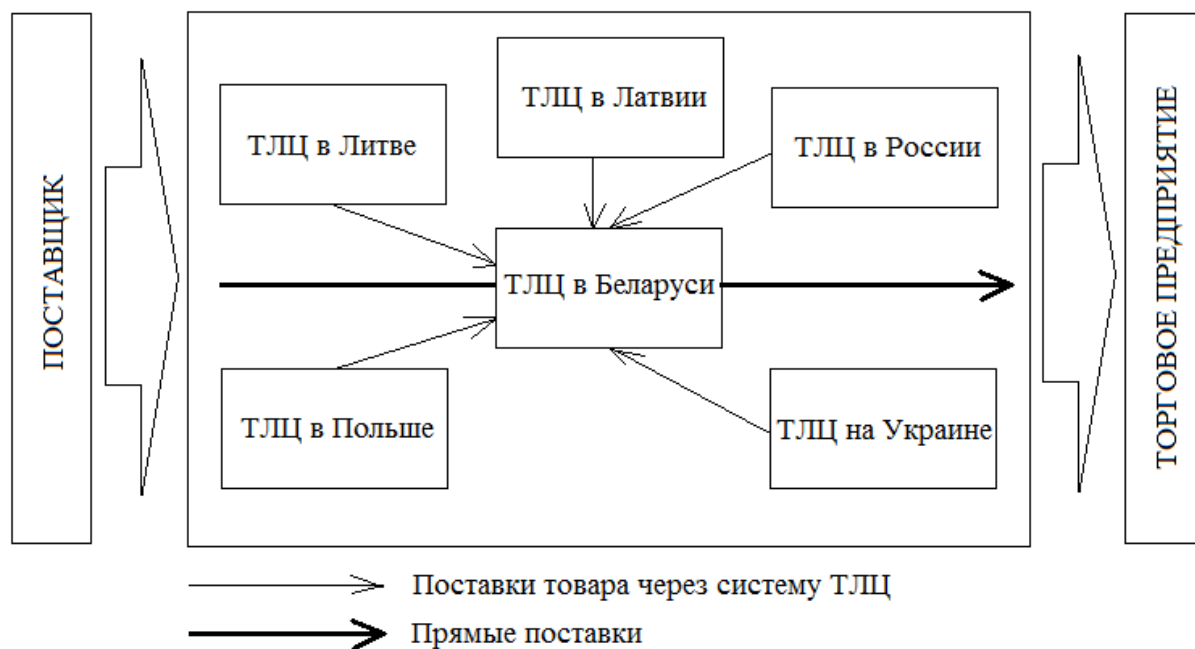


Рис. 2. Схема взаимодействия белорусских и зарубежных ТЛЦ

Например, в случае если бы 5% грузов (порядка 700000 тонн), перемещаемых через территорию Республики Беларусь в страны Таможенного союза (в дальнейшем – ЕАЭС) и СНГ, перерабатывались в логистических центрах страны и в оптимальные сроки доставлялись грузополучателю уже белорусскими автоперевозчиками, то дополнительная выручка этих перевозчиков могла составить, по некоторым оценкам, порядка 50 млн евро в год. Это обеспечило бы порядка 6–7% прироста экспортной выручки по услугам грузового автотранспорта.

Данный путь был избран сопредельными государствами – Польшей и Литвой. За небольшой промежуток времени они вышли в лидеры среди основных грузообразующих стран Европейского Союза. В этих странах происходит определённая перевалка, переработка или хранение на терминальных комплексах товаров, произведённых или прибывших в Евросоюз, и их дальнейшая поставка в Российскую Федерацию, Республику Беларусь и другие страны.

*Таможенная основа.* В области таможенного регулирования требуется совершенствование технологии пограничного контроля и выполнения таможенных, ветеринарных, фитосанитарных процедур

при осуществлении автомобильных транзитных перевозок в пунктах пропуска через государственную границу Беларуси. Управляя транзитными грузопотоками, мы неизбежно сталкиваемся с *таможенным элементом*, который формирует самостоятельную отрасль логистики со своими принципами, методами, инструментами [6. С. 166].

