

Этим летом корреспонденты «СЕ» проехали на фуру через всю Беларусь — от Брестской границы до Смоленска по трассе М-1. За несколько суток нашего пути (Минск — Брест — Минск — Смоленск — Минск) стало очевидно, что зарубежные водители вполне довольны созданными в нашей стране условиями для перевозки грузов. Да и сами мы убедились в том, что это во многом — правда. Тогда возник логичный вопрос: раз в практическом плане все в порядке, то почему в Беларуси, обладающей таким выгодным географическим положением, в последние годы наблюдается не рост транзита, а его спад? Ведь участие в Евразийском экономическом союзе должно было оказать ровно противоположный эффект, а наша страна — стать ключевым связующим звеном между Европейским и Евразийским экономическими союзами.



Сергей ДУБИНА.



Сергей ФЕДОРОВ.



Николай ВЕРХОВЕЦ.



Богдан ФРИЦИН.



Александр СКАЧКОВСКИЙ.

Для того чтобы ответить на этот вопрос, мы пригласили подискутировать Сергея ДУБИНА, начальника управления автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Сергея ФЕДОРОВА, начальника управления организации таможенного контроля Государственного таможенного комитета Республики Беларусь, Николая ВЕРХОВЕЦА, заместителя генерального директора Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (БАМАП), Богдана ФРИЦИНА, кандидата экономических наук, доцента кафедры логистики и ценовой политики Белорусского государственного экономического университета, исполнительного директора Международного общественного объединения логистики и управления цепями поставок МОО «АБИЛОГ», Александра СКАЧКОВСКОГО, начальника управления логистики РУП «Белтаможсервис».

Сергей Дубина:

— Сказать, что в сфере транзита по территории Беларуси есть серьезные проблемы, из-за которых снижается количество перевозок, нельзя. Надо понимать, что транзит — это в первую очередь груз, который формируется в зависимости от того, где он создается и где востребован. Белорусские перевозчики обладают одним из самых лучших парков, который может конкурировать как с европейскими перевозчиками, так и с азиатскими, а также государствами — членами Евразийского экономического союза. Сейчас у нас создана инфраструктура автомобильных дорог на уровне европейских стандартов, значительные вложения идут в реконструкцию автомобильных дорог. В первую очередь это коридоры Запад — Восток и Север — Юг. Все это делается для того, чтобы обеспечить достойное качество не только дорог, но и придорожного сервиса.

К сожалению, в последние годы наблюдается падение транзитных грузопотоков. Это характерно не только для нашей страны, но и для Прибалтики и Украины. Порядка 90% транзита, который проходит через Беларусь, — в направлении России и из нее. Поэтому он во многом зависит от того, насколько успешно работает промышленность Российской Федерации, насколько востребованы ее товары, влияют и взаимные европейско-российские санкции.

Однако это падение двояко. Оно проявляется как в стоимостном выражении, так и в весовом. И первое больше, потому что здесь влияют и кур-

ТРАНЗИТНЫЙ

Что мешает

совые разницы, и котировки на нефтяном рынке. Министерство транспорта и коммуникаций как орган государственного управления делает все возможное, чтобы наши перевозчики были обеспечены необходимыми разрешениями на перевозки автомобильным грузовым транспортом.

Зачастую у иностранных и отечественных перевозчиков нет претензий к качеству белорусских дорог. Что касается стоимости, то во многих странах нет платных дорог, но и качество их не соответствует определенным требованиям. От качества дорожного покрытия напрямую зависит исправность транспортного средства. Его поломка обойдется перевозчику куда дороже оплаченного проезда.

Сергей Федоров:

— Нельзя однозначно сказать, по какой причине падает транзит в Беларуси. Во многом он зависит от движения товаропотоков. Товаропотоки меняются исходя из экономической ситуации в мире и быстро реагируют на изменение рынка, возникновение проблем в одних государствах, подъем экономики в других. Например, сейчас активно идет обсуждение инициативы Китайской Народной Республики «Новый Шелковый путь», которая напрямую связана с этими процессами. Спад транзита через нашу республику действительно наблюдается, но он в большей степени касается легкового транспорта, а не грузового. На некоторых участках границы происходит перераспределение и наоборот идет увеличение проезжающего автотранспорта.

Таможенники и пограничники, а также транспортные компании и транспортно-логистические центры — все нацелены на то, чтобы максимально оперативно обрабатывать товаропотоки. Здесь направлений работы может быть много. Что касается пунктов пропуска, то с 2014 года было произведено разделение функций проведения транспортного контроля между транспортной инспекцией и таможенной службой на границе и внутри страны, и это повысило качество оказываемых нами услуг.

