

Корзун А.В.,
Научный руководитель - к.п.н., доц. **А.Л. Шевцова**
Академия управления при Президенте Республики Беларусь,
г. Минск, Республика Беларусь

ТРАНСПОРТНО–ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ И МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Географическое положение нашей страны предопределило развитие тех отраслей экономики, которые непосредственно используют преимущества нахождения Республики Беларусь на перекрестке важных транспортных коридоров. В этой связи транспортный бизнес в Беларуси является сферой, которой уделяется наибольшее внимание.

Формированию высокоразвитого рынка транспортных услуг Беларуси способствует ряд факторов. Основным фактором является внимание, которое на государственном уровне уделяется инфраструктурному развитию. Совершенствование международных транспортных коридоров, повышение технического уровня республиканских автомобильных дорог и Белорусской железной дороги, внедрение инновационных технологических процессов, создание современных транспортно-логистических центров, повышение качества пассажирских перевозок – все это позволяет Беларуси занимать достойное место в мировой транспортной системе. И, конечно, в ряду масштабных и ответственных задач обеспечения экономики республики и населения качественными и доступными транспортными услугами важное место отводится логистике доставок товаров всеми видами транспорта во внутривнутриреспубликанском, международном и транзитном направлениях [1, с. 3].

В современном мире эффективная транспортная и складская логистика стали важнейшими механизмами продвижения товаров и услуг на мировой рынок, поэтому с каждым годом в эту сферу вовлекается все больше трудовых, финансовых и материальных ресурсов. В настоящее время недалеко от Минска активно ведется строительство Китайско-Белорусского индустриального парка «Великий камень», где, кроме, производства товаров, планируется оказывать услуги по переработке грузов.

В соответствии с приоритетами экономического развития, среди которых – рост и диверсификация экспорта товаров и услуг, сбалансированность внешней торговли – в Беларуси действует Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 гг. [3, с. 10].

Намечено продолжать активное применение инновационных технологий управления и автоматизации логистических процессов, повышать эффективность использования транспортной и складской инфраструктуры, совершенствовать функциональность и качество услуг. Предусматривается расширение институциональных и правовых механизмов для достижения максимального результата логистической деятельности, в том числе за счет участия в реализации концепции «Экономического пояса Шелкового пути», которая поддержана в нашей стране на государственном уровне и предполагает создание инфраструктурной сети от западных границ Китая через Среднюю Азию в Европу, а Китайско-Белорусский

индустриальный парк «Великий камень» выступает в роли «Жемчужины Шелкового пути».

Республика Беларусь стремится занять достойную нишу на логистическом рынке международных торговых потоков. Для этого создаются конкурентные условия развития товаропроводящей сети в различных сферах деятельности, укрепляется сотрудничество в рамках интеграционных, межгосударственных проектов, расширяется география экспортно-импортных грузопотоков.

На пути дальнейшего развития логистической системы предусматриваются следующие направления:

- развитие рынка услуг логистических операторов 3PL-уровня, оптимизация совершения таможенных процедур, формирование эффективных мультимодальных схем доставки, упрощение документооборота, расширение перечня услуг, развитие аутсорсинга, использование современных информационных технологий, привлечение в национальную логистическую систему ведущих мировых логистических операторов;

- создание национальной информационной системы мониторинга товарных и транспортных потоков, внедрение электронного документооборота, технологий бесконтактной идентификации, расширение применения геоинформационных систем;

- интеграция логистической инфраструктуры «китайско-Белорусского индустриального парка «Великий камень» и Шелкового пути в логистическую систему Беларуси, развитие научно-технического сотрудничества и внедрение наукоемкой продукции (услуг), создание логистической инфраструктуры индустриального парка в увязке с сетью логистических центров Беларуси, участие национальных резидентов в перемещение транспортных и грузовых потоков индустриального парка и Шелкового пути;

- участие в международных индексируемых рейтингах в области логистики, взаимодействие программ международного сотрудничества в сфере подготовки специалистов по логистике, исследование международного и национального логистических рынков и их отдельных элементов;

- маркетинговые исследования товарных и транспортных потоков в различных видах транспортного сообщения, развитие сети контейнерных логистических центров [3, с. 11].