В целях решения организационных задач, связанных с развитием таможенной логистики в Беларуси, важную роль призваны играть *современные передовые таможенные технологии*, к которым относятся:

- предварительное информирование;
- электронное декларирование;
- неинтрузивный контроль;
- развитие института уполномоченного экономического оператора;
- внедрение принципов «одна оставка» и «одно окно» [6. С. 172].

Чтобы активизировать работу по повышению эффективности транспортно-логистической деятельности, необходимо в первую очередь сформировать и внедрить систему *электронной таможни*, что позволит организовать непрерывный двусторонний поток электронной информации от субъектов внешнеэкономической деятельности, таможенных органов, госу-

дарственных структур Беларуси и других государств с целью её накопления и обработки. Внедрение предложенной технологии будет способствовать повышению уровня таможенного контроля, быстрому оформлению документов и их сопровождению [2. С. 106]. Одной из функций «электронной таможни» призван стать 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 эффективного использования и развития транзитных возможностей Беларуси также призвано стать *создание преференциальных условий проезда транзитом* через республику по сравнению с условиями проезда через территории сопредельных государств. В организационном плане целесообразно продолжить *реконструкцию и строительство* новых объектов *приграничной инфраструктуры* необходимой пропускной способности.

Все инструменты и технологии в области таможенной логистики в Беларуси должны постоянно совершенствоваться, являясь прочным фундаментом для того, чтобы субъекты логистической деятельности, имея достаточную информацию о таможенном регулировании, активно использовали возможности оптимизации и адаптации схем перемещения товаров через территорию страны.

*Информационная основа.* Ключевым аспектом развития транзитного потенциала Беларуси выступает *информационное обеспечение* её транзитной привлекательности путём внедрения современных информационных технологий сопровождения транспортных процессов и других систем информатизации. В логистических центрах республики должна предлагаться наиболее передовая ИТ-инфраструктура и решения, которые, как правило, являются барьерами для отдельной компании (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. В целях создания единой централизованной информационной базы, обеспечивающей устойчивое взаимодействие субъектов макрологистической системы (как на национальном, так и на международном уровне), необходимо:

- обеспечить внедрение белорусскими логистическими операторами современных технологий с использованием электронного документооборота, связывающего всех контрагентов транспортно-логистического процесса;

- сформировать и внедрить стандарты электронного документооборота, в первую очередь на базе *UN / EDIFACT*;

- определить и закрепить юридический статус электронных документов;

- унифицировать систему программного обеспечения транспортно-логистических центров;

- обеспечить устойчивую многоканальную взаимосвязь между транспортно-логистическими центрами, таможенными и другими организациями;

- организовать постоянно действующую систему по сбору, обработке и анализу информации о региональных и *транзитных грузопотоках и перевозках*;

- организовать достаточно открытую систему сбора, обработки, анализа и обмена информацией о самих участниках транспортно-логистической деятельности (грузоотправителях, грузополучателях, транспортных и транспортно-экспедиционных предприятиях, других логистических организациях) [2. С. 77].

На современном этапе процесс *информатизации и обеспечения телекоммуникационными технологиями автомобильного транспорта* для его включения в транспортно-логистическую систему подразумевает:

- применение видеоиндикаторов опе-

ративных данных, предупреждающих о заторах и авариях на пути следования по маршруту;

- внедрение системы предупреждения столкновений;

- применение навигационной системы в автомобилях (GPS/ГЛОНАСС);

- управление транспортом с помощью спутниковой связи [7. С. 190].

Всё это позволяет оптимизировать маршрут движения автотранспортных средств, а исходя из изменений конъюнктуры – перенацелить производственные мощности автотранспортных предприятий на более выгодное направление.