Самое важное для перевозчика — это сокращение времени пересечения границы и комфортность ее прохождения. Технологии у нас развиваются таким образом, чтобы максимально сократить время совершения различного рода контрольных операций, переходить к автоматической обработке информации. Мы как раз проводим эксперимент по автоматическому помещению товара под таможенную процедуру таможенного транзита. Перевозчик подъезжает в пункт пропуска, отдает документ, а лицо, которое заинтересовано в подаче транзитной декларации (тот же перевозчик), заранее подает электронный вариант

транзитной декларации, заверенный электронно-цифровой подписью. Идет автоматизированная проверка документа, и, если нет вопросов к данному грузу, автоматически выдается разрешение на въезд в страну. Время нахождения в пункте пропуска — 15 минут. Если у перевозчика все документы в порядке, то нет никаких причин зря задерживать его на границе. А все остальные услуги — еда, сон, техническая остановка — должны обеспечиваться другими структурами, точнее, придорожным сервисом. Пункт пропуска не должен быть местом стоянки.

Также мы работаем в направлении сопряжения информационных систем государств — членов Евразийского экономического союза и взаимного обмена соответствующими сведениями. Большой плюс в том, что у нас единая таможенная система. Еще до создания ЕАЭС действовала система так называемого электронного предварительного информирования (для членов — участниц союза оно является обязательным), чтобы перевозчик формировал сведения о грузе и транспортном средстве не в пункте пропуска, а до его прохождения. Но пока еще до 20% перевозчиков при въезде в пункты или не готовят информацию, или делают это с ошибками. Уже время ожидания увеличивается.

«СЕ»:

— **Значит, въезд на территорию Беларуси — это въезд на территорию ЕАЭС. Что касается границы, когда проезжали ее между Беларусью и Россией, то нас останавливали, проверяли документы. Почему? Ведь основной контроль осуществляется при въезде в страну.**

Сергей Дубина:

— К сожалению, эти контроли есть. В идеале таких «границ» не должно быть. Нам еще предстоит усовершенствовать регулирующие данную сферу нормативные акты. В этом направлении в рамках ЕАЭС как раз и ведется работа. Речь идет об информационном обмене и о проведении контрольных мероприятий. Было бы лучше, если бы проверка проходила один раз — на внешней границе.

На внешнем участке границы Республики Беларусь наши таможенные органы осуществляют контроль в интересах всех государств — членов ЕАЭС. Если транспортное средство идет в направлении Российской Федерации без наличия разрешительных документов (на провоз груза в другую страну; такой документ регламентировано выдается иностранному перевозчику), то не впускать на внешней границе его мы не имеем права.

Большинство грузов, которое идет в направлении Евразийского экономического союза, проходит через белорусский

участок внешней границы. И только частично грузопоток «протекает» через Прибалтику и Украину. Но через Беларусь лежит наикратчайший путь — II Панъевропейский транспортный коридор. Поэтому основная нагрузка ложится на наши контрольные органы. На начальном этапе было предложено выписывать соответствующие уведомления о дальнейшем проезде транспортного средства в другую страну, потому что пока Российская Федерация и Казахстан не хотят полностью отдать функции контроля нашим органам, оставляют часть из них за собой.

Роль Беларуси в развитии транзитного потенциала касается не только своей территории. Мы не можем развивать его обособленно от наших соседей по Евразийскому экономическому союзу. Если делаем дорогу первой категории, то ведем переговоры с Россией о том, чтобы она тоже улучшала свои. Я утрирую, но нет смысла делать шестиполосную магистраль, если она упирается в поле. То же касается и пунктов пропуска. Если мы в состоянии пропускать 2000 машин в сутки, а соседнее государство — 500, то к чему такие усилия? Эти процессы должны быть сопряжены.

Николай Верховец:

— К нам тоже не раз обращались перевозчики по этому поводу. На внешней границе союза водителю, если у него отсутствуют какие-либо документы, выдается специальное уведомление, чтобы он устранил это, и в Россию въехал уже с ними. Сегодня есть системная проблема, когда водитель въезжает на территорию Беларуси, в пункте пропуска получает такое уведомление, устраняет недостатки, и уже без нарушений движется на территорию Российской Федерации. В пункте контроля на территории РФ инспектор Ространснадзора останавливает машину и проверяет, устранено ли прежнее нарушение. Если все исправлено, то ставит печать. Проходит какое-то время, фура возвращается домой, делает очередной рейс на территорию России, ее снова останавливает инспектор, и оказывается, что в электронной базе нарушение висит, его никто не снял, «платите штраф». Умудренные опытом водители показывают бумажный вариант погашенного уведомления, и тогда есть шанс, что штраф снимут. Если нет, то двигаться дальше машине запрещено, пока она не оплатит несуществующую задолженность. Тогда сотрудник компании-перевозчика должен разыскать то самое погашенное уведомление, бывает и давностью в несколько месяцев, приехать в российский город, в котором остановилась фура, и доказывать свою правоту.

Если говорить в общем, то сегодня белорусские международные перевозчики — это свыше 1000 компаний и около