Активному развитию логистической отрасли способствует разработанная в 2016 году «Программа развития логистической отрасли до 2020 года». В планах программы – привлечение в логистическую инфраструктуру не менее 790 млн. долларов инвестиций, увеличение площади складских помещений классов А и В на 23 %, до 0,9 млн. кв. м, наращивание грузооборота логистических центров в 4,3 раза, до 34,9 млн. т. в год, и создание более 5 тыс. новых рабочих мест. Реализация отраслевой программы поможет более чем вдвое увеличить совокупный доход компаний от логистической деятельности – до 7,3 трлн. руб. к 2020 году [2, с. 1].

Логистическая система Беларуси построена на эффективном использовании географического положения. Через территорию Республики Беларусь проходят пути, соединяющие страны Евросоюза с Россией, Казахстаном и другими азиатскими странами.

Беларусь пересекают два трансъевропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации под номером «II» («Запад–Восток») и под номером «IX» («Север–Юг») с ответвлением «IXB». Благодаря этому, имеются

потенциальные возможности для стимулирования транзита пассажиров и грузов через республику.

Стратегией инновационного развития транспортной отрасли до 2030 года определено создание интеллектуальной транспортной системы Республики Беларусь, объединяющей автомобильный, железнодорожный, воздушный и водный транспорт, которая будет интегрирована с транспортными системами Евросоюза и ЕАЭС. Предусмотрено развитие всех видов транспорта, рост валового национального дохода от транзита по территории республики и услуг отечественных перевозчиков на международном рынке [3, с. 32].

Транспортная система страны представлена железнодорожным, автомобильным, водным речным, воздушным и магистральным (трубопроводным) транспортом. Доля транспорта и связи в валовом внутреннем продукте (ВВП) Республики Беларусь в 2015 году по предварительным данным составила 7,7% [2, с. 2].

В Беларуси развита автомобильная и железнодорожная сеть дорог. Уровень покрытия качественными автомобильными дорогами составляет 86%. В Беларуси дорожная сеть представлена всеми типами дорог, включая современные магистрали, входящие в состав панъевропейских транспортных коридоров.

Трансграничная роль транспортной сети Беларуси определяется ее расположением на перекрестке важнейших европейских дорог. Так, Минск находится в 215 км от Вильнюса, в 470 км от Риги, в 550 км от Варшавы, в 580 км от Киева, в 750 км от Москвы, в 1060 км от Берлина. Наибольшая протяженность страны с севера на юг – 560 км, с запада на восток – 650 км. На севере и востоке Беларусь граничит с Российской Федерацией, на юге – с Украиной, на западе – с Польшей, на северо-западе – с Литвой и Латвией. Беларусь является частью трансъевропейской несущей «оси» [2, с. 2].

По территории Беларуси проходят важнейшие трубопроводные магистрали, по которым осуществляется транзит (экспорт и импорт) энергетических ресурсов РФ в страны ЕС. Общая протяженность трубопроводов составляет 11 657 км (около 2/3 из них приходится на газопровод). По территории Беларуси проходят транзитный нефтепровод «Дружба», магистральный газопровод «Ямал- Европа». Кроме того, на территории республики создана сеть нефтепродуктопроводов, связанная с российскими нефтепродуктопроводами и имеющая выход в Западную Украину и порт Вентспилс [2, с. 2].

Наибольший процент в структуре перевозок грузов по видам транспорта занимает: автомобильный (40,3%), железнодорожный (29,4%) и трубопроводный (29,6%). При этом объемы перевозок по каждому из видов изменялись разнонаправленно. Так, например, ключевой задачей Белорусской железной дороги является развитие транзитных контейнерных перевозок на маршруте Китай-Западная Европа и в обратном направлении [2, с. 3].

Логистическая отрасль развивается за счет следующих факторов: наличие панъевропейских транспортных коридоров, проходящих через Республику Беларусь; использование транзитного положения; развитие торговых отношений со странами-участниками транспортной системы (Россия и Казахстан). Так, «Белорусская железная дорога» участвует в различных трансконтинентальных транспортных маршрутах: Викинг, Казахстанский вектор, Восточный ветер, Монгольский вектор, Фольксваген- РУСС. Автомобильные перевозчики получили более обширный рынок и интенсивный грузопоток в обоих направления (Дальний восток- Европа) [2, с. 6].