Ускорить терминальную обработку транзитных грузов на транспортно-логистических центрах Беларуси призвано расширение практики применения *систем штрихового кодирования* на базе стандарта *GSI* и *систем радиочастотной идентификации* по технологии *RFID*. Их преимущества для перевозчиков и экспедиторов состоят в улучшении учёта транспортных, контроле движения транспорта в пути, упрощении обработки контейнеров, получении клиентами доступа к информации в реальном времени, интеграции платёжной информации, возможности выявления несовместимой продукции на борту транспортного средства, сокращении времени на передачу информации [1. С. 205].

В сфере информатизации таможенной логистики актуально формирование *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.

*Развитие международного сотрудничества* в области обеспечения транзита с сопредельными государствами и международными организациями также является неотъемлемой составляющей процесса

развития транзитного потенциала Беларуси. Оно должно осуществляться, прежде всего, по следующим направлениям:

- координация действий в части развития инфраструктуры транспортных коридоров, проходящих по территории Республики Беларусь;

- совершенствование взаимодействия в области проведения пограничного, таможенного, транспортного и иных видов контроля;

- проведение совместной маркетинговой работы по привлечению дополнительных грузопотоков в транспортные коридоры на территории Беларуси;

- обеспечение строительства международных ТЛЦ в рамках формируемой логистической сети ЕАЭС;

- взаимодействие с сопредельными государствами в рамках программ трансграничного сотрудничества.

На основании проведенного исследования можно сделать следующие выводы и предложения:

1. Логистика транзитных грузов сегодня выступает одним из наиболее перспективных видов макроэкономического бизнеса.

2. Транзитный потенциал страны в целом характеризуется как совокупность внешних и внутренних факторов, определяющих её возможности по транспортно-логистическому обслуживанию международных транзитных грузопотоков.

3. Анализ транспортно-логистической инфраструктуры республики выявляет предпосылки для дальнейшего наращивания транзитных автомобильных перевозок через Беларусь, объективно играющую роль транзитного моста между Европой и Азией.

4. В исследовании сформированы организационно-экономические основы развития транзитных автомобильных перевозок в Беларуси.

### ЛИТЕРАТУРА

1. Бауэрсокс Д.Дж., Клосс Д.Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. 2-е изд. / пер. с англ. Н.Н. Барышниковой, Б.С. Пинскера. М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2008. 640 с.

2. Булавко В.Г. Формирование показателей оценки инновационной конкурентоспособности транспортно-логистической системы. Минск: Изд-во ГИУСТ БГУ, 2013. 272 с.

3. Булавко В.Г., Никитенко П.Г. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь. Минск: Беларуская навука, 2009. 356 с.

4. Еловой И.А., Евсюк А.А., Ясинский В.В. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь. Гомель: Изд-во БелГУТ, 2007. 155 с.

5. Ивуть Р.Б., Кисель Т.Р. Теория логистики. Минск: Изд-во БНТУ, 2011. 328 с.

6. Ивуть Р.Б., Равино В.В., Бабошкина П.А. [и др.]. Организационно-экономический механизм управления логистиче-

скими системами на транспорте и в дорожном хозяйстве: колл. монография. Астрахань: Изд-во АГТУ, 2012. 404 с.

7. Курочкин Д.В. Транспортная логистика: практич. пособие. Минск: ФУА информ, 2013. 272 с.

8. Пелих С.А., Яковенко О.А. Роль транспортной логистики в повышении транзитной привлекательности Республики Беларусь // Новая Экономика. 2010. № 2. С. 9–13.

9. Транспорт и логистика Республики Беларусь–2013: справочно-информационное издание / под общ. ред. Н.В. Горбеля. Минск: Центр «БАМЭ-Экспедитор», 2013. 152 с.

10. Черновалов А.В. Логистика: современный практический опыт. Минск: Изд-во Гревцова, 2008. 296 с.