

# ПОТЕНЦИАЛ БЕЛАРУСИ его развитию?

15 000 автомобилей. Достаточно большая армия, которая работает в регулярном сообщении. В прошлом году белорусские международные перевозчики в объеме экспорта услуг превысили рубеж в 1 миллиард долларов. Это примерно годовой уровень работы Белорусской железной дороги. В развитии транзитного потенциала Беларуси, безусловно, уже сделано много. Что касается проблем, то нет одного лекарства, которое бы раскрыло все существующие в этой сфере возможности. Но есть вопросы, которые не требуют значительных денежных затрат, а есть и те, для решения которых достаточно более активной работы со стороны бизнеса и органов государственного управления.

Казалось бы, мелочи, а таких сдерживающих факторов, к сожалению, много. Пример одного из них я уже привел. К таможенной тройке Беларусь, Казахстан, Россия в рамках ЕАЭС присоединились Армения и Кыргызстан. Должны были раскрыться возможности безразрешительных поездок по территории этих двух стран. Но сейчас, например, для въезда в Армению по-прежнему нужно разрешение на въезд автомобиля, для армянских перевозчиков для въезда в нашу страну таких разрешений не нужно. Договор о двустороннем безразрешительном сообщении подписан, но не исполняется. Въехать в Армению можно и без документа, но тогда необходимо заплатить порядка 200 долларов за въезд автомобиля. Такая же ситуация в Казахстане, но там проблема возникает с провозом грузов из третьих стран.

Есть вопросы, касающиеся и внутренних взаимоотношений. Иногда автомобили прибывают в страну с перегрузами. Грузоотправитель сознательно платит дополнительно, чтобы неделимый груз доставить к месту разгрузки. Тогда необходимо получить соответствующее разрешение, предварительно оплатив его, предъявить таможенным органам и двигаться дальше по территории Республики Беларусь. Обмен в электронном виде такими разрешениями невозможен. Например, компания знает, что тяжеловесная машина должна вскоре приехать в Республику Беларусь. Тогда менеджер компании идет получать и оформлять соответствующее разрешение. В электронной базе есть и оплата, и документ. Но как его передать на таможенный пост, к которому будет двигаться автомобиль? Перевозчик таким образом должен передать полученное, например, в Минске разрешение в Брест. Чаще всего, менеджер садится в легковую машину и отправляется на границу вместе с тем, чтобы воспользоваться современными информационными технологиями.

**Сергей Дубина:**

— С белорусской стороны все обязательства по вопросу с

разрешительной системой Армении выполнены. Она, кстати, готова отменить разрешительную систему для Беларуси. Но согласно их законодательству, освобождение от уплаты пользования автомобильными дорогами возможно только при наличии соответствующих изменений в их национальном законодательстве. Пока они не будут внесены, мы обмениваемся разрешениями, но по принципу «сколько нам нужно», а не «сколько дают». Что касается тяжеловесных (тяжеловесных или большегрузных) автомобилей и их передвижения по Беларуси, то работа в этом направлении ведется. Но решение всех этих проблем не одноминутный процесс, а ежедневная поступательная работа.

**Сергей Федоров:**

— Это достаточно насущный вопрос — о наличии разрешения весовых и очень редко габаритных параметров груза. Таможенные органы сейчас готовы принимать их в электронном виде. Мы уже принимаем в электронном варианте данные по тем разрешениям, которые выданы для следования по дорогам общего пользования Беларуси. Но бумажный экземпляр все же необходим для того, чтобы ставить в нем отметки для прохождения последующего контроля внутри страны. Если есть, например, возможность проверки и по бумагам, и в электронном виде, то мы готовы эту информацию принимать и выдавать разрешение при ее наличии.

Для нас главный вопрос — готова ли белорусская транспортная отрасль к таким нововведениям. Почему нельзя сделать копию разрешения, почему нужен именно оригинал? Потому что документ имеет определенную юридическую значимость. Факсовая копия может быть одна, две, три... Где их регистрировать? Как перевозчик будет предъявлять документ? Сколько раз он будет использовать копию? Сначала нужно установить правила игры, а потом уже их использовать.

В общем-то, все мероприятия таможен нацелены на то, чтобы при сокращении времени контроля его качество никоим образом не ухудшалось. Кроме того, сейчас строятся в непосредственной близости от пунктов пропусков транспортно-логистические центры. У нас уже есть такой пример — пункт пропуска Козловичи. Это помогает разгрузить пункт пропуска и ряд услуг предоставить в распоряжение центров. Такого рода стройки не единичный случай.

**Александр Скачковский:**

— «Белтаможсервис» в рамках реализации программы развития логистической системы много делает по созданию условий транзитной привлекательности. Продолжается строительство транспортно-логистических центров по всей



Фото: Надежда БУЖАН.