По состоянию на 28 января 2016 года в Республике Беларусь функционируют 38 логистических центров: 20 логистических центров создано в рамках Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года и еще 18 – вне Программы (в рамках программы планировалось построить 50 логистических центров). 11 из них обладают возможностью проводить таможенное оформление поступающих грузов, а мульти-модальными являются только 8. Биржевыми складами располагают 4 логистических центра. Самыми привлекательными регионами для строительства логистических центров, как и ранее, остается Минский (за МКАД, вблизи II и IX трансъевропейских транспортных коридоров) и Брестский (граница с Польшей) регионы. Так, в Минском регионе находятся 28 из 38 логистических центров, в Брестском – 6 логистических центров. 11 центров являются государственными, остальные созданы за счет инвестиций национальных и иностранных инвесторов (России, Азербайджана и Ирана) [2, с. 6].

На 2016–2020 гг. также разработана Государственная программа развития логистической системы Республики Беларусь. Основная задача программы – удвоить доход от логистической деятельности к 2020 году.

Крупнейшими операторами логистической недвижимости являются следующие компании: РУП «Белтаможсервис» (является крупнейшим оператором на рынке логистических услуг Беларуси); СООО «Брествнештранс», ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо- Логистик», ОАО «Белмагистральавтотранс», РТЭУП «Белинтертранс – транспортно-логистический центр», СП «Транзит» ОООООО «Двадцать четыре»; ЗАО «Алсан», ООО «БелВингесЛогистик», Группа Компаний «Белрусинвест», ООО «Л- БИТ Групп» (Белинтертранс), БТЛЦ и некоторые другие [2, с. 6].

Ежегодно анонсируются новые проекты логистических и современных складских комплексов, при этом часть из них создается как объекты для собственных нужд (особенно это касается крупных сетевых ритейлеров). Будущее предложение складской и логистической недвижимости будет развиваться в следующих направлениях:

- строительство дистрибьюторских центров крупных производителей в пищевой промышленности (обеспечение экспорта и поставок внутри страны);
 - строительство логистических и складских комплексов под использование в качестве распределительного центра и обеспечение своих объектов товарами (крупные сетевые ритейлеры продовольственной и непродовольственной розницы);
- крупные логистические комплексы перевалки грузов в трансграничных направлениях (мульти-модальные логистические центры);
- крупные складские комплексы для обслуживания юридических лиц (транспортные услуги, услуги ответственного хранения и прочее) [2, с. 8].

Иностранный капитал в отрасли представлен иностранными компаниями, которые начиная с 2009 года ведут активную политику по строительству и развитию сети складской и логистической недвижимости. На данный момент основными странами- инвесторами в логистической недвижимости являются: Китай, Литва, Россия, Азербайджан, Иран. До 2020 года планируется привлечь до 790 млн. долларов инвестиций [2, с. 10].

Среди проектов с участием иностранного капитала выделяются следующие: Прилесье (около 200 тыс кв.м); БелВингесЛогистик (30 тыс. кв.м); Интерстройпортал Плюс (100 тыс. кв. м). Стоит также выделить создание торгово- логистического субпарка, который будет построен на территории парка «Великий камень» (китайский

инвестор China Merchants Group). Общий объем инвестиций в создание торгово-логистического субпарка оценивается в USD 550 млн. Реализацию планируют завершить к 2020 г [2, с. 10].

В заключении необходимо отметить, что Республика Беларусь располагает широкими возможностями транзитных перевозок различными видами транспорта, имеет развитую современную транспортную инфраструктуру и является своеобразным перекрестком кратчайших путей, соединяющих север и юг, восток и запад. Международное сотрудничество в области логистической деятельности по информационному взаимодействию, обмену передовым практическим опытом, научно-техническому и образовательному сотрудничеству, а также развитию предпринимательских связей обеспечит увеличение объемов и повышение качества логистических услуг в Республике Беларусь. Это будет способствовать развитию стратегического партнерства между белорусскими и иностранными участниками логистической деятельности.

Список использованных источников:

1. *Международные выставки: транспорт и логистика 2016: информационно-рекламный журнал / под ред. Т.В. Луцевич. – 2016. – № 6. – 64 с.*

2. *Транспортная инфраструктура и логистическая недвижимость: отчет департамента аналитики и маркетинговых исследований компании ЮНИТЕР. – 2016. – 21 с.*

3. *Транспорт и логистика Республики Беларусь 2016: справочно-информационное издание / под общ. ред. А. М. Луцевич. – Минск: Центр «БАМЭ-Экспедитор», 2016. – 102 с.*