стране, в том числе возводится приграничная сервисная зона «Каменный Лог» и многофункциональный комплекс в поселке Болбасово. Инфраструктуры на данный момент в Беларуси достаточно для привлечения большего количества грузов. Помимо этого, крайне важна информационная составляющая, взаимодействие государственных органов, субъектов хозяйствования и логистических операторов. Владея информацией о потребностях заказчика, операторы реализуют необходимые процедуры с грузом: доставка, обработка, подготовка к реализации и иные.

«Белтаможсервис», как и все логистические операторы в Беларуси, стремится обеспечить полноценным сервисом клиентов в рамках поставляемых грузов, как на территорию Беларуси, так и иных стран — участниц ЕАЭС. Однако на мой взгляд, заказчики пока не готовы передать логистическому оператору все функции по оформлению товаров — аутсорсинг. Они в настоящее время заинтересованы в том, чтобы содержать свои логистические подразделения, склады, транспорт, максимально не завися от других компаний. Поэтому крупные логистические операторы ведут ежедневную работу с субъектами хозяйствования, предлагая экономически выгодно и профессионально выполнять весь комплекс услуг по поставляемым грузам.

В этом случае мы говорим не только об импортном, но и об экспортном потенциале. Крупные экспортеры используют свои службы по отправке грузов, по сопровождению сделки купли-продажи и выполнению всех обязательств по внешне-торговым договорам. Белорусские логистические операторы готовы эти задачи выполнить квалифицированно и в требуемые сроки.

Перспектива нашей деятельности — последовательная интеграция отечественных операторов в мировую логистическую систему. Дальнейшее развитие в данном направлении позволит предлагать клиентам новые сервисы,

начиная от закупки товара, заканчивая поставкой конечному потребителю, тем самым привлекая к сотрудничеству большее число компаний, в том числе за пределами стран ЕАЭС. Сопряжение логистических систем Беларуси с мировыми обеспечит транзитную привлекательность нашей стране.

**Николай Верховец:**

— Хочу уточнить, возможно ли на территории Беларуси в системе «Белтаможсервиса» или других операторов осуществлять перегрузку груза из иностранного автомобиля на белорусский для движения в сторону стран ЕАЭС?

**Александр Скачковский:**

— Да, возможно. Эта технология работает. В принципе, используя потенциал транспортно-логистических центров, мы можем дополнительно увеличить объемы автомобильных грузоперевозок, предлагая заказчику в процессе поставки перегрузить товар, в том числе на иной вид транспорта, либо предложить закупить товар на консолидированном складе и перевезти его в необходимом направлении.

**Сергей Дубина:**

— Здесь возможен и вариант, когда с иностранной фуры груз перегружается на автомобиль страны следования. Если это Армения — то армянскому перевозчику, например. Это направление стоит развивать. Таким образом мы даем работу и нашим структурам, и субъектам хозяйствования государств — членов ЕАЭС. Не задействуем третьих перевозчиков, а поддерживаем своих, союзных.

**Богдан Фрицин:**

— Логистические центры тоже надо уметь разумно выстраивать. Сейчас выгодно создавать их максимально крупными, тогда затраты на единицу продукции будут сведены к минимуму. Коллеги, мы сейчас говорим с вами о транзитной реальности, но ведь речь стоит вести прежде всего о транзитном потенциале. В Беларуси можно сформировать хаб — перегрузочный узел, создать мощную систему перевозок грузов.

Одним из ее элементов будет Шелковый путь, ключевую роль сможет сыграть индустриальный парк, размещенный в Смолевичах и занимающий площадь в 80 квадратных километров, — Великий камень. Эта площадка может использоваться не только как место для размещения производств, но и как перевалочный пункт для готовой продукции. Да, в Беларуси нет моря. Но мы активно используем Черное и Балтийское моря. Перевалка товаров через них, а затем именно через Великий камень даст возможность многократно увеличить транзитный потенциал Республики Беларусь.

В евразийском аспекте Россия проявляет инициативу в формировании Евразийского экономического союза, но не всегда готова идти на уступки. Речь идет о разрешительной системе. Белорусские власти давно предлагали снять ее, сделать единую конкурентоспособную независимую евразийскую систему. Если бы наладилась такая среда, снялись бы эти барьеры, значительно улучшился бы транзитный потенциал и России, и Беларуси.

**Сергей Дубина:**

— В Евразийском экономическом союзе разрешительной системы нет. Это касается как двусторонних перевозок, так и из третьих стран в рамках союза. Что касается выезда из этих стран за пределы ЕАЭС, то этот вопрос не раз обсуждался на разных уровнях, в том числе глав государств. К сожалению, некоторые союзники высказали неготовность к либерализации выезда из третьих стран. Главный их аргумент — такой либерализации нет еще нигде в мире. В Европейском союзе либерализация была проведена только внутри самого объединения. Пока это главный камень преткновения.

Самое главное на данный момент — чтобы мы нашли взаимовыгодные пути развития как экономических систем, так и путей поставки товаров, чтобы все перевозчики ЕАЭС остались в плюсе и приносили дивиденды в экономики своих стран.

**Вероника ПУСТОВИТ.**  
pustavit@zviazda.by